

## Section 4 – Examen des demandes d'aménagement

Cette section résume les politiques d'examen des demandes d'aménagement mises en œuvre par la Ville d'Ottawa afin d'atteindre les objectifs prévus dans le Plan officiel. La portée des exigences varie selon l'endroit, la désignation du terrain et la nature de la demande. Les politiques et études pertinentes seront déterminées au cours des consultations préalables qui ont lieu au début du processus de conception et d'examen des demandes.

Dans une municipalité, l'aménagement du territoire constitue la principale source de croissance et de changement. L'administration municipale peut influencer grandement sur le type de projet et la cadence de l'aménagement du territoire en examinant les demandes d'aménagement et en approuvant seulement les projets qui respectent les principes énoncés dans le Plan officiel. De plus, le processus d'examen des demandes d'aménagement permet aux divers organismes de l'administration municipale de discuter de leurs préoccupations et d'émettre des commentaires sur des propositions particulières d'aménagement du territoire. Le processus d'examen permet en outre aux intervenants communautaires et à la population de participer à des réunions publiques ou à d'autres mécanismes de consultation pour donner leur avis à la municipalité au sujet des demandes d'aménagement.

À la suite du processus d'examen, une longue série de questions visant le projet est soumise à la personne ayant fait la proposition (le promoteur) et des décisions doivent être prises au sujet des modifications à apporter au projet pour le rendre conforme aux politiques du Plan officiel et acceptable pour le Conseil municipal. Il arrive souvent que le promoteur soit tenu d'entreprendre (et de financer) des études visant à définir les répercussions probables du projet sur l'environnement social et naturel.

La présente section décrit les diverses politiques, études et évaluations requises par la Ville dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement. Ces exigences touchent une vaste gamme de demandes, généralement celles faites aux termes des dispositions de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Ces exigences incluent entre autres les catégories suivantes :

### **Propositions de modification de l'utilisation du sol**

Les demandes suivantes sont présentées afin d'apporter des modifications à l'utilisation actuelle ou proposée qu'autorise le Plan officiel ou le Règlement de zonage dans un secteur ou sur une parcelle de terrain :

- modification au Plan officiel;
- modification au Règlement de zonage;
- demande de dérogation soumise au Comité de dérogation.

### **Propositions de lotissement**

Les demandes suivantes visent le morcellement de biens-fonds et la création de nouveaux lots :

- plan de lotissement (y compris l'approbation de copropriétés);
- cession (autorisation);
- exemption de la réglementation relative aux parties de lots.

### **Propositions d'aménagement d'un emplacement**

Les demandes suivantes portent sur la conception et la construction :

- plan d'implantation;
- dérogation mineure;
- travaux publics.

Dans la plupart des cas, la demande d'aménagement vise un bien-fonds unique de dimensions variables allant d'un lot pour une seule résidence et un emplacement à réaménager au centre-ville à un

# Examen des demandes d'aménagement

emplacement vacant de dizaines d'hectares. On recense trois grandes catégories de requérants de demande d'aménagement :

- le propriétaire d'une habitation ou le propriétaire foncier qui, par exemple, présente une demande de dérogation mineure pour un rajout à sa maison ou la cession d'une parcelle rurale;
- le promoteur ou le constructeur qui, par exemple, présente une demande de modification au Règlement de zonage pour construire un centre commercial ou une demande de nouveau lotissement;
- l'organisme public qui, par exemple, demande la réglementation du plan d'implantation d'une nouvelle école, d'un centre communautaire municipal ou d'une caserne de pompiers.

Le type de demande d'aménagement et l'emplacement du bien-fonds constituent les deux principaux facteurs déterminant quelles politiques, études et évaluations doivent être prises en considération dans le cadre du processus d'examen de la demande.

## 4.1 – Politiques propres aux emplacements et plans secondaires

Les plans officiels et les plans secondaires des anciennes municipalités, maintenant regroupées dans la Ville d'Ottawa, comprennent bon nombre de politiques incluses dans le Volume 2 du présent plan. Ces plans expliquent plus en détail les politiques nécessaires à l'aménagement systématique et planifié de grands secteurs ou de biens-fonds propres à un emplacement. Les politiques propres aux emplacements dans ces plans visent des cas précis exigeant une orientation stratégique pour un secteur ou un quartier particulier. Ces politiques s'ajoutent à celles du présent plan et fourniront des orientations stratégiques plus explicites pour les secteurs et quartiers de la ville. Les Appendices 6 et 7 illustrent les secteurs visés par les plans secondaires, les plans de village et les politiques propres aux emplacements. Ces plans peuvent imposer plus de restrictions que le Plan directeur, mais doivent être conformes aux politiques de celui-ci. Les plans inclus dans le **Volume 2 peuvent autoriser** des utilisations qui ne sont pas permises dans le Plan officiel.

Les anciennes municipalités avaient dressé, avant la création de la nouvelle Ville, des plans de quartiers, des plans conceptuels et des lignes directrices en matière de conception, qui constituent une source précieuse d'informations dont la Ville se servira comme fondement pour les futures études de planification, y compris pour les plans de conception communautaire.

### Politique

1. Les politiques propres aux emplacements, les plans secondaires et les plans de village fournis dans le Volume 2 fournissent des orientations plus détaillées pour des secteurs ou des quartiers précis. Les politiques ou les plans fournis dans le Volume 2 du plan doivent être conformes à ceux qui figurent dans le Volume 1. Toutefois, les plans secondaires, les plans de village et les politiques propres aux emplacements du Volume 2 peuvent être de nature plus limitative que les politiques du Volume 1. [Modification ministérielle n° 32, 10 novembre 2003]

## 4.2 – Biens-fonds contigus aux désignations d'utilisation du sol

Certaines des politiques énoncées dans la section 3 du plan visent non seulement les biens-fonds désignés, mais également ceux qui leur sont contigus. Le tableau ci-dessous précise les politiques qui s'appliquent aux terrains contigus aux biens-fonds désignés mentionnés dans les Annexes A et B.

Sous-section	Politique visant les biens-fonds contigus	Où?
2.5.5 et 4.6.3.1.	L'approbation du plan d'implantation peut être exigée	L'aménagement, y compris l'aménagements d'une ou plusieurs

Sous-section	Politique visant les biens-fonds contigus	Où?
	Un étude d'impact sur le patrimoine est exigée	habitations, sur des lots contigus au site du patrimoine mondial du canal Rideau
3.2.1	Étude d'impact sur l'environnement exigée	Une cession dans un rayon de 30 m et un aménagement dans un rayon de 120 m d'une terre humide d'importance située au sud et à l'est du Bouclier canadien et mentionnée dans de l'Annexe A ou B
3.2.2	Étude d'impact sur l'environnement exigée	Une disjonction dans un rayon de 30 m d'un secteur écologique naturel de l'Annexe A ou B, pour tout aménagement, y compris la création d'un lotissement.
3.2.3	Étude d'impact sur l'environnement exigée	Terres humides, forêts, champs dans des ensembles d'une superficie de 0,8 hectare ou plus dans le secteur urbain, désignés dans Dans un rayon de 30 m d'une caractéristique naturelle urbaine de l'Annexe B
3.2.3 3.2.4	Étude d'impact sur l'environnement exigée	Dans un rayon de 30 m d'une caractéristique naturelle urbaine désignée dans l'annexe B [Modification no 14, 8 septembre 2004; portée en appel Une disjonction ou un aménagement proposé dans un rayon de 30 m d'une caractéristique du patrimoine naturel dans une caractéristique naturelle rurale
3.4	Étude d'impact sur le patrimoine exigée	Emplacement dans la Ceinture de verdure ou la Ferme expérimentale centrale ou contigus à ces biens-fonds désignés à l'Annexe B
3.7.2	Étude d'impact sur l'environnement exigée	Une disjonction ou un aménagement proposé dans un rayon de 30 m d'une caractéristique du patrimoine naturel dans une caractéristique naturelle rurale
3.7.2	Faire en sorte que les propositions d'aménagement ne freinent pas l'expansion potentielle du secteur urbain	Dans un rayon de 1 km à l'extérieur des limites du secteur urbain
3.7.2	Faire en sorte que les propositions d'aménagement ne freinent pas l'expansion potentielle d'un village	Dans un rayon de 1 km à l'extérieur des limites d'un village
3.7.3	Distance minimale de séparation	Biens-fonds contigus aux fermes – tous les biens-fonds désignés ruraux à l'Annexe A
3.7.4	Aucun aménagement permis lorsque l'aménagement entre en conflit avec de	Dans un rayon de 500 m d'un secteur de ressources calcaires ou d'un rayon de

## **Examen des demandes d'aménagement**

<b>Sous-section</b>	<b>Politique visant les biens-fonds contigus</b>	<b>Où?</b>
	futures activités d'extraction	300 m d'un secteur de ressources de sable et de gravier de l'Annexe A ou B [Modification ministérielle n° 34, 10 novembre 2003]
3.7.4	Demander l'avis du ministère du Développement du Nord et des Mines ainsi que du ministère des Richesses naturelles [Modification ministérielle n° 35, 10 novembre 2003]	Dans un rayon de 450 m du lot 20, concession 3, ancienne ville de Kanata
3.7.4	Étude d'impact sur l'environnement exigée	Propositions d'aménagement d'un bien-fonds dans un rayon de 500 mètres d'une carrière autorisée ou de 300 mètres d'une carrière autorisée lorsque l'aménagement peut entrer en conflit avec les activités d'extraction en cours. [Modification ministérielle n° 34, 10 novembre 2003]
3.8 et 4.8.5	Démontrer qu'il n'y aura aucune incidence sur l'utilisation proposée ou sur le maintien des activités d'enfouissement	Propositions d'aménagement dans un rayon de 500 mètres d'une décharge exploitée ou fermée ou d'une autre zone d'influence pertinente [Modification ministérielle n° 36, 10 novembre 2003]

### **4.3 – Marche, cyclisme, transport en commun, routes et parcs de stationnement**

Les utilisations du sol et les modes de transport sont étroitement liés. Au cours de l'examen des demandes d'aménagement, la Ville évaluera notamment les capacités du réseau de transport de répondre aux besoins de l'aménagement proposé. Les emplacements de bâtiments, les lotissements et les plans de vastes secteurs doivent être facilement accessibles à pied, à vélo, en transport en commun et en automobile. En soi, la création de trottoirs et de sentiers récréatifs est insuffisante pour appuyer la marche et l'utilisation de la bicyclette et du transport en commun. Il faut créer un réseau logique reliant les points de départ et d'arrivée le long de trajets directs et bien identifiés. De même, l'aménagement paysagé, la position des bâtiments et d'autres éléments de l'aménagement contigu peuvent être organisés de façon à favoriser les déplacements à pied et à vélo. Dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement, la Ville tiendra compte des politiques sur le transport énoncées dans le tableau ci-dessous ensemble avec les études ou les évaluations du transport exigées.

<b>Sous-section</b>	<b>Études/Évaluations requises</b>	<b>Où?</b>
2.3.1	Protection d'une emprise	Secteurs désignés aux Annexes E, F, G et H et à l'Appendice 1
4.3	Évaluation Étude d'impact sur les transports	Peut être exigée pour une modification au Plan officiel, les plans de lotissement, les modifications au Règlement de zonage et les plans d'implantation lorsqu'il existe une possibilité d'impact sur le réseau de transport dans les

**Politiques**

1. Le réseau routier figurant dans les nouveaux plans de lotissement prévoira l'aménagement d'itinéraires directs de transport en commun à travers la collectivité et que tous les bâtiments seront situés à moins de 400 mètres à pied d'un arrêt de transport en commun. [Décision de la CAMO n° 2649, 21 septembre 2006]
2. Le réseau routier des nouveaux plans de lotissement, en particulier dans les villages, sera conçu en intégrant la possibilité de prolongement futur du réseau routier aux propriétés voisines, y compris les biens-fonds situés au-delà des limites urbaines ou de village actuelles.
2. Les lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun s'appliquent. Afin d'encourager l'utilisation accrue du transport en commun, les promoteurs, du secteur public ou privé, de projets d'aménagement ou de réaménagement dans un rayon de 600 mètres d'une station du transport en commun ou d'un arrêt majeur le long du principal réseau de transport en commun indiqué à l'Annexe D devront :
  - a. s'assurer qu'un accès pratique et direct entre l'aménagement proposé et la station du transport en commun est établi ou maintenu, inclure dans le projet d'aménagement des stations du transport commun rapide et, dans la mesure du possible, des arrêts du transport en commun et, dans ces cas, assurer un accès public au réseau pendant des heures prolongées par les bâtiments et des passages pratiques entre les stations et les entrées des bâtiments jusqu'aux trottoirs des rues voisines;
  - b. situer les aménagements résidentiels et créateurs d'emploi de densité élevée près des stations du transport en commun;
  - c. créer un milieu convivial pour les piétons, protégé des intempéries (dans la mesure du possible) entre les points d'accès à la station du transport en commun ou un arrêt majeur du transport en commun et l'entrée principale des bâtiments voisins;
  - d. réduire les distances de marche entre les bâtiments et les stations ou les arrêts majeurs du transport en commun;
  - e. fournir une aire de stationnement de vélos adéquate, sécuritaire, protégée et très visible aux stations du transport en commun rapide/arrêts majeurs du transport en commun.
3. La Ville peut assouplir les exigences en matière de stationnement pour les utilisations situées dans un rayon de 600 mètres d'une station du transport en commun rapide et pour les aménagements où le besoin de places de stationnement sur les lieux peut être compensé par des mesures visant à réduire l'utilisation de l'automobile. La Ville peut utiliser le Règlement de zonage et le règlement financier des exigences de stationnement pour réduire les exigences en matière de stationnement. Par ailleurs, tel que prévu à la politique 42 de la sous-section 2.3.1, le Règlement de zonage peut stipuler des exigences maximales en matière de stationnement qui s'appliqueraient dans un rayon de 600 m d'une station ou du service de transport en commun rapide.
4. Si la Ville juge que l'aménagement aura des répercussions sur le réseau de transport dans les secteurs voisins, elle exigera une évaluation d'impact sur les transports qui peut être une étude du transport dans la collectivité, une étude d'impact sur les transports ou un mémoire sur les transports. Cette étude ou mémoire devra être préparé et mené conformément aux Lignes directrices en matière d'études ou d'évaluations d'impact sur les transports. La nature de l'aménagement dictera l'ampleur de l'étude ou du mémoire. En règle générale, cette étude ou ce mémoire ne sera pas requis pour les projets d'aménagement intercalaire mineur dans les secteurs où le réseau routier est déjà bien implanté. L'étude ou le mémoire d'impact sur les transports :
  - a. déterminera, pour les biens-fonds visés par l'aménagement et le quartier avoisinant, les améliorations aux routes, au stationnement, au transport en commun et aux voies piétonnières et cyclables jugées nécessaires, l'échéancier ou les étapes de mise en œuvre des améliorations, les impacts potentiels sur le quartier local causés par les améliorations jugées nécessaires et les mesures atténuant ces répercussions;

## Examen des demandes d'aménagement

- a. définira la méthode et les moyens de desservir efficacement par le transport en commun le secteur visé et les secteurs contigus;
  - b. tiendra compte des politiques du présent plan et de toutes lignes directrices ou pratiques de conception de la Ville pour élaborer les modifications recommandées à l'infrastructure des transports;
  - c. évaluera les répercussions sur l'ensemble des capacités de transport des réseaux routiers locaux et contigus, en tenant compte de la croissance prévue de la circulation en arrière-plan;
  - d. évaluera les répercussions pour le quartier de l'aménagement futur envisagé et de toute modification prévue à l'infrastructure, p. ex. futures routes, élargissement de routes;
  - e. simultanément à l'exigence d'étude d'impact sur les transports, une étude sur le bruit pourrait être exigée, comme le prévoit la sous-section 4.8 du plan, Protection de la santé et de la sécurité.
5. La Ville exigera une aire de stationnement pour vélos à des endroits très visibles et bien éclairés et protégés des intempéries, dans la mesure du possible. Le Règlement de zonage précisera les normes et les règlements régissant les utilisations du sol qui créent généralement une demande de places de stationnement pour bicyclettes.
6. La Ville exigera l'installation d'arbustes de petite taille, d'arbres, de bermes, de murs décoratifs et de clôtures pour camoufler les parcs de stationnement.
7. La conception de vastes parcs de stationnement devra tenir compte des éléments suivants :
- a. éviter la création d'un seul grand parc; prévoir plutôt de plus petites sections, délimitées à l'aide de voies de circulation, d'aménagement paysagé, d'éclairage et d'autres éléments;
  - b. s'assurer que la disposition des parcs de stationnement et des bâtiments voisins est telle que des routes publiques pourront être tracées dans le cadre d'un réaménagement plus intensif de l'emplacement à une date ultérieure.
8. La Ville exigera sur les nouvelles routes et les routes reconstruites, dans la mesure du possible :
- a. un trottoir sur les deux côtés des artères, des routes collectrices principales et des routes collectrices dans le secteur urbain et des artères dans les villages;
  - b. un trottoir ou un sentier polyvalent sur au moins un côté :
    - i. de toutes les artères traversant la Ceinture de verdure;
    - ii. des routes collectrices dans les villages;
    - iii. de toutes les routes du secteur urbain autres qu'une artère ou une route collectrice qui desservent le transport en commun;
    - iv. ~~un trottoir ou un sentier à utilisations multiples sur au moins un côté de toutes les routes du secteur urbain qui desservent le transport en commun; la politique a) remplace celle-ci, le cas échéant. En outre, comme le mentionne la sous-section 2.3.1, la Ville rédigera un plan sur la marche qui comble les lacunes du réseau de voies piétonnières et établira une stratégie pour corriger ces faiblesses.~~
  - c. un trottoir partout où un Plan de la circulation piétonne ou un Plan de conception communautaire a relevé des interruptions dans le réseau piétonnier.
9. La Ville s'assurera que les trottoirs et les passages pour piétons sont des surfaces de marche lisses et bien drainées, faits de matériaux contrastants ou dont le traitement permet de les distinguer des voies pour les véhicules. Les passages pour piétons doivent être indiqués aux intersections des trottoirs. De plus, les trottoirs et les espaces ouverts doivent être aisément accessibles grâce à des changements graduels de dénivellation ou des bordures arasées aux intersections et un accès pratique à des places de stationnement élargies et aux rampes d'accès.
10. La Ville veillera à ce que les nouveaux aménagements soient intégrés au réseau actuel ou prévu de trottoirs publics, de sentiers récréatifs et de pistes cyclables sur route, qui relie les parcs et les autres espaces verts, les stations et arrêts du transport en commun ainsi que les services et installations communautaires. On envisagera l'installation de dispositifs de signalisation afin de protéger les cyclistes et les piétons aux intersections des trottoirs et des pistes avec les routes et de donner la priorité de passage aux piétons et aux cyclistes.
11. Aux entrées principales des bâtiments, la Ville exigera un accès sûr, direct et attrayant pour les piétons à partir des trottoirs publics, au moyen de mesures comme celles-ci :

- a. la réduction de la distance entre les trottoirs publics et l'entrée des bâtiments importants;
- b. la création de passages piétonniers des rues publiques à l'entrée des bâtiments importants;
- c. dans un emplacement particulier, la création de passages piétonniers devant les bâtiments voisins et entre ceux-ci, et entre les aires où se rassemblent les gens, comme les cours intérieures et les arrêts du transport en commun;
- d. l'installation d'auvents, de colonnades et d'autres éléments protégeant les piétons des éléments, dans la mesure du possible. [Décision de la CAMO n° 2649. 21 septembre 2006]

#### 4.4 – Services d'approvisionnement d'eau et de traitement des eaux usées

Le processus d'examen des demandes d'aménagement accorde une importance primordiale à un approvisionnement fiable en eau de bonne qualité et à des moyens sûrs d'élimination des eaux usées. Les promoteurs de projets d'aménagement doivent démontrer que les services proposés pour l'aménagement sont adéquats. Les sous-sections suivantes expliquent les exigences en matière de services d'approvisionnement d'eau et de traitement des eaux usées pour les secteurs desservis par des services publics et ceux qui seront desservis par des services privés.

Le tableau ci-dessous indique les études/évaluations en matière de services privés d'approvisionnement d'eau et de traitement des eaux usées qui pourraient être exigées pour l'examen d'une demande d'aménagement.

Sous-section	Études/Évaluations requises	Où?
4.4.1	Évaluation de la capacité des services publics	Demande d'aménagement dans un secteur desservi par les services publics
4.4.1	Étude d'impact sur l'eau, les eaux usées et les eaux de ruissellement	Si les services sont de portée restreinte dans les secteurs desservis par les services publics
4.4.2.1	Analyse hydrogéologique; enregistrement de chaque phase (maximum 40 lots) avec une étude sur les services; rapport d'inspection du puits comme condition nécessaire à l'approbation.	Lotissement
4.4.2.1	Analyse du sol; enregistrement de chaque phase (maximum de 40 lots) appuyé par une étude sur les services.	Lotissement
4.4.2.2	Conformément aux lignes directrices de la Ville, la démonstration que l'emplacement peut être adéquatement desservi par des services privés; rapport d'inspection du puits comme condition nécessaire à l'approbation.	Disjonction
4.4.2.4	Analyse hydrogéologique et du sol, y compris une évaluation de l'incidence des nitrates; entente sur le partage des responsabilités avec la Ville; plan de protection des têtes de puits. [Modification ministérielle n° 37, 10 novembre 2003]	Institutions, p. ex., écoles, résidences de personnes âgées

**4.4.1 – Secteurs desservis par les services publics**

L'aménagement dans les secteurs desservis par les services publics reposera sur la prémisse du recours aux services publics, sauf pour les exceptions décrites à la sous-section 2.3.2. Dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement, la Ville exigera une évaluation de la capacité des services publics de desservir l'aménagement prévu.

**Politique**

1. La Ville exigera que les demandes d'aménagement dans les secteurs desservis par les services publics soient accompagnées d'une évaluation de la capacité des services publics. Si la capacité de ceux-ci est jugée limitée, le promoteur du projet devra soumettre une évaluation de l'impact sur l'eau, les eaux usées et les eaux de ruissellement qui explique en détail le mode de prestation de services publics pour l'aménagement prévu. Cette étude doit évaluer la capacité du secteur de fournir les services pour l'aménagement prévu sans mise à niveau additionnelle et imprévue des réseaux et évaluer les améliorations précises nécessaires pour les réseaux;
  - a. préciser la méthode et les moyens de desservir au mieux le secteur et les secteurs contigus à l'aide des réseaux, en tenant compte des lignes directrices fonctionnelles de planification de la Ville;
  - b. décrire les améliorations particulières jugées nécessaires pour le réseau, avec des échéances ou un calendrier d'exécution des travaux;
  - c. évaluer les répercussions sociales, économiques et environnementales des améliorations prévues au réseau sur le quartier et les secteurs contigus;
  - d. tenir compte de l'incidence du potentiel connu de l'aménagement d'autres biens-fonds qui ferait appel aux réseaux;
  - e. préciser l'emplacement proposé pour le raccordement aux services centraux, lorsque plusieurs options existent.
2. À l'examen des aménagements sur des biens-fonds urbains, situés à l'intérieur de la Ceinture de verdure, qui sont susceptibles de réduire la capacité de l'approvisionnement d'eau ou du réseau d'égout, ou des deux, la Ville veillera à que les répercussions prévues soient adéquatement atténuées ou abordés par divers moyens, notamment :
  - a. la rétention et l'entreposage sur les lieux;
  - b. les mesures de valorisation de l'eau;
  - c. l'infrastructure verte;
  - d. les mesures de contrôle du débit
  - e. les projets de détournement du débit et
  - f. d'autres mesures telles que les projets de compensation, décrits dans le document traitant de la gestion de la capacité en vue d'appuyer la densification et les aménagements intercalaires qui fait partie de la section 6 de la Mise à jour de 2008 du Plan directeur de l'infrastructure.

**4.4.2 – Services privés d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées**

En raison de la présence de systèmes publics, certaines parties des secteurs ruraux sont assujetties aux politiques énoncées dans les sous-sections 4.4.1 et 2.3.2. Les nouveaux aménagements dans le secteur rural de la Ville se feront cependant surtout avec des services privés individuels. On définit les services privés individuels comme un puits individuel et un système d'épuration des eaux usées appartenant au propriétaire qui en assure l'entretien. Ces systèmes desservent l'aménagement du lot sur lequel ils sont installés et appartiennent à un propriétaire unique.

Dans le cas de la création de nouveaux lots avec services privés individuels, soit dans le cadre d'un plan de lotissement ou de détachement de parcelles, la Ville demandera, conformément à la sous-section 3.7,

**Politiques**



## Examen des demandes d'aménagement

1. Lorsque l'aménagement proposé est fondé sur la fourniture de services privés individuels, requiert l'approbation d'une demande de modification au Plan officiel ou au Règlement de zonage et implique un plan de lotissement ou de copropriété ou une disjonction, la Ville exigera que des renseignements pertinents soient joints à la demande d'aménagement afin d'évaluer :
  - a. la probabilité qu'il y ait des eaux souterraines en quantité suffisante pour répondre aux besoins de l'aménagement;
  - b. la possibilité de construire un puits sur les lots visés qui ne sera pas touché par les sources potentielles de contamination des eaux souterraines repérées dans la zone;
  - c. la probabilité que la qualité des eaux souterraines soit acceptable;
  - d. la probabilité que l'exploitation d'un système de traitement des eaux usées sur les lieux n'aura pas de répercussions néfastes sur le puits à construire sur le(s) lot(s) et sur les puits des propriétés voisines.

Les exigences pour les plans de lotissement, les plans de copropriété et les disjonctions sont décrites en plus de détail dans les sous-sections suivantes.

2. La sous-section 2.3.2 explique les exigences en matière de services privés dans les secteurs de services publics non dotés de services publics.

### 4.4.2.1 Lotissement

#### Politiques

3. Une étude présentant suffisamment de détails sur les services est nécessaire en vue d'établir de façon convaincante que l'emplacement est approprié à l'aménagement dans le cadre d'une proposition de plan de lotissement ou de copropriété doté de services privés individuels. L'étude doit être conforme aux directives de la Ville. Ces lignes directrices exigent une analyse hydrogéologique requise démontrant la durabilité de l'approvisionnement en eau intégrée à une analyse du sol confirmant la viabilité des moyens d'épuration des eaux usées ainsi qu'une évaluation des répercussions des nitrates sur les eaux souterraines. La portée de l'étude doit être suffisamment vaste pour évaluer l'incidence de la proposition sur les puits et les fosses septiques existants dans les alentours.
4. Aux termes de la politique 6 de la sous-section 3.7.2 *Secteur rural général*, le nombre de lots ruraux un lotissement rural situé créés par un plan de lotissement ou de copropriété dans le secteur rural général ne doit pas dépasser 40. Les propositions de plan de lotissement ou de copropriété de plus de 40 lots avec services privés individuels dans les villages ne seront pas approuvées, sauf si le projet est conçu en phases distinctes comptant au plus 40 lots. Dans un tel cas, une étude examinant la viabilisation par des puits et des fosses septiques sera entreprise à la première phase sur la viabilité de l'exploitation d'un nombre raisonnable de puits et de systèmes d'épuration des eaux usées dans la phase précédente ou les phases antérieures du lotissement, conformément aux lignes directrices de la Ville avant l'enregistrement de chaque phase subséquente. L'étude confirmera la pertinence de poursuivre l'aménagement et définira les besoins additionnels. [Modification n° 14, 8 septembre 2004]
5. Pour qu'une proposition d'un aménagement doté de puits privés soit approuvée, un rapport satisfaisant d'inspection de puits doit être présenté en vue de l'obtention du permis de construire.
6. À titre de condition de l'approbation d'un plan de lotissement, le promoteur doit fournir à ses frais un puits de surveillance auquel la Ville a un accès sans restrictions en vue de surveiller l'état de l'eau souterraine. Lorsque le plan de lotissement comporte plusieurs phases, un puits de surveillance peut être exigé pour chaque phase de son aménagement.

**4.4.2.2 Disjonctions****Politiques**

1. Avant l'approbation d'une disjonction, le promoteur doit démontrer, aux termes des lignes directrices de la Ville, que l'emplacement peut être adéquatement desservi par des services privés.
2. Si des questions sont soulevées avant l'approbation de la disjonction, la Ville peut demander au promoteur de creuser un puits et d'effectuer des tests hydrogéologiques.
3. Afin d'obtenir l'approbation requise pour un aménagement doté de puits privés, un rapport satisfaisant d'inspection de puits doit être présenté en vue de l'obtention du permis de construire.

**4.4.2.3 Aménagement de deux à cinq unités partageant des systèmes d'approvisionnement en eau ou de traitement des eaux usées****Politique**

1. L'aménagement de deux à cinq unités partageant des systèmes d'approvisionnement en eau ou de traitement des eaux usées, ou les deux, sera autorisé seulement lorsque :
  - a. le bien-fonds, y compris les unités, appartient à un propriétaire unique et
  - b. toutes les exigences des politiques énoncées dans ces sous-sections visant les services privés individuels sont satisfaites.

**4.4.2.4 Petits ouvrages d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées****Politiques**

1. Les petits ouvrages d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées pour un bâtiment unique ou un complexe abritant une institution appartiennent à un propriétaire unique qui en assure l'exploitation et la gestion, selon une entente conclue avec la Ville. [Modification n° 13, 8 septembre 2004]
2. Les petits ouvrages d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées ne seront envisagés que pour les institutions, comme les écoles et les maisons de retraite, et seulement si l'entente conclue entre la Ville et le promoteur comprend notamment : [Modification n° 13, 8 septembre 2004]
  - a. une description complète des critères de conception qui répondent aux normes de la Ville;
  - b. les exigences en matière de surveillance, d'exploitation et d'entretien des ouvrages;
  - c. le plan financier complet, ce qui inclut une garantie (une lettre de crédit ou l'équivalent) correspondant au fonds de réserve d'exploitation et d'immobilisations pour le système;
  - d. les analyses d'hydrogéologie et du terrain qui démontrent la viabilité à long terme de l'approvisionnement en eau et du traitement des eaux usées. Un plan de protection de la tête de puits conforme au cadre de référence de la Ville peut être exigé de même qu'une étude sur l'utilisation raisonnable, comme le décrit la ligne directrice actuelle du ministère de l'Environnement, pour déterminer l'incidence des nitrates provenant de fosses septiques sur l'eau souterraine; [Modification ministérielle n° 38, 10 novembre 2003]
  - e. une évaluation des risques et les mesures d'atténuation nécessaires pour protéger l'approvisionnement en eau.

**4.5 – Logement**

Les demandes de modification du Règlement de zonage visant à ajouter ou à supprimer des utilisations résidentielles doivent être examinées à la lumière des politiques 6 à 8 de la sous-section 2.2.3 *Gestion de la croissance dans le secteur urbain*. Toute demande d'aménagement résidentiel doit également tenir compte des exigences de la politique 9 de la sous-section 2.2.3 relatives aux normes d'aménagement

## Examen des demandes d'aménagement

non traditionnelles et celles de la sous-section 2.5.2 *Logements à prix abordable*. Les politiques énoncées dans la présente sous-section visent à conserver l'actuel parc de logements dans la ville. [Modification ministérielle n° 39, 10 novembre 2003]

### Politiques

1. La conversion de logements locatifs comptant au moins ~~cinq~~ **six** unités en copropriété ou en propriété franche à la suite de la présentation de demandes notamment de disjonction sera jugée prématurée et contraire à l'intérêt public, sauf si les deux critères suivants sont satisfaits :
  - a. le taux d'inoccupation par type de logement pour la ville d'Ottawa, tel que défini et annoncé dans l'enquête annuelle de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) sur les logements locatifs était à trois pour cent ou plus pendant les deux années précédentes visées par le sondage et
  - b. les loyers du marché actuel pour les unités visées par le projet de conversion sont supérieurs aux loyers moyens dans le secteur correspondant de la ville d'Ottawa, tels que constatés dans l'enquête de la SCHL pour des logements locatifs dans des bâtiments similaires et ayant le même type de chambres à coucher.
2. Les locataires de logements dont la conversion est approuvée, seront avisés par la Ville de leurs droits en vertu de la *Loi de 2006 sur la location à usage d'habitation*.
3. **Les bâtiments historiques désignés individuellement en vertu de la Partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario** et les bâtiments des catégories 1 et 2 **désignés en vertu** de la Partie V de la Loi, **qui comprennent** des logements locatifs, sont exemptés de la politique de conversion de logements locatifs.
4. L'entretien et la remise en état de l'actuel parc de logements seront garantis par l'application des dispositions du Règlement sur les normes foncières et par l'appui des programmes d'aide à la remise en état de logements.
5. La Ville étudiera la possibilité d'utiliser la démolition réglementée dans l'ensemble du secteur urbain comme moyen d'assurer l'offre de logements locatifs abordables. [Modification n° 13, 8 septembre 2004]

### 4.6 – Ressources du patrimoine culturel

On peut inclure dans la catégorie des ressources du patrimoine **culturel** les éléments suivants : les bâtiments, les constructions et les sites **historiques**, les ressources archéologiques, les paysages urbains et ruraux du patrimoine culturel, les districts et lieux de conservation du patrimoine comprenant des couloirs fluviaux **et des canaux**, les routes panoramiques, les routes d'entrée et les sentiers polyvalents **récréatifs**. Le tableau ci-dessous indique les études/évaluations relatives aux ressources du patrimoine culturel qui pourraient être exigées pour l'examen d'une demande d'aménagement. [Modification ministérielle n° 40, 10 novembre 2003]

Sous-section	Études/Évaluations requises	Où?
4.6.1	Étude d'impact sur le patrimoine	<b>Un aménagement peut potentiellement avoir des répercussions négatives sur une</b> Toute ressource <b>patrimoniale ou bâtiment historique dans un district de conservation du patrimoine</b>
4.6.1	Démontrer la compatibilité du projet avec la ressource du patrimoine	Une demande d'aménagement visant un emplacement contigu à une ressource patrimoniale <b>désignée ou non</b>

## Examen des demandes d'aménagement

4.6.2	Évaluation des ressources archéologiques	Secteurs ayant un potentiel de ressources archéologiques
4.6.3	Certaines restrictions sur l'utilisation du biens-fonds; affectation requise de terrain riverain	Couloirs fluviaux : tous les ruisseaux et rivières d'importance
4.6.3	Étude d'impact sur le patrimoine culturel	Rivière et canal Rideau
4.6.4	Critères de conception	Routes panoramiques et routes d'entrée désignées aux Annexes I et J
4.6.5	Évaluation du potentiel de raccordement	Principaux-Sentiers polyvalents récréatifs désignés aux Annexes I et J

### 4.6.1 – Bâtiments et secteurs à valeur patrimoniale

Dans la catégorie bâtiments et secteurs à valeur patrimoniale on regroupe les bâtiments, constructions, emplacements, paysages, secteurs ou milieux qui pourraient présenter un intérêt culturel, architectural, patrimonial, contextuel et/ou naturel et pourraient justifier une désignation en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* ou une autre reconnaissance patrimoniale officielle, par exemple, par le gouvernement fédéral. Il y a lieu de noter que l'importance patrimoniale ne repose pas uniquement sur sa reconnaissance officielle, mais en premier lieu sur les valeurs intrinsèques d'un bien.

Les présentes politiques sont fondées sur la présomption qu'il est préférable qu'une ressource patrimoniale soit conservée dans son emplacement originale et telle que construite à l'origine. La démolition d'une ressource patrimoniale et sa reproduction en entier ou en partie ne sont pas considérées comme étant la conservation du bien patrimonial.

Aux fins de l'application de la présente sous-section, contigu signifie voisin.

#### Politiques

- Après avoir consulté son comité sur le patrimoine Comité consultatif sur la conservation de l'architecture locale, le Conseil municipal doit donner son approbation à une modification, un rajout, la démolition partielle, la démolition ou le déménagement d'une construction désignée aux termes de la Partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* ou à toute construction de bâtiment proposée à l'intérieur d'un district de conservation du patrimoine. La Ville exigera qu'une étude d'impact sur le patrimoine culturel soit préparée par un professionnel qualifié et spécialiste des ressources du patrimoine culturel si la modification, le rajout, la démolition partielle, la démolition ou le déménagement est susceptible de nuire à la ressource désignée. Conformément aux politiques ci-dessous, Le spécialiste devra :
  - décrire les répercussions favorables et négatives sur la ressource patrimoniale ou le district de conservation du patrimoine auxquelles on peut raisonnablement s'attendre à la suite de l'aménagement proposé;
  - décrire les mesures qui pourraient raisonnablement être exigées pour empêcher, minimiser ou atténuer les répercussions négatives, conformément aux politiques ci-dessous;
  - démontrer que la proposition n'aura pas d'incidence négative sur la valeur patrimoniale culturelle déterminée du bien, du district de conservation du patrimoine ou de son quartier et de son paysage de rue. [Modification n° 13, 8 septembre 2004]
- Si une modification ou un ajout à un bâtiment situé dans un district de conservation du patrimoine ou la construction d'un bâtiment dans ce district sont proposés, le promoteur du projet doit se référer à l'étude sur le district de conservation du patrimoine comme source de conseils sur la conception. Lorsqu'une construction désignée en vertu de la Partie V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* doit être modifiée, agrandie, partiellement ou entièrement démolie, déménagée ou lorsqu'une nouvelle

## Examen des demandes d'aménagement

construction est proposée dans un district désigné en vertu de la Partie V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, l'approbation du Conseil municipal, après qu'il a consulté son comité sur le patrimoine, est requise. Si la modification, le rajout, la démolition entière ou partielle ou le déménagement de la nouvelle construction est susceptible de nuire au district de conservation du patrimoine, la Ville peut exiger une étude d'impact sur le patrimoine culturel réalisée par un professionnel compétent en la matière, étude qui :

- a. décrit les répercussions favorables et négatives sur le district de conservation du patrimoine que l'aménagement proposé est susceptible d'avoir;
  - b. décrit les mesures qu'il serait raisonnable de prendre afin de prévenir, de minimiser ou d'atténuer les répercussions néfastes;
  - c. démontre que la proposition n'aura pas de répercussions néfastes sur la valeur patrimoniale culturelle du district de conservation du patrimoine; [Modification n° 13, 8 septembre 2004]
  - d. tient compte dans son évaluation de la modification d'un bâtiment ou du rajout à un bâtiment situé dans un district de conservation du patrimoine, de l'étude du district ou du plan du district approuvé par le Conseil municipal et s'il n'existe pas de tel plan, tient compte de l'étude du patrimoine dans le secteur et s'en inspire au chapitre de la conception.
3. S'il est proposé de déménager une construction désignée aux termes de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, la Ville exigera une étude d'impact sur le patrimoine culturel. Celle-ci doit démontrer que le déménagement constitue le seul moyen de conserver la ressource. La Ville pourrait alors envisager cette option, dans la mesure où :
    - a. le bâtiment est conservé sur l'emplacement, mais déménagé à un autre endroit du bien-fonds afin de l'intégrer à un nouvel aménagement ou, si c'est impossible;
    - b. le bâtiment est déménagé dans un endroit pertinent compte tenu de sa valeur historique, mais à l'extérieur de l'aménagement ou du bien-fonds proposé.
  4. Dans le cas où le propriétaire d'une propriété désignée bien à valeur patrimoniale demande l'approbation de démolir celle-ci, la Ville exigera une étude d'impact sur le patrimoine culturel démontrant, outre les exigences normales, que la remise en état et la réutilisation du bâtiment ne constituent pas une solution viable. La Ville pourrait envisager la possibilité d'acheter la propriété si elle juge que c'est dans l'intérêt de la population et si cette propriété possède une valeur patrimoniale culturelle suffisante pour la collectivité.
  5. Lorsqu'un aménagement comprend le maintien d'une partie d'une ressource patrimoniale et son intégration dans un ensemble plus vaste, le bâtiment doit être conservé sur les lieux durant les travaux de construction.
  6. Dans les rares cas où la ~~Lorsque l'approbation de démolition ou de modification majeure~~ d'une propriété à valeur patrimoniale est approuvée, la Ville exigera, à des fins archivistiques, que le requérant fournisse à ses frais des documents détaillés sur la propriété avant d'entreprendre les travaux de démolition ou de modification, conformément aux directives reconnues de techniques de relevés du patrimoine. Les documents seront versés aux archives de la Ville d'Ottawa.
  7. La Ville peut autoriser le transfert du potentiel de densité d'un emplacement à un autre afin de faciliter la conservation de ressources patrimoniales particulières dans les secteurs assujettis à un rapport plancher-sol fixé par le Règlement de zonage, sous réserve :
    - a. de la réduction de la densité de l'aménagement dans le secteur donateur et la hausse correspondante et simultanée de la densité dans le secteur destinataire;
    - b. du maintien de la compatibilité de l'échelle et du traitement architectural entre la ressource patrimoniale et le nouvel aménagement et entre l'emplacement destinataire et ses environs actuels;
    - c. de la conformité de l'aménagement aux politiques visant la hauteur des bâtiments, de l'intégrité visuelle et de la primauté symbolique des Édifices du Parlement et des autres symboles nationaux mentionnés à la sous-section 3.6.6, lorsque le transfert de densité doit avoir lieu dans le quartier central des affaires du secteur central
  8. Dans le cadre de l'examen de demandes de modifications de zonage, de réglementation du plan d'implantation, de démolition réglementée, de dérogation mineure ou de prestation de services

## Examen des demandes d'aménagement

publics affectant des biens-fonds/propriétés contigus à une ressource désignée patrimoniale ou aux limites d'un district de conservation du patrimoine ou situés à l'intérieur d'un tel district, la Ville veillera à ce que la proposition : [Modification n° 14, 8 septembre 2004]

- a. soit compatible avec la masse, le profil et le caractère des bâtiments à valeur patrimoniale contigus;
  - b. ait environ la largeur des bâtiments à valeur patrimoniale contigus si les nouveaux bâtiments sont construits face à la rue;
  - c. soit approximativement conforme aux retraits des bâtiments sur la rue;
  - d. ait une orientation similaire à celle des bâtiments à valeur patrimoniale;
  - e. projette le moins possible d'ombre sur les propriétés à valeur patrimoniale voisines, en particulier les espaces paysagés et les espaces d'agrément extérieurs;
  - f. ait une incidence minimale sur les qualités patrimoniales de la rue en tant qu'espace public d'un secteur à valeur patrimoniale;
  - g. cause une perte minimale d'espaces paysagés;
  - h. intègre harmonieusement le stationnement (parcs de stationnement en surface, garages résidentiels, garages autonomes et éléments de stationnement d'un vaste aménagement) dans les secteurs à valeur patrimoniale;
  - i. oblige les entreprises de services publics locaux à installer les compteurs, les coffrets de transformateur, les lignes de transport d'électricité, les boîtes de raccordement et les autres équipements et appareils des services publics à un endroit qui ne nuira pas à la qualité visuelle ou à l'intégrité architecturale de la ressource du patrimoine.
9. Lorsqu'un aménagement a une incidence sur des ressources du patrimoine culturel, la Ville peut conclure des ententes enregistrées avec les propriétaires de biens patrimoniaux lorsqu'elle estime que des cautions financières s'imposent en vue d'assurer le maintien et la conservation du bien en tant que partie d'un aménagement.
10. Le promoteur d'un projet d'aménagement contigu à l'emplacement d'un bâtiment figurant sur la liste de référence des biens à valeur patrimoniale de la Ville, mais non désigné aux termes de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, doit démontrer que le projet est compatible avec la ressource patrimoniale et le paysage de rue.
11. Dans le cadre de ses travaux publics, la Ville prendra des mesures afin d'assurer la conservation des bâtiments et des secteurs à valeur patrimoniale en conformité avec ces politiques.
12. L'intégrité patrimoniale des cimetières fera l'objet d'une attention particulière en tout temps. La Ville veillera à ce que :
- a. une étude de l'impact sur le patrimoine culturel, préparée par un professionnel compétent en la matière, soit requise pour un aménagement sur un bien-fonds contigu à un cimetière;
  - b. les répercussions négatives et les empiètements liés à l'aménagement soient évalués et atténués;
  - c. le déménagement de restes humains soit évité.

### 4.6.2 – Ressources archéologiques

Les ressources archéologiques sont définies comme suit : les vestiges de bâtiments, de constructions et d'activités, les lieux et les caractéristiques ou les objets culturels qui, en raison du passage du temps, se trouvent à la surface ou en dessous de la surface du sol ou d'un plan d'eau et qui contribuent à la compréhension de l'histoire d'un peuple ou d'un lieu. Peuvent également en faire partie les lieux de sépulture non identifiés et les cimetières autochtones ou allochtones d'importance. La Ville a entrepris de dresser la cartographie des richesses archéologiques possibles; les résultats de celle-ci serviront d'assises à l'évaluation du potentiel archéologique. [Modification ministérielle n° 43, 10 novembre 2003]

**Politiques**

1. En vue de l'approbation d'un projet d'aménagement proposé sur un terrain doté d'un potentiel archéologique, tel que indiqué sur la carte des richesses archéologiques potentielles de la Ville, la Ville exigera une évaluation des ressources archéologiques effectuée par un archéologue autorisé en vertu de la *Loi sur le patrimoine*. L'évaluation devra :
  - a. être remise à la Ville et au ministère de la Culture par le promoteur;
  - b. être réalisée à la satisfaction du ministère de la Culture et communiquée à la Ville;
  - c. proposer des recommandations en matière de conservation, comme la documentation, l'enlèvement et/ou la conservation sur place afin d'assurer l'intégrité du patrimoine, lorsque des ressources archéologiques importantes sont découvertes sur la propriété visée;
  - d. assurer qu'un plan de protection ou de sauvetage de sites archéologiques importants découverts pendant l'évaluation est mis en œuvre avant de remuer le sol.
2. Dans le cadre de l'examen de plans de lotissement et de copropriété, de modifications au Plan officiel propres à un emplacement et de plans d'implantation de vastes parcelles vierges, la Ville déterminera s'il existe des possibilités de découvrir des richesses archéologiques à l'occasion de la mise en œuvre d'une partie de l'aménagement proposé. Cette détermination sera fondée sur l'étude de cartographie des richesses archéologiques potentielles.
3. À l'examen d'une demande d'autorisation ou d'exemption de la réglementation relative aux parties de lot, la Ville estimera qu'il existe potentiellement des ressources archéologiques seulement si la demande :
  - a. englobe ou touche directement un site archéologique reconnu, ou touche directement un lieu, un monument ou une propriété désignée bien à valeur patrimoniale appartenant au gouvernement fédéral, provincial ou municipal;
  - b. a une incidence (perturbation des sols) sur des biens-fonds vierges (boisé, pâturage, terre labourée) situés dans un rayon de 100 mètres du haut de la berge des rivières des Outaouais, Rideau, Carp, Mississippi ou Jock lorsqu'au moins deux lots sont créés.
4. Il n'y a aucune exigence d'évaluation des ressources archéologique lorsqu'une demande d'autorisation ou d'exemption de la réglementation relative aux parties de lot traite de la disjonction d'unités existantes.
5. Quoique la cartographie des richesses archéologiques potentielles présente le centre-ville historique de la ville d'Ottawa (défini par les limites de la ville au moment de sa constitution en personne morale en 1855) comme ayant un potentiel archéologique, une évaluation des ressources archéologiques ne sera pas exigée dans le cadre de l'examen d'un projet d'aménagement. Par contre, si des ressources archéologiques sont découvertes pendant la construction dans le centre historique de la ville, le site doit être protégé contre toute perturbation jusqu'à la conclusion d'une évaluation des ressources archéologiques exécutée par un archéologue autorisé et à l'adoption de mesures nécessaires d'atténuation des effets dommageables. La Ville préparera des documents d'information à l'intention des promoteurs, des entrepreneurs et des travailleurs sur les chantiers afin de les aider à repérer et à signaler les ressources archéologiques potentielles découvertes pendant la construction. Une procédure d'évaluation de la surveillance d'un site sera également envisagée dans le cas des vestiges enfouis profondément là où d'importantes ressources archéologiques sont repérées. Lorsque les nouveaux renseignements touchant le noyau urbanisé de la ville laissent croire que des vestiges archéologiques se trouvent fort probablement sur un site donné, les services d'un archéologue autorisé doivent être retenus pour assurer la surveillance et l'évaluation du site avant que les travaux de construction n'entraînent un remuement important du sol. [Modification ministérielle n° 42, 10 novembre 2003]
6. Les dispositions de la *Loi sur les cimetières* et de son règlement s'appliquent lorsque des cimetières et des lieux de sépulture recensés et non recensés sont découverts au cours de l'évaluation ou des activités de fouille du terrain. Le Conseil doit s'assurer qu'une évaluation archéologique adéquate est réalisée par un archéologue autorisé et consulter les organismes gouvernementaux pertinents,

notamment le ministère de la Culture (MCL) et le ministère des Services aux consommateurs et aux entreprises (MSCE). [Modification ministérielle n° 43, 10 novembre 2003]

7. Dans le cadre de travaux publics, la Ville préservera les ressources archéologiques, conformément aux politiques énoncées ci-dessus.
8. Le Conseil peut préserver l'intégrité des ressources archéologiques en adoptant, aux termes de l'article 34 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, des règlements de zonage qui interdisent ou restreignent les activités liées à l'utilisation du sol ou la construction de bâtiments ou de constructions sur un terrain qui est un site archéologique important. [Modification ministérielle n° 44, 10 novembre 2003]

#### **4.6.3 – Couloirs fluviaux et du canal**

Les rivières représentent les principaux éléments naturels distinctifs d'Ottawa. En effet, les rivières Rideau et des Outaouais, ainsi que leurs affluents, **et le canal Rideau** ont historiquement contribué au choix du lieu d'établissement des collectivités et continuent à les délimiter. La rivière des Outaouais a autrefois servi de principale voie vers le Bouclier canadien pour les Autochtones, les explorateurs, les bûcherons et les colons. En raison de son patrimoine culturel, de ses richesses naturelles et de son potentiel récréatif, cette rivière joue un rôle majeur dans les activités de tourisme qu'il est possible d'envisager dans les collectivités riveraines.

La rivière et le canal Rideau forment un lieu historique national qui fait partie du patrimoine mondial **et du réseau des rivières du patrimoine canadien**. La valeur de ce lieu repose sur les travaux d'ingénierie et les bâtiments à valeur patrimoniale, les espaces verts, les caractéristiques naturelles, le canal même et les divers paysages environnants, qui combinés constituent une ressource du patrimoine culturel de grande importance pour le pays **et de grande valeur patrimoniale universelle**. Parcs Canada est propriétaire du lit du canal Rideau et des biens-fonds aux écluses construites le long du canal.

La Ville s'assurera que les berges de la rivière des Outaouais, de la rivière et du canal Rideau ainsi que les autres berges demeurent accessibles à la population. Afin d'assurer le maintien de la valeur patrimoniale, de la qualité pittoresque et des atouts récréatifs et économiques des paysages fluviaux, y compris les fermes et les boisés, la Ville veillera à leur conservation et à leur amélioration. Les fonctions écologiques des rivières et des ruisseaux sont protégés par d'autres dispositions du présent plan concernant la planification des bassins versants, les pratiques d'aménagement écologique et d'autres mesures.

#### **Politiques**

1. La Ville préservera l'environnement naturel, le patrimoine culturel, la qualité pittoresque et les possibilités récréatives de la rivière des Outaouais et **du site du patrimoine mondial** que sont la rivière et le canal Rideau par :
  - a. l'examen des demandes d'aménagement contigu aux rivières **et au canal**, afin d'évaluer la qualité visuelle du cours d'eau et du paysage vu à partir de celui-ci, ainsi que les caractéristiques naturelles et culturelles de ces couloirs; une étude d'impact sur le patrimoine culturel, décrite à la sous-section 4.6.1, sera exigée pour toute demande d'aménagement d'un terrain contigu à la rivière et au canal Rideau et l'étude fera l'objet d'un examen en consultation avec Parcs Canada et la Commission de la capitale nationale;
  - b. l'examen de l'impact potentiel de l'aménagement sur la sécurité de la navigation de plaisance dans les parties du canal Rideau où elle est congestionnée et où se trouvent d'autres obstacles à la sécurité de la navigation ainsi que sur l'environnement aquatique dans les endroits où sont répertoriées des caractéristiques aquatiques naturelles d'importance. L'étude fera l'objet d'un examen en consultation avec Parcs Canada;
  - c. l'interdiction des puits d'extraction et des carrières le long des rivières des Outaouais et Rideau **et du canal Rideau**;



**Examen des demandes d'aménagement**

- d. l'interdiction des utilisations du sol nécessitant un lieu d'entreposage extérieur ou de larges espaces asphaltés ou qui produisent du bruit, des émanations et de la poussière;
  - e. l'obligation, pour l'aménagement des terrains qui sont situés à l'extérieur des villages dans le secteur rural général et qui bordent la rivière ou le canal Rideau en amont de la promenade Roger-Stevens, nonobstant les dispositions de la politique 8 b) de la sous-section 3.7.2 ou de toute autre politique du plan, de s'assurer que la parcelle cédée a une superficie minimale de 5 hectares et s'étend sur au moins 200 mètres de berge, et que la parcelle restante a une superficie minimale de 10 hectares, à moins que l'étude d'impact sur le patrimoine culturel ne révèle qu'un terrain de dimensions autres peut avoir une incidence équivalente ou moindre. [Modification n° 13, 8 septembre 2004] [Modification n° 58, 7 décembre 2007]
2. Dans le cas des lots contigus à la rivière et au canal Rideau, la Ville peut aussi exiger l'approbation du plan d'implantation de tout bâtiment non agricole, y compris une ou plusieurs habitations et les bâtiments accessoires, pour lequel d'autres approbations en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* n'étaient pas requises et à l'égard duquel les autres questions de la sous-section 2.5.5 ont été résolues.
  3. 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.
  4. Afin d'assurer l'accessibilité des berges à la population, la Ville aura recours à divers moyens, décrits à la sous-section 2.4.5. Comme condition d'approbation de plans de lotissement le long des berges, la Ville exigera un accès public le long des berges de tous les cours d'eau dans le secteur urbain et dans les villages, sauf si des raisons convaincantes l'en empêchent. La Ville exigera que les terrains réservés à ces fins publiques soient situés le long des berges ou contigus à une contrainte écologique et qu'ils soient accessibles par une voie publique. [Modification n° 14, 8 septembre 2004]
  5. De plus, la Ville pourra prendre d'autres mesures, comme l'acquisition, la création d'une servitude de conservation ou l'adoption de mesures pertinentes pour assurer l'accès public aux berges, lorsque le propriétaire foncier y consent.

**4.6.4 – Routes d'entrée panoramiques**

Les routes d'entrée panoramiques forment un réseau reliant les principales destinations touristiques, historiques et naturelles dans Ottawa et au-delà. Certaines de ces routes suivent un chemin historique, tandis que d'autres longent les rivières et sont souvent attrayantes pour les cyclistes et les piétons. Les routes d'entrée panoramiques constituent une diversité d'autoroutes, de promenades, d'artères et de rues locales et relèvent du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux et municipaux du Québec et de l'Ontario. On peut les parcourir de diverses façons, notamment en autobus et en vélo, et dans plusieurs secteurs urbains de la ville et dans les villages, à pied. Fait à noter, plusieurs de ces routes, comme la promenade Riverside ou la promenade des Outaouais, participent à la continuité du réseau d'espaces verts, grâce à la conception des corridors qu'ils forment. Les routes d'entrée panoramiques sont également les principales voies d'accès des voyageurs et des gens d'affaires en visite à Ottawa et dans la Région de la capitale nationale. La signalisation routière le long de ces routes doit guider les voyageurs et les diriger vers les attractions de la ville tandis que l'aménagement général le long de ces routes doit susciter une première impression favorable d'Ottawa.

## Politiques

1. Les routes d'entrée panoramiques sont désignées aux Annexes I et J.
2. Des lignes directrices sur les routes d'entrée panoramiques, qui explicitent les *Lignes directrices sur l'esthétique urbaine des couloirs de routes collectrices urbaines et de routes rurales*, modifiées, seront élaborées et mises en œuvre par la Ville. Tout en confirmant la fonction principale des routes, les lignes directrices favoriseront :
  - a. la création d'un environnement sûr et attrayant pour les voyageurs ce qui comprend notamment, le cas échéant, des agréments tels les points d'arrêt, des belvédères et les panneaux directionnels vers les principaux points d'intérêt culturel, historique, environnemental et touristique urbains et ruraux;
  - b. l'attention portée à des questions telles que l'orientation d'un bâtiment, l'entreposage extérieur, les entrées et sorties, l'aménagement paysagé, les clôtures, l'éclairage et la signalisation, afin de créer un paysage de rue esthétiquement attrayant;
  - c. la préservation des points d'observation des éléments historiques et naturels, des arbres matures ainsi que de la végétation en bordure des routes et au-delà des emprises routières;
  - d. la coordination de l'aménagement paysagé, des bermes, des sentiers et des autres éléments à l'intérieur des emprises, par la création de tels éléments sur des terrains contigus, y compris la possibilité d'aménager ces éléments sur des propriétés voisines;
  - e. tout autre élément choisi par la Ville.
3. Dans l'attente de la rédaction des lignes directrices sur les routes d'entrée panoramiques, les demandes d'aménagement sur des terrains contigus seront évaluées selon les critères énumérés ci-dessus et les autres exigences du plan.

### 4.6.5 – Principaux Sentiers polyvalents récréatifs

Les principaux sentiers récréatifs polyvalents offrent aux cyclistes et aux piétons un réseau principalement hors-voirie de couloirs dans des espaces verts et dégagés. Dans le secteur rural, ces sentiers peuvent partager la route ou être dans un couloir hors-route distinct ou partagé. Les sentiers font partie du réseau d'espaces verts et contribuent à relier les collectivités et les principaux points d'intérêt touristique, du patrimoine culturel et les espaces verts. La création des principaux sentiers récréatifs polyvalents découle de plans municipaux et de l'étude de 1994 intitulée *Réseau de sentiers récréatifs intégrés pour la Région de la région de la capitale nationale du Canada*, un document régulièrement mis à jour. Un grand nombre des sentiers appartiennent à la Commission de la capitale nationale, qui en assure l'entretien.

## Politiques

1. Les principaux sentiers récréatifs sont désignés aux Annexes I et J. Le réseau illustré dans l'annexe est présenté à titre de concept et l'emplacement de sentiers peut être amélioré sans modification au plan, à l'issue d'études plus poussées menées par la Ville ou par une entente d'aménagement, pour autant que la continuité du réseau soit maintenue, que les destinations soient encore reliées entre elles et que le même secteur général continue d'être desservi.
2. Dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement pour les utilisations non agricoles sur les terrains des principaux sentiers récréatifs ou adjacents à ceux-ci, la Ville exigera que les liens avec les principaux sentiers récréatifs soient créés ou maintenus, lorsqu'il est possible de le faire.
3. Le réseau de sentiers polyvalents des Annexes I et J constitue un élément essentiel du réseau de transport intégré et durable et les annexes devraient être consultées en même temps que les Annexes C et J en ce qui a trait au réseau de pistes cyclables. Les réseaux illustrés dans ces annexes sont présentés à titre de concepts et l'emplacement des sentiers et des pistes peut être amélioré sans modification au plan, à l'issue d'études plus poussées menées par la Ville ou par une

entente d'aménagement, pour autant que la continuité du réseau soit maintenue, que les destinations soient encore reliées entre elles et que le même secteur général continue d'être desservi.

4. La Ville peut exiger que des couloirs de sentiers soient réservés à des fins publiques dans les plans de lotissement et le financement des travaux afférents, pour ce qui est de ceux relatifs à une nouvelle croissance, peut être inclus dans les redevances d'aménagement.
5. Les sentiers polyvalents ont généralement pour cadre des espaces verts, des parcs et des milieux naturels où de larges couloirs verts et dégagés peuvent être envisagés. Les sentiers polyvalents peuvent cohabiter avec d'autres utilisations du sol et types d'infrastructure, mentionnons les couloirs de transport en commun rapide, les couloirs des promenades, les couloirs de services et d'infrastructures publics, les installations de gestion des eaux de ruissellement, les installations culturelles et les institutions, partout où les caractéristiques d'ouverture et de cadre vert peuvent être maintenues.
6. Lors de l'examen des plans de conception communautaire, des propositions d'aménagement et des travaux publics, la Ville veillera à ce que la conception des couloirs de sentiers privilégie l'accessibilité, la visibilité et la sécurité notamment :
  - a. en assurant des moyens de surveillance visuelle;
  - b. en fournissant une bonne visibilité et un bon système de signalisation;
  - c. en les traçant parallèlement à d'autres emprises bien fréquentées;
  - d. en fournissant de fréquents liens aux collectivités contiguës et aux itinéraires de rechange et
  - e. en prenant en compte la conception des aménagements contigus en vue d'atténuer les répercussions qu'ils ont sur le sentier.
7. Dans le cadre de ses travaux publics, la Ville cherchera à créer d'autres principaux sentiers récréatifs sentiers polyvalents et des liens à ceux-ci.

### 4.7 – Protection de l'environnement

Il existe plusieurs moyens d'aménager le terrain de façon à préserver les fonctions et les éléments naturels d'emplacements distincts et de vastes et nouveaux secteurs d'aménagement. Les exigences en matière d'aménagement énoncées dans la présente sous-section visent à répondre aux objectifs suivants dans le secteur urbain et le secteur rural :

- l'accroissement du couvert forestier dans la ville;
- la préservation et l'amélioration de la qualité de l'eau;
- le maintien des débits de base et la réduction des débits de pointe des eaux de surface;
- la protection et l'amélioration de l'habitat des poissons et de la faune dans les couloirs fluviaux;
- la protection des sources, des régions d'alimentation d'une formation aquifère, des terres humides d'amont et des autres systèmes hydrologiques et
- la gestion des ressources à l'aide de solutions naturelles et nécessitant peu d'entretien.

Les exigences en matière d'examen des projets d'aménagement de cette sous-section reposent sur une conception en harmonie avec la nature. Les emplacements présentent des caractéristiques (végétation, topographie, cours d'eau) et des fonctions naturelles connexes qui doivent avoir une place prépondérante dans la conception de l'aménagement. Une conception écologique peut davantage protéger l'environnement et la faune et offrir des dispositions plus efficaces en matière d'espaces verts pour les résidents. En outre, une telle conception permet la mise en œuvre de solutions moins énergivores, grâce à des approches plus naturelles de gestion des eaux de ruissellement, de chauffage et de ventilation, réduisant du même coup les besoins d'une infrastructure coûteuse et énergivore.

Les éléments de la conception seront considérés comme étant des composantes essentielles au processus d'aménagement qui doivent être évaluées et étudiées avant la création de la conception initiale ou du modèle de lot. Cela se fera dans le cadre du processus d'examen environnemental intégré décrit dans cette sous-section et de l'application de certaines politiques précises des sous-sections 3.2, 4.2, 4.6 et 4.7, y compris celles sur la protection des arbres et des pentes, les études d'impact sur

l'environnement, les retraits des berges et la protection du relief. Les demandes d'aménagement doivent préciser l'emplacement des boisés, des cours d'eau, des zones mal drainées, des terres humides, des affleurements rocheux et des changements d'élévation importants.

Le tableau ci-dessous indique les études et évaluations qui peuvent être exigées, en fonction des caractéristiques de l'emplacement, en vue d'examiner d'une demande d'aménagement.

Sous-section	Études/Évaluations requises	Où?
4.7.1	Examen environnemental intégré pour évaluer la demande d'aménagement	<del>Résumé de toutes les études et évaluations environnementales soumises avec la demande d'aménagement</del> Demande d'approbation de plan de lotissement, de réglementation du plan d'implantation et de modification au Règlement de zonage exigeant une étude d'impact sur l'environnement, un plan de conservation ou de protection des arbres ou une évaluation d'une caractéristique du paysage
4.7.2	Plan de conservation et de plantation d'arbres	Tous les plans de lotissement et d'implantation
4.7.2	Démontrer l'absence d'impact sur les caractéristiques et fonctions naturelles du secteur	Terrains contigus à une partie importante de l'habitat d'espèces menacées ou en voie de disparition
4.7.3	Démontrer l'absence d'impact négatif; s'il y en a, examen par le ministère des Pêches et des Océans	Habitat du poisson voisin ou présent sur les lieux
4.7.3	Plan de contrôle de l'érosion et des sédiments	Tous les projets d'aménagement
4.7.3	Retrait approprié des rivières, lacs et ruisseaux	Propositions d'aménagement de terrains contigus aux rivières, aux lacs et aux ruisseaux
4.7.5	Analyse d'hydrogéologie/du terrain	Lotissements avec services privés
4.7.5	Évaluation d'impact sur les eaux souterraines	Secteurs de ressources en eaux souterraines (à définir dans de futures études)
4.7.5	Étude sur la protection des têtes de puits	Secteurs de protection des têtes de puits de l'Annexe K
4.7.6	Plans de gestion des eaux de ruissellement	Plan d'implantation et de lotissement et demandes de modification au Règlement de zonage
4.7.7	Évaluation des éléments du paysage	Caractéristiques géologiques, géomorphologiques et topographiques (désignées à l'Annexe K) ou mentionnées dans d'autres études, p. ex., les zones d'intérêt naturel et scientifique

#### **4.7.1 – Examen environnemental intégré en vue de l'examen des demandes d'aménagement**

La conception d'un emplacement et l'aménagement d'un lotissement, ainsi que la planification des vastes secteurs visés par les plans de conception communautaire reposent sur une connaissance exhaustive des liens entre l'environnement naturel et l'environnement bâti. L'examen environnemental intégré tient compte de l'ensemble des principales conclusions de chacune des études justificatives (p. ex., les plans de conservation et de protection d'arbres, les études d'impact sur l'environnement, les plans de gestion des eaux de ruissellement et les évaluations environnementales de site – phase 1). Il permet également de s'assurer que l'aménagement respecte l'analyse et les recommandations de toutes les études sur le bassin et le sous-bassin hydrographiques ainsi que des documents fédéraux ou provinciaux d'évaluation environnementale, s'il y a lieu. L'examen environnemental intégré permet en outre de vérifier que la conception de l'aménagement respecte les politiques environnementales de la section 4 et que le promoteur a mis en œuvre les principes de conception respectueux de la nature. [Modification n° 13, 8 septembre 2004]

### **Politiques**

1. Un examen environnemental intégré doit accompagner chaque demande d'approbation de plan de lotissement, de plan majeur d'implantation et importante de modification au Règlement de zonage exigeant une étude d'impact sur l'environnement, un plan de conservation ou de protection des arbres ou une évaluation d'une caractéristique du paysage. L'examen doit démontrer que toutes les études à l'appui de la demande ont influencé la conception de l'aménagement en matière d'incidence sur l'environnement et la conformité aux politiques de la section 4 du présent plan. Des consultations préalables au processus de conception et d'examen permettront de désigner les politiques et études pertinentes.
2. L'examen environnemental intégré fournira :
  - a. un aperçu des résultats d'études techniques particulières et d'autres documents pertinents sur l'environnement;
  - b. une illustration (p. ex. une photo aérienne) montrant les caractéristiques et fonctions spatiales mentionnées dans les études, comme la végétation naturelle, les cours d'eau, les fortes pentes, les caractéristiques du paysage et les régions d'alimentation d'une formation aquifère ou d'infiltration;
  - c. un résumé des possibles problèmes écologiques soulevés, la portée des interactions environnementales entre les études ainsi que l'ensemble des mesures d'atténuation des effets négatifs, y compris les conditions nécessaires à l'aménagement et les mesures de surveillance que recommandent les études;
  - d. un rapport expliquant comment les recommandations découlant des études justificatives et la conception intégrant la nature ont influencé la conception de l'aménagement;
  - e. une mention selon laquelle la déclaration a été revue et approuvée par les consultants subalternes ayant participé aux travaux de conception et aux études techniques et
  - f. une liste de contrôle des éléments de conception durable de l'environnement, qui permet de voir comment l'objectif 7 des principes de conception (sous-section 2.5.1) ont été pris en compte. Par conception durable de l'environnement il faut entendre la conception de collectivités, de quartiers et de bâtiments visant la réduction de leur empreinte écologique et de leur dépendance envers les carburants dérivés du pétrole en vue d'appuyer la santé et la productivité. Comparée à la conception conventionnelle, la conception durable tire profit des processus qui créent moins de déchets et de pollution et réduisent leur empreinte écologique globale.

### **4.7.2 – Protection de la couverture végétale**

La protection de la végétation des emplacements touchés par des projets d'aménagement contribue à la santé environnementale générale de l'endroit ainsi qu'à celle de la forêt urbaine et rurale. En outre, elle rehausse l'attrait visuel des secteurs nouvellement aménagés. L'élimination de la couverture végétale pourrait cependant être nécessaire pour certaines propositions d'aménagement. Les propositions d'aménagement doivent protéger la couverture végétale ou prévoir des mesures de compensation, par l'application des politiques suivantes : [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]

### **Politiques**

1. Les demandes d'approbation d'un plan de lotissement ou d'implantation doivent inclure un plan de conservation et de plantation d'arbres ainsi qu'un plan d'aménagement paysagé, à l'appui de l'objectif du Plan officiel de doter la Ville d'un couvert arboré représentant 30 p. 100 de la superficie du territoire. Ces plans doivent :
  - a. préserver le maximum de végétation naturelle que possible, en particulier le long des cours d'eau, sur les pentes abruptes, dans les boisés de grande valeur et dans les secteurs reliant des espaces verts, en mettant l'accent sur les groupes d'essences de qualité supérieure ou rares; [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
  - b. déterminer, à la lumière d'une évaluation préliminaire, quels peuplements d'arbres ou quels arbres individuels doivent être conservés;
  - c. une fois sélectionnés les arbres ou les peuplements à conserver, il faut préciser les mesures de protection de ces arbres pendant la construction et à long terme;
  - d. décrire le secteur et la nature de la perte d'arbres ainsi que les mesures de compensation prévues;
  - e. sélectionner les arbres ou la couverture végétale à planter pour assurer la protection des cours d'eau ou des pentes abruptes;
  - f. examiner la pertinence d'inclure des espèces indigènes dans les stratégies de plantation d'arbres;
  - g. préparer un document de référence à l'intention des futurs résidents sur la valeur des arbres se trouvant sur leur propriété et les soins à leur donner;
  - h. si la couverture végétale naturelle de l'emplacement est considérablement modifiée, il faut tenir compte de l'impact sur la faune ou sur les espèces rares pendant et après la construction et proposer des mesures d'atténuation.
2. La Ville encouragera l'utilisation d'espèces indigènes pour les emplacements publics, la plantation d'arbres sur des emplacements privés et la conservation des terrains, lorsque cela est pertinent. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
3. La protection et l'amélioration des fonctions et des caractéristiques naturelles de l'emplacement et des espaces voisins se feront par leur intégration à des espaces verts publics et aux sentiers récréatifs.
4. La conception des paysages de rue inclura la plantation d'arbres.

#### **4.7.3 – Prévention de l'érosion et protection des eaux de surface**

La protection des couloirs fluviaux et des eaux de surface contribue à la préservation et à l'amélioration de la qualité de leur environnement et de leur habitat aquatique ainsi qu'à l'atténuation des risques de dangers naturels liés aux cours d'eau. Un retrait approprié de l'aménagement contribue à l'atteinte de ces objectifs et assure la présence d'une zone de protection riveraine naturelle et en santé ainsi qu'une marge de sécurité à l'égard des problèmes posés par les inondations et les pentes instables.

En 2004, le Conseil a adopté des lignes directrices en matière de stabilité des pentes pour les demandes d'aménagement à Ottawa afin de guider le processus d'évaluation de la stabilité des pentes et les exigences en matière de retrait. L'évaluation de la stabilité des pentes permet de déterminer la limite géotechnique des terrains exposés, laquelle englobe l'emprise nécessaire pour assurer la stabilité des pentes, de même que, s'il y a lieu, une emprise pour pallier l'érosion future et, dans certains cas, une emprise additionnelle visant à donner accès au terrain en cas de glissement de la pente. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]

### **Politiques**

1. Sauf disposition contraire de la présente sous-section, le Conseil fixera le retrait minimal des rivières, des lacs, des ruisseaux et des autres cours d'eau dans les plans de gestion des bassins et sous-

## Examen des demandes d'aménagement

- bassins hydrographiques et les plans de gestion environnementale et indiquera, dans ces mêmes plans, toute étude additionnelle devant être réalisée en vue de préciser les retraits dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement, de même que les mesures propres à certains emplacements destinées à protéger le retrait. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
2. En l'absence de plan de gestion du bassin ou du sous-bassin hydrographique ou encore de plan de gestion environnementale approuvé par le Conseil, le retrait minimal correspond à la plus grande des distances suivantes :
    - a. les limites de l'aménagement définies par la laisse des hautes eaux réglementaire (voir la sous-section 4.8.1);
    - b. les limites de l'aménagement définies par la limite géotechnique des terrains exposés;
    - c. 30 mètres depuis la laisse des hautes eaux ordinaire des rivières, lacs et ruisseaux, laquelle est établie en consultation avec l'office de protection de la nature pertinent ou
    - d. 15 mètres depuis le sommet de la berge, lorsqu'il existe une berge définie. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
  3. Aucun aménagement ni aucune modification de l'emplacement n'est permis dans les limites du retrait minimal exigé, sauf disposition contraire de la présente sous-section. Par modification de l'emplacement, il faut entendre les activités comme le remblayage, le nivellement et l'excavation qui modifieraient la topographie et les éléments de la végétation naturelle d'un lieu. Par aménagement, il faut entendre la création d'un lot ou la construction de bâtiments et de structures exigeant une approbation aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire* ou la délivrance d'un permis de construire aux termes de la *Loi sur le code du bâtiment*. Font exception à cette politique :
    - a. les activités qui visent la création ou le maintien d'une infrastructure afin de satisfaire aux exigences du processus d'évaluation environnementale ou d'ouvrages construits en vertu de la *Loi sur le drainage*;
    - b. les modifications nécessaires à des fins de loisirs, de restauration de l'environnement ou de stabilisation des pentes et approuvées par la Ville et l'office de protection de la nature pertinent. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
  4. La limite géotechnique des terrains exposés sera déterminée conformément aux lignes directrices de 2004 en matière de stabilité des pentes pour les demandes d'aménagement de la Ville. Les emplacements où la stabilité des pentes constitue un enjeu ont été relevés dans une étude de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton effectuée en 1976 (Ontario Misc. Paper MP 68) et sont indiqués à l'Annexe K. L'Annexe K permet de déterminer à un stade précoce s'il existe des enjeux de stabilité des pentes, mais elle n'est pas suffisamment détaillée pour évaluer les contraintes liées à des emplacements particuliers.
  5. De concert avec l'office de protection de la nature pertinent, la Ville envisagera des exceptions aux retraits exigés en vertu de la politique 2 dans les cas où un aménagement est proposé :
    - a. sur des lots existants où, en raison de l'aménagement historique du secteur, il n'est pas raisonnable ni possible de respecter le retrait minimal requis à cause des dimensions ou de l'emplacement du lot, son utilisation approuvée ou actuelle ou toute autre contrainte matérielle;
    - b. sur un terrain jouxtant un affluent mineur qui consiste principalement en une étendue d'eau de surface dont l'écoulement peut ne pas être continu. Cette disposition comprend les situations où un plan de gestion du bassin ou du sous-bassin hydrographique ou encore de gestion environnementale a été préparé, mais où il ne contient aucune directive relative aux affluents mineurs;
    - c. contigu au sommet d'une berge lorsque le niveau des hautes eaux réglementaire et la limite géotechnique des terrains exposés se trouvent à moins de 15 mètres du sommet de la berge. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
  6. Lorsqu'une exception au retrait requis a été demandée, la Ville, de concert avec l'office de protection de la nature pertinent, peut envisager de le modifier en se fondant sur une étude qui aborde les critères suivants :

## **Examen des demandes d'aménagement**

- a. l'inclinaison de la berge et les considérations géotechniques relatives aux pentes instables, définies dans les lignes directrices de 2004 sur la stabilité des pentes pour les demandes d'aménagement à Ottawa adoptées par le Conseil;
  - b. la fonction écologique de l'espace délimité par le retrait et la végétation naturelle qu'il abrite;
  - c. la nature du plan d'eau voisin, y compris la présence d'une plaine inondable;
  - d. la nécessité de prouver l'absence d'effets négatifs sur l'habitat du poisson voisin. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
7. Nonobstant la politique 3, dans les villages jouxtant un affluent mineur qui consiste principalement en une étendue d'eau de surface dont l'écoulement peut ne pas être continu, il est possible de créer par lotissement des lots dont une partie sera située à l'intérieur du retrait exigé, sous réserve des conditions suivantes :
- a. lorsque la stabilité de la pente pose problème, la partie du lot qui se trouve à l'extérieur de la limite géotechnique des terrains exposés est suffisamment grande pour satisfaire aux exigences prévues en matière de superficie minimale de lot et aux dispositions des lignes directrices de 2004 sur la stabilité des pentes pour les demandes d'aménagement à Ottawa adoptées par le Conseil;
  - b. la partie du lot située à l'extérieur du retrait requis est suffisamment grande pour y aménager les constructions et les services d'approvisionnement d'eau et de traitement des eaux usées. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
8. Nonobstant la politique 3, dans le secteur rural, il est possible de créer par lotissement, à l'extérieur des villages, des lots dont une partie sera située dans le retrait exigé, sous réserve des conditions suivantes :
- a. lorsque la stabilité de la pente pose problème, la partie du lot qui se trouve à l'extérieur de la limite géotechnique des terrains exposés est suffisamment grande pour satisfaire aux exigences prévues en matière de superficie minimale de lot et aux dispositions des lignes directrices de 2004 sur la stabilité des pentes pour les demandes d'aménagement à Ottawa adoptées par le Conseil;
  - b. la partie du lot située à l'extérieur du retrait requis est suffisamment grande pour y aménager les constructions et les services d'approvisionnement d'eau et de traitement des eaux usées. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
9. Nonobstant la politique 3, un lot créé par disjonction dans le secteur rural peut se trouver en partie à l'intérieur du retrait exigé, pourvu que les conditions énoncées à la politique 7 soient satisfaites. La plus grande partie d'un lot ainsi créé doit cependant être située à l'extérieur du retrait en question. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
10. En vertu du *Règlement 174/06 de l'Ontario — Development, Interference with Wetlands and Alterations to Shorelines and Watercourses Regulation* (en anglais seulement), l'approbation de l'office de protection de la nature est requise pour des travaux tels que le nivellement, le remblayage, la modification des chenaux de cours d'eau et certains projets de construction. L'office de protection de la nature doit être consulté pour tout projet d'aménagement près d'un lac, d'une rivière, d'un ruisseau ou d'une terre humide afin de déterminer s'il est nécessaire d'obtenir un permis.
11. Lorsqu'un aménagement devant être raccordé à des installations privées d'approvisionnement en eau et d'élimination des eaux usées est proposé, aucune fosse septique ni canalisation de distribution ne peut se trouver à moins de 30 mètres de la laisse des hautes eaux ordinaire d'une rivière, d'un lac, d'un ruisseau ou d'un autre cours d'eau, à moins que la Ville, de concert avec l'office de protection de la nature pertinent, n'autorise un autre retrait, ce qui peut être nécessaire, par exemple, pour ce qui est de lots existants situés dans le secteur rural. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
12. Un plan de contrôle des sédiments et de l'érosion sera préparé et précisera les mesures d'atténuation de l'érosion sur l'emplacement pendant la construction par l'application des normes et des pratiques en vigueur dans ce domaine. Des mesures de conservation de la couverture végétale le long de la pente pendant et après la construction seront également décrites.



13. Les cours d'eau naturels devraient être gardés à l'état naturel. Toute modification d'un cours d'eau naturel jugée appropriée sur le plan environnemental et conforme à un plan approuvé du sous-bassin hydrographique, à un plan de gestion de l'environnement, à un plan de gestion des eaux de ruissellement préparé conformément à la présente section ou, dans le cas de projets publics, à une évaluation environnementale de portée générale, doit suivre une conception naturelle du chenal du cours d'eau. Les modifications de cours d'eau doivent se conformer à tous les autres règlements provinciaux et fédéraux applicables, modifiés, comme la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières*, la *Loi sur les terres publiques* et la *Loi sur les pêches*, et doivent être approuvées par écrit par l'office de protection de la nature en question, conformément au règlement sur le remblayage, la construction et la modification des cours d'eau.
14. L'aménagement et la modification d'un emplacement ne seront pas permis près d'un habitat du poisson, sauf dans les cas permis par la réglementation fédérale et provinciale. Lorsqu'un habitat du poisson se trouve à proximité d'un emplacement ou y est contigu, les propositions d'aménagement devront démontrer que le projet n'aura pas de répercussions négatives sur l'habitat. On entend par habitat du poisson les zones directement ou indirectement nécessaires au poisson pour son cycle de vie, par exemple les frayères, les zones d'alevinage et d'élevage, ainsi que les zones qui fournissent les éléments nutritifs et permettent la migration. Si des répercussions négatives sont inévitables, la proposition doit être examinée et autorisée par le ministère fédéral des Pêches et Océans, ou l'instance désignée, lequel peut ou non, aux termes de la *Loi sur les pêches*, autoriser les travaux selon les circonstances de l'aménagement et le type d'habitat. [Modification ministérielle n° 45, 10 novembre 2003]
15. Outre les dispositions en matière de retrait de la présente section, les promoteurs d'aménagements près des drains municipaux sont tenus aussi d'assurer un accès dégagé à l'espace de travail non enregistré contigu aux drains. L'espace de travail est établi dans le rapport de l'ingénieur adopté par le Conseil en vertu de la *Loi sur le drainage* afin de créer et d'entretenir les drains dans la ville. De nombreux drains sont aussi un habitat du poisson.
16. Pour appuyer les politiques contenues dans le présent Plan, la Ville :
  - a. appuiera les initiatives du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, d'autres ministères provinciaux, des organismes agricoles, des offices de protection de la nature et d'autres qui encouragent les bonnes pratiques de gestion agricole et de conservation des sols et d'autres mesures qui minimisent ou éliminent la quantité de pesticides, de nutriments, de limon et d'autres contaminants qui peuvent pénétrer dans les régimes des eaux de surface et les aquifères d'Ottawa; [Modification ministérielle n° 46, 10 novembre 2003]
  - b. enquêtera sur les moyens de contrôler les modifications du sol dans les terres humides d'importance et les secteurs écologiques ainsi que l'enlèvement de la terre végétale et l'extraction de la tourbe en appliquant les dispositions de la *Loi sur les offices de protection de la nature* ou de la *Loi sur les municipalités*, modifiées, en partenariat avec les offices de protection de la nature;
  - c. dans le cadre de l'examen de ses propres pratiques, servira de modèle et s'assurera que l'aménagement de ses propriétés et la construction d'infrastructures bénéficient des possibilités existantes en matière de conception en harmonie avec la nature;
  - d. lancera un programme annuel de reconnaissance pour souligner les projets novateurs qui se basent sur une conception en harmonie avec la nature.

#### **4.7.4 – Protection des espèces en voie de disparition**

Les espèces en voie de disparition et menacées sont celles qui sont énumérées dans les règlements pris en application de la *Loi sur les espèces en voie de disparition de l'Ontario* ou considérées comme étant menacées de disparition par le gouvernement provincial sur son territoire ou une partie de celui-ci. Le ministère des Richesses naturelles définit et protège l'habitat de ces espèces. En règle générale, les désignations environnementales du Plan officiel protègent l'habitat faunique.

#### **Politique**

1. Les espèces en voie de disparition et les espèces menacées de disparition désignent les espèces qui sont énumérées dans les règlements pris en application de la *Loi sur les espèces en voie de disparition de l'Ontario* ou dans toute autre disposition législative provinciale ou encore dans une modification au présent Plan comme étant à risque de disparaître de l'ensemble ou d'une partie importante de leur aire de répartition en Ontario. Nonobstant les autres politiques du présent plan, la Ville n'autorisera pas l'aménagement ni la modification d'un emplacement dans une grande partie de l'habitat d'espèces menacées ou en voie de disparition selon le ministère des Richesses naturelles. Un aménagement et la modification d'un emplacement sur des terres contiguës à des parties importantes de l'habitat d'espèces menacées ou en voie de disparition pourraient être envisagés s'il est démontré qu'il n'y aura pas de répercussions négatives sur les caractéristiques naturelles ou sur les fonctions écologiques pour lesquelles le secteur est désigné. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]

#### **4.7.5 – Protection des ressources en eau souterraine**

Afin d'assurer l'intégrité des ressources en eau souterraine, la Ville s'assurera que les nouveaux aménagements disposent d'un approvisionnement adéquat sans toucher l'approvisionnement des autres utilisateurs.

##### **Politiques**

1. Dans son examen des demandes d'aménagement la Ville évaluera leurs répercussions potentielles sur les ressources en eau souterraine. Une étude d'impact sur les eaux souterraines sera exigée lorsque la Ville a déterminé que le bien-fonds joue un rôle dans la gestion des ressources en eau souterraine ou qu'elle dispose d'autres renseignements, comme les plans des sous-bassins hydrographiques, les connaissances locales, etc., qui indiquent le besoin d'une telle étude.
2. Là où il existe des secteurs de protection des têtes de puits, les politiques de la sous-section 4.8.2 s'appliqueront.

#### **4.7.6 – Gestion des eaux de ruissellement**

La sous-section 2.4.3 du plan traite de l'engagement pris par la Ville de dresser ses plans en tenant compte des bassins et des sous-bassins hydrographiques. Grâce à la mise en œuvre des mécanismes prévus dans le plan ou d'autres mécanismes pertinents, la Ville adoptera les recommandations des plans de gestion des bassins et des sous-bassins hydrographiques et de gestion environnementale. Dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement, la Ville exigera la présentation de plans de gestion des eaux de ruissellement de l'emplacement conformes à l'orientation donnée dans les plans de gestion environnementale et de bassin ou de sous-bassin hydrographique.

##### **Politiques**

1. Un plan de gestion des eaux de ruissellement de l'emplacement est exigé à l'appui des demandes d'approbation de plan de lotissement et d'implantation.
2. Les plans de gestion des eaux de ruissellement doivent respecter l'orientation donnée dans le plan du bassin ou du sous-bassin hydrographique (voir la sous-section 2.4.3). En règle générale, les plans de gestion des eaux de ruissellement traitent en détail du mode de gestion du lotissement, des pratiques exemplaires en matière de gestion des eaux de ruissellement ainsi que du contrôle de l'érosion et des sédiments et précisent les moyens envisagés pour l'amélioration et la remise en état des caractéristiques naturelles. S'il n'existe aucun plan de bassin hydrographique ou de gestion environnementale, la Ville examinera les plans de gestion des eaux de ruissellement afin :
  - a. qu'il n'y ait pas une modification du débit du cours d'eau telle qu'il y a des risques accrus d'inondation en aval ou d'érosion du chenal;

## **Examen des demandes d'aménagement**

- b. qu'il n'y ait pas de réduction du débit de base du cours d'eau;
  - c. qu'il n'y ait pas d'impact négatif sur la qualité de l'eau qui soutient la vie aquatique et l'habitat du poisson;
  - d. qu'il n'y ait pas d'impact négatif sur la qualité de l'eau essentielle aux activités récréatives aquatiques;
  - e. que soient maintenus ou renforcés les liens naturels entre les habitats sur l'emplacement ou qui traversent celui-ci;
  - f. qu'il n'y ait pas d'impact négatif sur l'eau souterraine;
  - g. que tout impact sur l'infrastructure existante ou sur l'environnement naturel soit atténué selon les normes et les procédures en vigueur et
  - h. que les objectifs liés à l'optimisation de la gestion de l'infrastructure pour les temps de pluie soient atteints.
3. Dans les secteurs de densification, la Ville encouragera les promoteurs de nouveaux aménagements ou de réaménagement d'un emplacement à incorporer la gestion et/ou les mesures de conservation des eaux de ruissellement sur les lieux dans leurs projets. Lorsque cela s'avère impossible, des mesures de recharge peuvent être envisagées, notamment celles qui sont proposées dans la section 6 du Plan directeur de l'infrastructure qui aborde les questions de capacité relatives à la densification et aux aménagements intercalaires.
  4. Lorsque la capacité des égouts et/ou des installations de gestion des eaux de ruissellement est insuffisante, le promoteur peut devoir contribuer à l'avancement d'un projet de la Ville de mise à niveau des égouts en question et/ou entreprendre les travaux au nom de la Ville.

### **4.7.7 – Caractéristiques topographiques**

La topographie peut inclure les caractéristiques géomorphologiques, géologiques et du relief particulières à Ottawa. Bon nombre de ces caractéristiques, comme la cascade Hog's Back, constituent des zones de d'intérêt naturel et scientifique importantes, sont mentionnées dans l'étude *Geological Sites and Features in the Regional Municipality of Ottawa-Carleton*, menée en 1974 en collaboration avec le ministère des Richesses naturelles et indiquées à l'Annexe K. La préservation de ces caractéristiques est depuis longtemps une priorité de la municipalité, comme en fait foi l'interdiction d'extraction en carrière et d'aménagement dans les escarpements d'Orléans et de Cumberland qui sont au nombre des caractéristiques topographiques importantes.

#### **Politiques**

1. Lorsqu'elle examinera des projets d'aménagement ou concevra ou examinera des travaux publics, la Ville veillera à ce que la valeur éducative, scientifique et paysagère des caractéristiques géomorphologiques, géologiques et topographiques de l'Annexe K ne soit pas altérée. Seuls les aménagements permis qui sont compatibles avec les caractéristiques uniques de la ressource, de son cadre et de sa valeur interprétative seront envisagés. Les zones d'intérêt naturel et scientifique sont assujetties aux dispositions de la sous-section 2.4.2.
2. La Ville encouragera la protection d'autres caractéristiques topographiques importantes comme les affleurements rocheux, les escarpements, les collines, les vallées ou autres caractéristiques définies dans des études telles que les études provinciales portant sur les zones d'intérêt naturel et scientifique, les études municipales sur les sous-bassins hydrographiques et les plans de conception communautaire.
3. Lorsqu'elle examinera des demandes d'approbation de plans de lotissement ou de plans d'implantation, la Ville veillera à la protection des caractéristiques topographiques en encourageant les propriétaires ou les promoteurs à mettre en œuvre des mesures comme celles-ci :
  - a. le nivellement sélectif afin de réduire au minimum les changements topographiques;
  - b. l'orientation des bâtiments et des routes parallèlement aux contours topographiques;
  - c. le retrait des aménagements depuis le pied et le sommet des pentes abruptes;
  - d. l'assouplissement des exigences en matière de retrait et

- e. l'assouplissement des exigences en matière de tracé des routes et des emprises.

## 4.7.8 – Études d'impact sur l'environnement

Dans la Ville d'Ottawa, les études d'impact sur l'environnement seront utilisées pour évaluer les aménagements adjacents aux secteurs désignés zones écologiques, aux terres humides d'importance au sud et à l'est du Bouclier canadien et aux caractéristiques naturelles rurales et urbaines, dans certains cas à l'intérieur de celles-ci. La Ville, ou le responsable désigné, examinera et évaluera ces études dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement.

Les aménagements dans des boisés, des terres humides, des cours d'eau et d'autres caractéristiques naturelles, ou contigus à ces derniers, sont susceptibles d'avoir des répercussions sur la caractéristique et sur sa fonction à cause de la végétation enlevée, de l'installation de surfaces asphaltées ou non perméables, de la modification du nivellement de l'emplacement ou d'autres changements apportés. L'étude d'impact sur l'environnement sert à déterminer les caractéristiques naturelles d'un emplacement à un stade précoce du processus d'aménagement et à envisager dès lors des approches permettant d'éviter ou d'atténuer ces répercussions, voire de rehausser les fonctions naturelles.

### Politiques

1. Une étude d'impact sur l'environnement est requise pour un aménagement proposé dans un secteur écologique naturel, une terre humide d'importance, une caractéristique naturelle urbaine ou une caractéristique naturelle rurale ou qui y est contigu. Une telle étude est aussi requise pour un aménagement proposé dans un boisé d'importance ou une autre caractéristique du patrimoine naturel, décrite à la sous-section 2.4.2 ou qui y est contigu. La première étape en vue d'une proposition d'aménagement devrait être le repérage des caractéristiques du patrimoine naturel et de leurs fonctions dans la zone d'étude ou contiguës à la zone d'étude. Il peut être utile de consulter les photos aériennes, les études de bassin ou de sous-bassin hydrographique, les enquêtes sur le terrain et d'autres sources de renseignements. La nécessité de procéder à une étude de l'impact sur l'environnement sera déterminée lors des consultations qui auront lieu tôt dans le processus d'examen de la demande d'aménagement.
2. Il existe différents types d'études d'impact sur l'environnement notamment :
  - a. ~~Des études d'impact complètes à l'appui des projets d'aménagement de grande envergure, comme celles qui portent sur le bassin et le sous-bassin hydrographiques. Généralement effectuées par la municipalité ou d'autres organismes publics, ces études peuvent servir à orienter des études d'impact plus approfondies en recensant les caractéristiques et les fonctions naturelles du milieu et en recommandant certaines pratiques en matière de gestion foncière. [Modification n° 13, 8 septembre 2004]~~
  - b. Des études d'impact pour l'ensemble d'un emplacement, afin d'évaluer les répercussions d'une proposition d'aménagement de grande envergure, comme un lotissement. Ces études sont réalisées par un professionnel compétent spécialisé dans le domaine de l'évaluation de l'impact sur l'environnement naturel et ensuite examinées et approuvées par la municipalité.
  - c. Des études d'impact pour les terrains contigus à des caractéristiques naturelles urbaines, qui traitent en priorité de la gestion de la zone de jonction ou de transition entre les aménagements urbains et les caractéristiques naturelles dans une perspective urbaine. Ces études pourraient porter sur des questions comme le drainage de surface près de la caractéristique, l'infiltration naturelle et les bords mous contigus aux caractéristiques telles les terres, les prairies et les forêts humides, la protection des bords des boisés (le retrait du pourtour des arbres à l'aplomb de la ramure, le compactage des sols, l'enlèvement et la mise en réserve) et la gestion de l'accès et des autres questions éventuelles relatives aux utilisations sur le bord de la caractéristique naturelle.
  - d. Des études d'impact de portée limitée pour l'évaluation des répercussions possibles d'une proposition d'aménagement de moindre envergure, comme la disjonction d'un seul lot, où les

## Examen des demandes d'aménagement

répercussions seraient mineures. L'étude d'impact de portée limitée peut être tout simplement une liste de questions à examiner dans le cadre du processus de demande à laquelle le requérant peut répondre. De telles études peuvent également convenir s'il y a lieu d'examiner les impacts possibles de propositions plus vastes si des études plus détaillées, comme une étude d'impact complète, sont disponibles.

3. Les études d'impact sur l'environnement comprendront :
  - a. une carte dessinée à l'échelle indiquant l'emplacement et l'étendue de la caractéristique, une description des valeurs environnementales au sein de la caractéristique ou de la désignation auxquelles l'aménagement proposé pourrait porter atteinte, une description du terrain ou de la topographie, de la couverture végétale et des types de végétaux, le type et la profondeur du sol ainsi que les modes de la circulation de l'eau de surface;
  - b. une description de l'aménagement proposé;
  - c. une description des répercussions sur la caractéristique environnementale qui pourraient raisonnablement découler de l'aménagement proposé;
  - d. une description des mesures qui pourraient raisonnablement être exigées pour empêcher, modifier, minimiser ou atténuer les répercussions sur la caractéristique environnementale qui découleraient de l'aménagement proposé, y compris la détermination des possibilités de restauration écologique, d'amélioration et de conservation de la caractéristique à long terme;
  - e. une description de la flore et de la faune présente sur l'emplacement et des incidences possibles de l'aménagement sur celles-ci ou sur les caractéristiques naturelles et une description des mesures d'atténuation proposées pendant et après la construction;
  - f. une évaluation, à la lumière des autres activités ou projets connus dans le secteur, des impacts cumulatifs potentiels que l'aménagement proposé pourrait avoir suite aux mesures d'atténuation prises pour les caractéristiques naturelles et écologiques repérées dans le secteur;
  - g. l'avis d'un spécialiste sur la probabilité que surviennent des incidences négatives sur les caractéristiques naturelles et les fonctions écologiques et sur la portée de ces incidences, dans une perspective d'évaluation du secteur naturel, soit une évaluation qui porte sur les caractéristiques et les fonctions naturelles qui constituaient les raisons pour laquelle l'emplacement avait été désigné comme étant d'importance écologique et l'impact résiduel de l'aménagement proposé sur le niveau d'importance du secteur naturel global et
  - h. la description des besoins de suivi et de reconnaissance des parties responsables de l'évaluation et de la production de rapports sur ces besoins, pendant une période déterminée.

### 4.8 – Protection de la santé et de la sécurité

Les conditions environnementales, qu'elles soient d'origine naturelle ou humaine, peuvent créer des dangers pour la vie et la santé des personnes et peuvent causer des dommages aux biens ou une baisse de leur valeur. Ces conditions environnementales ou contraintes pour l'aménagement peuvent être des zones inondables, des sols instables ou encore des dangers causés par l'activité humaine. Parmi ces derniers, mentionnons les emplacements contaminés, les risques reliés aux exploitations minières et les secteurs affectés par le bruit. Le Plan officiel comprend des mesures visant à protéger les personnes et les nouveaux aménagements des répercussions de ces conditions d'origine naturelle et humaine. Les secteurs affectés par des conditions ou contraintes environnementales ont été indiqués dans les annexes du présent Plan. Certaines conditions, p. ex., le bruit, peuvent avoir des impacts au-delà des limites d'un emplacement et le Plan officiel comprend des dispositions conçues pour réduire, autant que faire se peut, leurs répercussions qui sont ressenties au-delà de l'emplacement. Dans d'autres cas, il est nécessaire de créer des zones tampons pour certaines utilisations du sol telles que les aéroports et les couloirs de transport en commun qui produisent du bruit ou des vibrations. Ces zones tampons empêchent l'aménagement incompatible des terrains contigus à ces installations afin de maintenir leurs fonctions.

Au moment de l'examen des demandes, il faut tenir compte de l'emplacement d'un aménagement proposé ainsi que des secteurs affectés par la contrainte. Le tableau ci-dessous résume les études et

évaluations requises à l'appui d'une demande d'aménagement pour des emplacements qui pourraient être affectés par des contraintes à l'aménagement.

Sous-section	Études/Évaluations requises	Où?
4.8.1	Critères d'examen	Plaines inondables désignées à l'Annexe K
4.8.2	Protection d'un aquifère	Secteur de protection de tête de puits désigné à l'Annexe K
4.8.3	Étude géotechnique	Partout, afin de démontrer que les terrains peuvent être aménagés
4.8.3	Études d'ingénierie	Terrains instables <del>ou</del> assises rocheuses désignés à l'Annexe K ou substrat rocheux
4.8.4	Étude d'impact sur l'environnement – phase 1	Tous les lotissements; tous les terrains potentiellement contaminés [Modification ministérielle n° 47, 10 novembre 2003]
<del>4.8.5</del> 3.8	Évaluation des risques	Emplacements se trouvant dans un rayon de 500 m d'une ancienne décharge [Modification ministérielle n° 47, 10 novembre 2003]
4.8.6	Évaluation des risques d'accidents	Exploitations minières, sablières et carrières abandonnées ou terrains contigus à celles-ci
4.8.7	Étude sur les mesures antibruit Exigences du zonage des aéroports	Secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport d'Ottawa désigné à l'Annexe K
4.8.8	Étude sur le bruit	<p>Lorsqu'un aménagement sensible au bruit est proposé à moins de 500 mètres d'une autoroute ou d'une route provinciale de la série 400 ou à moins de 250 mètres d'une route ou d'un couloir de transport en commun par train léger existant ou projeté, ou à moins de 100 mètres d'une artère, d'une route collectrice ou d'un couloir de transport en commun rapide par autobus existant ou projeté.</p> <p>Pour tous les aménagements sensibles au bruit devant être réalisés à moins de 500 mètres d'une emprise ferroviaire principale ou à moins de 250 mètres d'une voie ferrée secondaire ou d'un couloir de transport en commun par train léger.</p> <p>Lorsqu'une utilisation du sol sensible au bruit est proposée dans des secteurs touchés par des sources fixes de bruit existantes.</p> <p>Lorsqu'une source stationnaire de bruit proposée doit toucher des utilisations du sol existantes sensibles au bruit.</p> <p>Lorsque l'amplification ou la modification d'une source stationnaire de bruit existante est projetée ou lorsque l'on prévoit un changement à l'utilisation d'une source stationnaire de bruit pouvant se traduire par une augmentation du bruit. [Modification n° 43, 24 mai 2006]</p>
4.8.8	Étude sur les vibrations	Pour tous les aménagements sensibles aux vibrations à moins

Sous-section	Études/Évaluations requises	Où?
		de 75 mètres d'une emprise ferroviaire ou d'un couloir de transport en commun par train léger. [Modification n° 43, 24 mai, 2006]

#### 4.8.1 – Plaines inondables

Une zone inondable représente le secteur adjacent à un cours d'eau qui a été, ou pourrait être, recouverte par les eaux d'inondation causées par de violents orages, de fortes pluies et la fonte des neiges. Aux fins du présent Plan, la zone inondable représente celle couverte par l'eau en cas d'inondation selon le niveau atteint en 100 ans.

Le Plan énonce des politiques visant à minimiser les risques de blessures, de perte de vie, de dommages aux biens, ainsi que de troubles sociaux et économiques causés par les inondations. Dans la mesure où il n'y a pas d'incidences environnementales négatives et que la proposition est approuvée par l'office de protection de la nature pertinent conformément à la législation applicable, le Plan autorisera un aménagement sûr et compatible avec le site dans les sections les moins à risque des zones inondables. [Décision de la CAMO, #1754-10 mai 2006]

#### **Politiques**

1. Les politiques visant les zones inondables ne s'appliquent qu'aux secteurs désignés à l'annexe K ainsi qu'aux secteurs dans lesquels il existe des zones inondables qui ne sont pas cartographiées par les offices de protection de la nature et qui ne sont pas désignées en tant que telles.
4. L'étendue des dangers représentés par les inondations aux fins de mise en œuvre de ces politiques sera déterminée par le truchement de la consultation des cartes indiquant ces zones inondables préparées par les offices de protection de la nature et, en collaboration avec ceux-ci, en prenant en considération d'autres renseignements qui peuvent être pertinents, comme les levés et les dessins techniques. De plus, on pourrait exiger des requérants qu'ils fournissent des renseignements suffisants pour déterminer si les politiques de la présente sous-section sont respectées.
5. Aucun bâtiment, aucune structure ou aucun système septique ne sera autorisé dans une zone inondable, sans égard à la désignation sauf :
  - a. s'ils sont conformes aux politiques 4, 5 et 6 de la présente sous-section;
  - g. les travaux et les installations visant le contrôle des inondations et de l'érosion sont autorisés aux termes de la *Loi sur les évaluations environnementales*;
  - h. les réparations et les ajouts mineurs aux bâtiments et aux bâtiments secondaires peuvent être autorisés, sous réserve de l'approbation par l'office de protection de la nature pertinent.
6. Si la zone inondable n'est pas incluse dans les règlements portant sur le remblayage, la construction et la modification des cours d'eau administrés par les offices de protection de la nature, la Ville peut autoriser l'aménagement du terrain par le biais d'une modification au Règlement de zonage. La Ville examinera les modifications de zonage selon les critères suivants :
  - a. il existe suffisamment de renseignements accompagnant la demande pour montrer que l'aménagement proposé et ses occupants seront protégés contre les effets d'une crue à récurrence de 100 ans;
  - i. les dangers peuvent aisément être maîtrisés et l'aménagement et les modifications du site sont effectués conformément aux normes et aux procédures;
  - j. il n'y a aucun nouveau danger constaté et aucune intensification des dangers existants;
  - k. il n'y aura pas d'impacts environnementaux négatifs;
  - l. les véhicules et les personnes peuvent en toute sécurité entrer sur le site et en sortir en cas d'inondation, d'érosion et d'autres situations d'urgence;

**Examen des demandes d'aménagement**

- m. l'aménagement ne vise pas des utilisations institutionnelles ou des services d'urgence essentiels, ni l'élimination, la production, le traitement ou l'entreposage de matières dangereuses;
- n. l'aménagement proposé est autorisé en vertu des annexes A et B du Plan.
7. Le règlement municipal de zonage peut autoriser la réparation et des ajouts mineurs aux bâtiments ou la construction de bâtiments dans les zones inondables qui sont intégrées dans les règlements sur le remblayage, la construction et la modification des cours d'eau, aux conditions suivantes :
- a. le règlement municipal de zonage a été préparé en consultation avec l'office de la protection de la nature pertinent et on a tenu compte de la nécessité de délivrer un permis en vertu de la réglementation sur le remblayage, la construction et la modification des cours d'eau avant la délivrance d'un permis de construire;
- o. la désignation dans les annexes A ou B autorise l'aménagement proposé.
8. La Ville peut en outre demander à l'office de protection de la nature pertinent ou au ministère des Richesses naturelles, lorsqu'il n'existe aucun office de protection de la nature, de définir la zone inondable selon la méthode des deux zones distinctes lorsque nécessaire pour favoriser un aménagement cohérent. Le « lit de crue » représente la zone où l'aménagement ne serait pas permis en raison de la profondeur et de la vitesse des eaux de crue et la « zone de limite de crue » est celle où la profondeur et la vitesse des eaux de crue ne posent pas de risque important pour la sécurité. Si l'approche des deux zones est adoptée, un projet d'aménagement dans la zone de limite de crue peut être envisagé, sous réserve de l'examen et de l'approbation par la Ville et l'office de protection de la nature.
9. Tous les nouveaux projets d'aménagement et d'infrastructure dans la zone inondable doivent être approuvés par l'office de protection de la nature pertinent conformément à la législation provinciale applicable. [Décision de la CAMO, #1754-10 mai 2006]
10. La Ville n'autorisera pas les utilisations associées à des produits de nature chimique, dangereuse ou toxique qui pourraient poser une menace à la santé et à la sécurité du public s'ils sont endommagés en cas d'inondation ou d'échec des mesures de prévention des inondations.
11. La Ville n'autorisera pas les aménagements associés à des institutions comme les hôpitaux, les maisons de soins infirmiers, les écoles et les garderies qui pourraient poser une menace sérieuse à la sécurité des résidents (c. à d. les personnes malades, âgées, handicapées et les enfants) au cours d'une évacuation d'urgence en raison d'une inondation ou d'échec des mesures de prévention des inondations dans la zone.
12. La Ville n'autorisera pas les aménagements associés à des services essentiels comme les services de police, d'incendie ou d'ambulance qui doivent demeurer fonctionnels en cas d'inondation, si la prestation de ces services est mise en péril en raison de l'aménagement.
13. La Ville pourrait autoriser les aménagements dans les zones spéciales. Celles-ci se trouvent dans des collectivités qui existent historiquement dans des zones inondables pour lesquelles des politiques particulières pour le site ont été approuvées par les ministres des Richesses naturelles et des Affaires municipales et du logement. L'approbation de ces politiques permet de s'attaquer aux graves problèmes économiques et sociaux de la collectivité que susciterait une application trop stricte des politiques provinciales d'aménagement.

Les présentes politiques visent à réduire l'éventualité que des coûts publics ou des risques de blessure, de perte de vie, de dommages à la propriété et de perturbation de la vie sociale ou de l'économie soient le résultat direct ou indirect des aménagements et des autres activités humaines dans les plaines inondables. Ces politiques tiennent aussi compte de l'important rôle d'appui qu'ont les plaines inondables pour le réseau hydrographique naturel. Elles visent en fait à limiter l'aménagement dans une plaine inondable. Dans un certain nombre de collectivités établies, un nombre limité d'aménagements sont prévus à l'intérieur du périmètre d'inondation, là où cela avait déjà été le cas par le passé.

**Limites de la plaine inondable**



## **Examen des demandes d'aménagement**

1. Par plaine inondable d'une rivière, d'un ruisseau ou d'un réseau de petits plans d'eau intérieurs, on entend le secteur, habituellement constitué de terrains bas contigus à un cours d'eau ou à un plan d'eau, qui a été inondé ou est susceptible d'être inondé avec un taux de récurrence de 1:100 ans; les plaines inondables sont désignées à l'Annexe K. Les saillies dans le secteur inondable sont considérées comme faisant partie de la plaine inondable.
2. L'envergure de l'inondation avec un taux de récurrence de 1:100 ans est déterminée sur les cartes préparées pour les offices de protection de la nature de la vallée des rivières Mississippi, Rideau et Nation Sud et en consultant de concert avec ces offices les autres renseignements sur le sujet, tels les levés et les dessins d'ingénierie pertinents.
3. Les politiques en matière de plaine inondable s'appliquent aussi aux secteurs de plaine inondable qui n'ont pas été cartographiés par les offices de protection de la nature et ne sont pas désignés à l'Annexe K. Il se peut que l'on exige des requérants qu'ils entreprennent les études nécessaires afin de cerner l'étendue de la plaine inondable dans ces cas.

### **Restrictions de l'aménagement dans une plaine inondable**

4. La désignation de zonage des plaines inondables tiendra compte des utilisations restreintes permises sur ces biens-fonds, telles qu'énoncées dans les présentes politiques. Un aménagement dans une plaine inondable est régi par la *Loi sur les offices de protection de la nature* et exigera l'obtention de la permission écrite de l'office concerné en plus d'un permis de construire délivré en vertu de la *Loi sur le code du bâtiment*.
5. Dans la plaine inondable, la Ville n'autorisera ni modification de l'emplacement, soit des activités de nivellement, d'excavation et de remblayage qui modifieraient la topographie ou les caractéristiques de la végétation naturelle sur les lieux, ni un aménagement, soit la création d'un nouveau lot, une modification de l'utilisation du sol ou la construction de bâtiments ou de constructions, sauf :
  - a. les installations qui doivent nécessairement être situées dans la plaine inondable telles que les ponts et les ouvrages de lutte contre l'érosion et les inondations;
  - b. les rajouts mineurs et/ou les rénovations apportés à des constructions existantes qui n'ont aucune incidence sur les débits de crue et sont approuvés par l'office de protection de la nature;
  - c. les utilisations passives non structurales qui n'ont aucune incidence sur les débits de crue telles que les utilisations de foresterie, de conservation, agricoles et de loisirs en plein air et
  - d. les utilisations permises dans le périmètre d'inondation conformément à la politique 10 des secteurs de deux zones pour la plaine inondable (voir ci-dessous).
6. Un aménagement, tel que défini par la politique 5, est interdit dans la plaine inondable quand il s'agit :
  - a. d'utilisation connexes aux hôpitaux, maisons de soins infirmiers, garderies, centres de jour et écoles s'il y a un risque que les malades, les aînés, les handicapés et les jeunes ne puissent être évacués lorsqu'il y a une urgence résultant d'une inondation, de la défaillance des ouvrages ou des mesures de protection contre les inondations ou de l'érosion du sol;
  - b. de services d'urgence essentiels – postes de pompiers, de policiers et d'ambulance et sous-stations électriques – qui pourraient être compromis lorsqu'il y a une urgence résultant d'une inondation, de la défaillance des ouvrages ou des mesures de protection contre les inondations ou de l'érosion du sol et
  - c. d'utilisations connexes à l'élimination, à la fabrication, au traitement ou à l'entreposage de substances dangereuses et à l'entreposage industriel à l'extérieur.

### **Secteurs où s'applique la politique de deux zones de plaine inondable**

7. Un nombre limité de secteurs assujettis à la politique de deux zones de plaine inondable sont désignés à l'Annexe K. Dans ces secteurs, la plaine inondable est divisée en deux zones : le canal de crue et le périmètre d'inondation. Le concept de deux zones de plaine inondable permet certains

## Examen des demandes d'aménagement

- nouveaux aménagements dans des secteurs déterminés du périmètre d'inondation où ils peuvent être aménagés de manière sécuritaire sans répercussions néfastes.
8. Selon le concept de deux zones de plaine inondable, le canal de crue et le périmètre d'inondation sont définis comme suit :
    - a. Le canal de crue est la partie la plus dangereuse de la plaine inondable celle où l'inondation est la plus profonde et/ou le débit est le plus rapide et où, par conséquent il y a un risque important pour la vie et/ou la propriété. Le canal de crue est généralement défini comme étant le secteur requis pour le passage sécuritaire du débit de crue. Dans tous les cas, la délimitation du canal de crue est du ressort de l'office de protection de la nature qui se fonde sur des paramètres de profondeur et de vélocité et s'appuie sur les études techniques requises.
    - b. Le périmètre d'inondation consiste en la partie de plaine inondable à l'extérieur du canal de crue dans laquelle la profondeur et la vélocité du débit sont moins graves que celles constatées dans le canal de crue.
  9. La Ville peut envisager la désignation de secteurs supplémentaires assujettis à la politique de deux zones de plaine inondable. Cela se ferait normalement à l'initiative de la Ville et en consultant l'office de protection de la nature visé dans le cadre d'un processus exhaustif de planification des utilisations du sol et du bassin hydrographique. Par ailleurs, cela ne serait le cas que dans les secteurs où les aménagements sont déjà exposés aux inondations et que les études techniques pertinentes démontrent tous les éléments qui suivent :
    - a. l'aménagement et la modification de l'emplacement sont exécutés conformément aux normes en matière de protection et en matière d'ouvrages de protection contre les inondations ainsi qu'aux normes d'accessibilité;
    - b. les véhicules et les personnes peuvent en sécurité accéder au secteur et en sortir lorsqu'il y a une inondation, une érosion du sol ou une autre urgence;
    - c. aucun nouveau risque n'est créé et les risques existants ne sont pas aggravés et
    - d. il n'y aura pas de répercussions néfastes sur l'environnement.
  10. Lorsqu'une zone est désignée secteur d'application de la politique des deux zones de plaine inondable, il est possible d'envisager des aménagements et des modifications du sol, tels que définis par la politique 5, dans le périmètre d'inondation, désigné aux Annexes A et B du Plan officiel, pourvu qu'ils respectent les exigences de la politique 9 à la satisfaction de la Ville et de l'office de protection de la nature en question.
  11. Les utilisations permises dans la partie occupée par le canal de crue dans un secteur assujetti à la politique des deux zones d'inondation doivent être celles de la politique 5.

### 4.8.2 – Protection des têtes de puits

Un secteur de protection de tête de puits est celui en surface et en subsurface qui entoure un puits d'alimentation en eau du réseau public et par lequel des produits toxiques sont susceptibles de se répandre et d'atteindre le puits. La Ville a entrepris des études afin de définir et déterminer les secteurs de protection de tête de puits sur pour les puits qui lui appartiennent. Ces études serviront à la rédaction de politiques de protection de l'approvisionnement municipal en eau provenant de terrains dont l'utilisation pose un risque à la qualité et à la quantité de l'eau tirée des puits. Pour chaque puits, les études précisent les secteurs de protection de tête de puits, de capture et d'alimentation d'une formation aquifère. Les secteurs de protection de tête de puits sont désignés à l'Annexe K du plan.

#### Politiques

1. La Ville mènera en 2003 une étude sur la protection des têtes de puits sur les sites qui lui appartiennent afin de déterminer les zones à protéger et élaborer des politiques à ce sujet. Les demandes d'aménagement en vue d'utilisations dans un secteur de protection de tête de puits seront examinées afin de déterminer le niveau de risque que les aménagements constituent pour l'approvisionnement en eau municipale.

2. Le Règlement de zonage peut limiter les utilisations du sol qui pourraient entraîner la contamination des ressources en eaux souterraines dans les secteurs de protection des têtes de puits désignés à l'Annexe K du plan.

#### 4.8.3 – Sols instables ou sous-sol rocheux

En raison des dangers naturels ou des risques d'endommager les constructions bâties sur des sols instables ou des sous-sols rocheux, l'aménagement et la modification d'un tel emplacement pourraient être dangereux ou inappropriés. Les sols instables sont notamment les sols organiques, les argiles de grand fond, les argiles à Leda et les pentes instables. Les sous-sols rocheux comprennent ceux à karst sous-jacent. Les pentes prononcées sont souvent considérées comme étant des sols instables. Les sols organiques sont indiqués sur les cartes des sols préparées par l'Institut de pédologie de l'Ontario. Les pentes instables ont été indiquées dans le rapport publié en 1976 portant sur *L'étude de la stabilité des sols dans la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton* (document divers MP 68 de l'Ontario). Les secteurs touchés par les contraintes environnementales que constituent les sols organiques ou les pentes instables sont désignés à l'Annexe K. Il existe d'autres secteurs dans lesquels peuvent se trouver des sols et des sous-sols rocheux instables qui ne sont pas mentionnés à l'Annexe K. Les présentes politiques s'appliquent également dans ces cas.

Le Plan comprend des politiques visant :

- à minimiser les risques de blessures et de perte de vie, les dommages aux biens et les dégâts importants causés par des sols instables qui exercent une contrainte sur les fondations provenant d'un tassement différentiel, une rupture de versant ou un glissement de terrain et
- à favoriser les utilisations du sol sécuritaires et appropriées et des aménagements sur les emplacements où les risques ont été minimisés.

#### Politiques

1. Les propositions de plans d'implantation, de lotissement, de copropriété et les demandes d'autorisation doivent être appuyées par une étude géotechnique qui prouve que le sol est apte à être aménagé.
2. La Ville examinera les propositions de plans d'implantation, de lotissement, de copropriété et les demandes d'autorisation dans les secteurs désignés comme ayant un sol instable ou dans d'autres secteurs où il y a des preuves de la présence d'un sol ou d'un sous-sol rocheux instable à la lumière des critères suivants :
  - a. il existe suffisamment de renseignements sur le sol et d'ingénierie (obtenus conformément aux normes et aux procédures acceptées) pour indiquer que, même si l'emplacement est jugé avoir un sol ou un sous-sol rocheux instable, il peut quand même convenir à l'aménagement ou être préparé à cette fin;
  - b. les modifications de l'emplacement n'auront pas d'effets négatifs sur l'environnement ou n'aggravent pas les risques ailleurs;
  - c. une voie sécuritaire d'accès et de sortie est prévue pour les véhicules et les personnes en cas d'érosion ou de toute autre situation d'urgence, et [Modification ministérielle n° 48, 10 novembre 2003]
  - d. l'aménagement ne comprend pas d'hôpitaux, de maisons de soins infirmiers, de garderies, de centres de jour ou d'écoles ni d'utilisations directement reliées à de tels établissements si le danger risque de compromettre l'évacuation sécuritaire des malades, des personnes âgées, des personnes ayant une limitation fonctionnelle et des enfants, et n'abrite pas non plus de services essentiels d'urgence ou d'entrepôts de substances dangereuses. [Modification ministérielle n° 48, 10 novembre 2003]
3. La Ville ne permettra pas que soit aménagé un emplacement par la création d'un nouveau lot, une modification au Règlement de zonage, une modification de l'utilisation du sol ou la construction de

## Examen des demandes d'aménagement

bâtiments et de constructions, dans un secteur de sols instables ou de sous-sols rocheux, si l'utilisation est :

- a. une utilisation connexe à un hôpital, une maison de soins infirmiers, une garderie, un centre de jour ou une école s'il y a un danger que l'évacuation des malades, des aînés, des personnes handicapées ou des jeunes soit compromise dans le cas d'une urgence **reliée à l'instabilité du sol**;
- b. un service d'urgence – incendie, police, paramédical – ou une sous-station électrique qui pourrait être rendu inopérant dans **un cas d'instabilité du sol** et
- c. une utilisation relative à l'élimination, à la fabrication, au traitement ou à l'entreposage de matériaux dangereux ou à l'entreposage industriel à l'extérieur.

### 4.8.4 – Sites contaminés

[Modification n° 40, 26 avril 2006]

Les sites potentiellement contaminés sont des lieux où la condition ambiante de la propriété (sol et/ou eau souterraine) est susceptible d'avoir des répercussions néfastes sur la santé humaine, la santé écologique ou le milieu naturel. Afin de prévenir de tels effets, la Ville doit, avant d'approuver leur aménagement, déterminer quelles sont ces propriétés et s'assurer qu'elles conviennent ou qu'elles ont été préparées afin de convenir à l'utilisation du sol proposée, conformément aux lois et aux règlements provinciaux.

Bien qu'il importe de recenser les sites potentiellement contaminés pour le processus d'examen des demandes d'aménagement, les politiques de la présente sous-section ne doivent pas être interprétées comme un engagement de la Ville d'Ottawa à déterminer la totalité des biens-fonds ou des sites contaminés. La Ville cherche plutôt à faire une utilisation responsable des renseignements dont elle dispose dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement afin de veiller à ce que seules les propriétés où les conditions ambiantes conviennent à l'utilisation du sol proposée soient aménagées.

#### Politiques

1. La Ville exigera des requérants qu'ils documentent les utilisations antérieures du ou des biens-fonds visés par la demande d'aménagement ou celles qui sont susceptibles d'avoir des effets néfastes sur le ou les biens-fonds visés afin d'aider à déterminer les risques de contamination d'un emplacement.
2. La Ville exigera un affidavit dans lequel une personne compétente au sens des lois et des règlements provinciaux confirme que le ou les biens-fonds visés ont été soumis à une évaluation environnementale de site (EES) de phase I, conformément aux dispositions du Règlement de l'Ontario 153/04, modifié, dans les cas suivants :
  - a. pour toutes les demandes visant des plans de lotissement proposés;
  - b. pour toutes les autres demandes d'aménagement présentées aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire* lorsque le ou les biens-fonds visés ont été désignés, dans le cadre du processus municipal d'examen des demandes d'aménagement, comme potentiellement contaminés par des utilisations du sol antérieures ou actuelles sur les lieux ou à proximité. Une EES de phase I documente les utilisations antérieures d'un bien-fonds et détermine les risques réels ou possibles de contamination du sol ou des eaux souterraines.
3. Lorsqu'une EES de phase I révèle que le ou les biens-fonds visés par une demande d'aménagement soumise aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire* sont potentiellement contaminés, la Ville exigera que la demande d'aménagement soit accompagnée d'un affidavit dans lequel une personne compétente au sens des lois et des règlements provinciaux confirme qu'une EES de phase 2 a été effectuée conformément aux dispositions du Règlement de l'Ontario 153/04, modifié. Une EES de phase 2 consiste à prélever et à analyser des échantillons du sol ou des eaux

## Examen des demandes d'aménagement

- souterraines du site en question afin de déterminer si des contaminants s'y trouvent et, le cas échéant, à préciser l'emplacement de ceux-ci.
4. Dans le cas où un ou plusieurs biens-fonds ont été cernés dans le cadre du processus municipal d'examen des demandes d'aménagement comme étant potentiellement contaminés par des utilisations du sol antérieures ou actuelles sur les lieux ou à proximité, et que la Ville détermine que le changement proposé aura pour effet de changer une utilisation du sol en une utilisation du sol plus sensible, la Ville :
    - a. posera comme condition à l'approbation de l'aménagement qu'une personne compétente au sens des lois et des règlements provinciaux atteste, à la satisfaction de la Ville, que le ou les biens-fonds conviennent ou ont été préparés afin de convenir à l'utilisation du sol proposée, conformément aux lois et aux règlements provinciaux, ainsi que lorsque la Ville ou les lois ou les règlements provinciaux l'exigent :
      - i. le dépôt dans le Registre environnemental des sites, par le propriétaire foncier, d'un document sur l'état du site (DES) signé par une personne compétente,
      - ii. la présentation à la Ville d'une déclaration signée par la personne compétente attestant que la Ville peut se fier aux déclarations contenues dans le DES,
      - iii. la présentation à la Ville, par le propriétaire foncier, d'une preuve confirmant que le ministère de l'Environnement a accusé réception du DES;
    - b. fixera les conditions requises en vue de l'approbation des demandes d'aménagement de manière à s'assurer de recevoir une attestation satisfaisante du caractère adéquat de l'état du milieu conformément à la politique 4 a;
    - c. aura recours, s'il y a lieu, aux dispositions en matière d'aménagement différé prévues par la *Loi sur l'aménagement du territoire* afin d'obtenir une attestation satisfaisante du caractère adéquat de l'état du milieu conformément à la politique 4 a.
  5. Lorsque l'approbation d'une demande d'aménagement sera conditionnelle au dépôt d'un DES, un permis de construire pourra être délivré par étapes pour le ou les biens-fonds visés, afin de permettre l'évaluation du site et la mise en œuvre des mesures d'atténuation ou de gestion des risques.
  6. Lorsque des terres lui sont cédées en vue de la construction ou de l'élargissement d'une voie publique, de l'aménagement d'un parc, de la gestion des eaux de ruissellement ou pour des emprises ou toute autre raison, la Ville pourra exiger, comme condition du transfert, qu'une personne compétente au sens des lois et des règlements provinciaux atteste, à la satisfaction de la Ville, que conviennent ou ont été préparés afin de convenir à l'utilisation du sol proposée, conformément aux lois et aux règlements provinciaux, y compris, lorsque la Ville ou encore les lois ou règlements provinciaux l'exigent, par le dépôt dans le Registre environnemental des sites, par le propriétaire foncier, d'un document de l'état du site (DES) signé par une personne compétente et par la présentation à la Ville, par le propriétaire foncier, d'une preuve confirmant que le ministère de l'Environnement a accusé réception du DES.
  7. Lorsque la contamination du ou des biens-fonds visés s'étend jusque sur l'emprise municipale et qu'il n'est pas possible de déposer un DES dans le Registre environnemental des sites, la Ville pourra délivrer un permis de construire de façon graduelle pour le ou les biens-fonds visés, sous réserve de la conclusion et de la mise en œuvre d'une entente de gestion hors site ou de l'élaboration et de l'application d'un plan d'assainissement permettant d'éliminer les contaminants ou, à tout le moins, d'en gérer la présence sur l'emprise à la satisfaction de la Ville.
  8. Lorsqu'un terrain qui a été occupé par une station-service est réaménagé et que la nouvelle utilisation du sol proposée n'est pas de nature sensible, la Ville exigera qu'une lettre d'utilisation continue émanant de la Technical Standards and Safety Authority soit produite. Lorsque la contamination s'étend jusque sur l'emprise municipale, avant de délivrer un permis de construire, la Ville exigera qu'une entente de gestion hors site et un plan d'assainissement soient mis en œuvre à la satisfaction de la Ville.
  9. La Ville ne considérera pas qu'un DES est reconnu par le ministère de l'Environnement tant que l'une des deux conditions suivantes ne sera pas remplie :

## Examen des demandes d'aménagement

- a. il a été confirmé que le DES ne fera pas l'objet d'une vérification de la part du ministère de l'Environnement;
- b. le ministère de l'Environnement a confirmé que la vérification du DES est concluante.  
[Modification n° 40, 26 avril 2006]

### 4.8.5 – Anciennes décharges

~~La santé et la sécurité des humains peuvent être touchées dans la zone d'influence du site d'une ancienne décharge. Habituellement, les plus importants rejets de matières contaminantes et les problèmes visuels se produisent dans un rayon de 500 mètres du périmètre de la zone du lieu de remplissage. Les dimensions de la zone d'influence sont différentes pour chaque décharge.~~

~~La Ville a commandé une étude pour répertorier les sites d'anciennes décharges sur son territoire. Une fois cette étude terminée, ces sites seront désignés dans l'annexe K par le biais d'une modification au présent Plan.~~

#### **Politiques**

- ~~1. Aucun aménagement ne sera permis dans un rayon de 30 mètres du site d'une ancienne décharge.~~
- ~~2. Toute demande d'aménagement, y compris de modifications au Plan officiel, demande de lotissement ou de copropriétés pour un terrain situé à 500 mètres du site d'une ancienne décharge devra être appuyée d'une étude d'évaluation des effets négatifs ou des risques pour la santé et la sécurité humaine, des répercussions de ces effets ainsi que des mesures d'atténuation nécessaires.~~
- ~~3. L'étude évaluera les éléments suivants :~~
  - ~~a. les gaz d'enfouissement dans les secteurs desservis par les services publics;~~
  - ~~p. la qualité des eaux souterraines et la présence de gaz d'enfouissement à l'extérieur des secteurs desservis par les services publics, lorsque l'eau potable provient de ces eaux souterraines.~~
- ~~4. La zone visée par l'étude peut correspondre à celle de la zone d'influence, lorsque des études antérieures ont révélé que la zone d'influence du site est inférieure à 500 mètres.~~

### 4.8.6 – Dangers miniers, sablières et carrières abandonnées

Par danger minier, on entend tout élément d'une mine, selon la définition dans la *Loi sur les mines*, ou toute perturbation connexe du sol qui n'ont pas été réhabilités. Ces dangers peuvent poser un risque de blessures et de perte de vie si le site n'a pas été remis en état ou si les dangers n'ont pas été atténués. Les sablières et carrières abandonnées sont définies comme des terrains pour l'exploitation desquels un permis en vertu de la *Loi sur les ressources en agrégats* n'a pas été délivré, dont des agrégats ont été extraits et qui ont été laissés dans un état d'abandon, improductifs ou incompatibles avec le paysage environnant.

Le présent plan énonce des politiques exigeant que l'aménagement d'une ancienne mine, sablière ou carrière ou d'un bien-fonds la jouxtant tienne compte, élimine ou atténue les dangers connus ou présumés. [Modification n° 58, 7 décembre 2007]

#### **Politiques**

1. Dans l'examen des plans d'implantation ou de lotissement ou des demandes d'autorisation, la Ville exigera que le requérant indique qu'il est convaincu que les utilisations antérieures du terrain sont connues et qu'il n'y a pas d'anciennes mines, sablières ou carrières abandonnées sur le site ou à proximité. L'évaluation du terrain tiendra compte de l'inventaire des sablières et carrières abandonnées réalisé par le ministère des Richesses naturelles et des renseignements au sujet des mines abandonnées figurant dans des documents du ministère du Développement du Nord et des Mines.
2. S'il existe un danger relatif aux mines, sablières ou carrières abandonnées, la Ville exigera que toute demande d'aménagement soit appuyée par une étude afin :

## Examen des demandes d'aménagement

- a. de déterminer s'il y a des dangers possibles pour la sécurité;
  - b. de démontrer que le terrain peut être remis en état afin d'atténuer le danger connu ou présumé;
  - c. d'établir des mesures visant à éliminer et à atténuer les dangers connus ou présumés.  
[Modification n° 58, 7 décembre 2007].
3. L'aménagement d'un terrain présentant des dangers relatifs à un site minier abandonné ou d'un terrain contigu ne sera autorisé que si des mesures visant à éliminer ou à atténuer les dangers connus ou présumés ont été prises ou sont en voie de l'être. [Modification n° 58, 7 décembre 2007]

### 4.8.7 – Restrictions de Contraintes à l'utilisation du sol en raison du bruit des aéronefs de l'exploitation d'un aéroport et d'aéronefs

[Modification n° 12, 8 septembre 2004]

L'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, de même que les aéroports de Carp et de Rockcliffe, soutiennent le développement économique de la région de la capitale nationale, ce qui justifie qu'on les protège de tout aménagement qui nuirait à leur exploitation. D'autre part, de nouvelles communautés doivent être planifiées et édifiées conformément aux normes de construction appropriées, de manière à protéger les utilisations du sol sensibles au bruit contre les effets néfastes du bruit des aéronefs. Les utilisations du sol sensibles au bruit sont de nature résidentielle, institutionnelle et publique. Elles comprennent, sans toutefois s'y limiter, les terrains de camping, les hôpitaux, les lieux de culte, les écoles, les garderies, les établissements de soins de longue durée, les bibliothèques, les auditoriums et les centres communautaires. Les hôtels et les motels appartiennent aussi à cette catégorie, mais ils sont considérés séparément, car il est avantageux pour eux d'être situés près d'un aéroport et la gêne que cause le bruit à leurs occupants est amoindrie par le fait que leur séjour est généralement de courte durée. [Modification n° 36, 30 novembre 2005]

La compatibilité entre les utilisations du sol et les niveaux de bruit à proximité des aéroports est déterminée en fonction des lignes directrices fédérales en la matière, lesquelles reposent sur le système de prévisions d'ambiance sonore (NEF) et de prévisions à long terme de l'ambiance sonore (NEP). Ce système utilise des courbes de bruit pour représenter graphiquement le niveau de gêne sonore prévu dans des secteurs donnés entourant un aéroport. Ces courbes de bruit ont été utilisées dans le présent Plan pour délimiter les secteurs touchés par l'exploitation de l'aéroport et pour établir des politiques propres à ces secteurs, lesquels sont composés de terres de la Ceinture de verdure ainsi que de milieux urbains et ruraux. Les politiques relatives au bruit des aéronefs s'ajoutent aux politiques applicables à ces secteurs exposées ailleurs dans ce Plan.

Les courbes NEF et NEP ont été révisées en 2005 de manière à tenir compte des activités actuelles de l'aéroport et des nouvelles prévisions concernant les activités futures et le bruit qui y sera associé. Les limites des secteurs où l'utilisation du sol est sujette à des restrictions en raison du bruit des aéronefs sont définies en fonction des courbes NEF/NEP 25 et NEF/NEP 30. Les limites de chaque secteur d'aménagement sont généralement établies en fonction de la plus restrictive des courbes NEF et NEP. [Modification n° 36, 30 novembre 2005]

Les limites de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa correspondent à la plus restrictive des courbes NEF et NEP 30. À l'intérieur de cette zone, les aménagements sensibles au bruit ne sont généralement pas permis. Des aménagements intercalaires et des réaménagements peuvent toutefois être autorisés à certains endroits de la zone, selon les politiques énoncées ci-dessous. Les limites de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa ont été fixées de manière à épouser le plus possible les caractéristiques du terrain comme les routes, les ruisseaux et les voies ferrées ainsi que les lignes de lot. Ces limites sont présentées à l'annexe K et ne sont sujettes à aucune interprétation. Pour connaître leur emplacement exact, on doit se reporter à la carte qui les définit à une échelle de 1 : 50 000 et que l'on peut se procurer auprès de la Ville d'Ottawa et de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa. [Modification n° 36, 30 novembre 2005]

Les limites de la zone d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport correspondent à la plus restrictive des courbes NEF et NEP 25, de même qu'aux limites de la zone visée par les règlements de zonage applicables à l'Aéroport international d'Ottawa. Les limites de la zone d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport ont été fixées de manière à épouser le plus possible les caractéristiques du terrain comme les routes, les ruisseaux et les voies ferrées ainsi que les lignes de lot. Tout comme les limites de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa, celles de la zone d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport sont présentées à l'annexe K et ne sont sujettes à aucune interprétation. [Modification n° 36, 30 novembre 2005]

L'appendice 10 présente les limites de la ligne 25, qui regroupe les courbes NEF et NEP 25, et celles de la zone visée par les règlements de zonage applicables à l'Aéroport international d'Ottawa, et illustre comment ces deux aires forment ensemble la zone d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport. Les utilisations sensibles au bruit sont permises entre la ligne 25 et les limites de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa, à condition que des mesures d'atténuation du bruit soient mises en place. Les utilisations sensibles au bruit sont autorisées à l'extérieur de la ligne 25 sans mesures d'atténuation, mais les règlements de zonage applicables à l'Aéroport international d'Ottawa peuvent devoir être respectés.

L'appendice 10 présente également la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa et la courbe NEP 35. Les utilisations résidentielles et autres utilisations du sol sensibles au bruit ne sont pas permises à l'intérieur de la zone définie par la courbe NEP 35, laquelle est plus restrictive que la courbe NEF 35. Les politiques d'utilisation du sol comprises dans la présente sous-section ont été établies en fonction de la courbe NEP 35. [Modification n° 36, 30 novembre 2005]

L'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AIMCO) contribue grandement au bien-être économique de la Région de la capitale nationale par son aérogare commerciale à service complet et ses services d'aérodrome dont bénéficient les résidents et les entreprises locales. Le succès de l'exploitation de l'AIMCO repose en premier lieu sur sa capacité de traiter des vols de passagers et de fret aérien 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Il est par conséquent de la plus haute importance que sa viabilité soit protégée contre tout aménagement incompatible.

Néanmoins, en même temps, il faut procéder à la planification de nouvelles collectivités et à leur construction en tenant compte de la nécessité de protéger les utilisations résidentielles et sensibles au bruit contre les effets néfastes qu'ont le bruit des aéronefs et en tenant compte des normes fédérales en matière d'aérodromes et des dispositions du Règlement de zonage qui s'appliquent, le cas échéant. Afin d'aménager des collectivités sécuritaires et saines à proximité de l'aéroport il faut envisager des utilisations du sol qui sont compatibles avec l'exploitation à long terme et le rôle économique de l'AIMCO et qui les protègent. L'objectif de protéger l'aéroport des utilisations du sol et des activités incompatibles est atteint par :

- l'interdiction des aménagements résidentiels et des utilisations sensibles au bruit au-dessus des courbes 30 des prévisions d'ambiance sonore (NEF) et des prévisions à long terme de l'ambiance sonore (NEP);
- l'imposition de normes de bâtiment pour les aménagements résidentiels et autres sensibles au bruit entre les courbes NEF/NEP 25 et NEF/NEP 30 afin de réduire les répercussions qu'ont le bruit des aéronefs à l'intérieur;
- la conformité de la hauteur de bâtiment et de la végétation naturelle aux normes fédérales pour les aérodromes et à la réglementation de zonage, le cas échéant, afin d'assurer que celles-ci ne constituent pas un obstacle à l'exploitation de l'aéroport;
- l'aménagement des utilisations du sol et la gestion des activités de manière à réduire leur attrait pour les espèces et les populations d'oiseaux qui constituent un risque pour les aéronefs;



## Examen des demandes d'aménagement

- la limitation des utilisations du sol, des activités et des matériaux de construction qui interfèrent avec le rendement des aides à la navigation et aux télécommunications et
- l'aménagement des utilisations du sol et la gestion des activités de manière à ne pas augmenter la présence de la faune et à accroître les risques pour les aéronefs.

### Conditions d'exploitation de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa :

La documentation sur laquelle se fondent Transport Canada et les administrations aéroportuaires à l'échelle du Canada pour déterminer les secteurs autour des aéroports qui doivent être protégés comprend les courbes d'ambiance sonore, les règlements de zonage des aéroports, la publication *Noise Assessment Criteria in Land Use Planning* (LU-131) du ministère de l'Environnement et deux publications du gouvernement fédéral intitulées *Aérodromes – Normes et pratiques recommandées* (TP 312) et *Utilisation des terrains au voisinage des aéroports* (TP 1247).

Quant à l'AIMCO, les courbes 2013 NEF et 2023 NEP ainsi que le Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa ont servi à définir deux secteurs autour de l'aéroport qui sont touchés par l'exploitation de l'aéroport : le secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport et le secteur d'aménagement dans les environs de l'aéroport.

Les répercussions qu'a l'exploitation d'un aéroport sur les utilisations du sol correspondent globalement à deux catégories de contraintes : le bruit des aéronefs et les règlements de zonage de l'aéroport. Une troisième catégorie, plus récente, est la gestion de la faune et en particulier la réduction du risque aviaire pour un aéroport en raison des déplacements de la faune dans les secteurs périphériques au système d'aérodrome.

### a) Bruit des aéronefs

Les utilisations du sol qui sont compatibles avec l'ambiance sonore dans les alentours d'un aéroport sont déterminées en se servant des lignes directrices fédérales (TP 1247) fondées sur les prévisions d'ambiance sonore (NEF) et les prévisions à long terme de l'ambiance sonore (NEP). Ces prévisions sont traduites en courbes d'ambiance sonore qui illustrent graphiquement le niveau de nuisance dans les secteurs autour d'un aéroport. Les courbes NEF et NEP de l'AIMCO ont été révisées en 2005 afin d'être conformes aux activités actuelles sur l'aéroport et de permettre des prévisions des répercussions qu'auront les aéronefs et le volume du trafic aérien à l'avenir. Ces courbes sont illustrées sur les cartes 2013 NEF et 2023 NEP préparées par l'administration de l'AIMCO. Les courbes NEF/NEP 30 et NEF/NEP 25 permettent de déterminer les limites de deux secteurs où les utilisations du sol sont soit restreintes, dans le premier cas, soit assujetties à des contraintes dues au bruit des aéronefs, dans le deuxième cas. La plus restrictive NEF ou NEP sert généralement à fixer la limite de chaque secteur touché.

#### i. Secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport

Les limites du secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport d'Ottawa sont déterminées par la plus restrictive de la courbe NEF ou NEP 30. Dans ce secteur les aménagements résidentiels et sensibles au bruit ne sont pas permis. Néanmoins, des aménagements intercalaires et des réaménagements très restreints peuvent être réalisés dans le respect des politiques qui suivent.

Par utilisations du sol sensibles au bruit on entend les habitations, les institutions et les installations publiques. Mentionnons à titre d'exemples les maisons de retraite, les terrains de camping, les hôpitaux, les lieux de culte, les écoles, les centres de jour, les établissements de soins de longue durée, les bibliothèques, les auditoriums et les centres communautaires. Les hôtels et les motels aussi sont des utilisations du sol sensibles au bruit, mais constituent une catégorie à part puisqu'ils bénéficient d'un accès opportun à l'aéroport et que les répercussions qu'a le bruit sur les clients sont réduites par la durée généralement courte de leur séjour.

## Examen des demandes d'aménagement

Les limites du secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport d'Ottawa, illustrées à l'Annexe K, ont été tracées pour qu'elles coïncident dans la mesure du possible avec des caractéristiques physiques telles que les routes, les cours d'eau, les voies ferrées et les lignes de lot. Les limites déterminées du secteur ne sont pas sujettes à interprétation et doivent être consultées sur la carte à l'échelle 1:50 000 disponible à la Ville d'Ottawa et auprès de l'administration de l'AIMCO.

Le secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport d'Ottawa englobe aussi des biens-fonds assujettis au Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa. Ce règlement adopté en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* s'applique autant aux utilisations sensibles au bruit qu'à celles qui n'y sont pas sensibles.

### ii. Secteur d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport

Les limites du secteur d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport sont déterminées par la plus restrictive de la courbe NEF ou NEP 25 (la courbe composite d'ambiance sonore 25) ainsi que par les limites de la « surface extérieure » et de la « zone de péril aviaire » stipulées par le Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa.

Les limites du secteur d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport d'Ottawa, illustrées à l'Annexe K, ont été tracées pour qu'elles coïncident dans la mesure du possible avec des caractéristiques physiques telles que les routes, les cours d'eau, les voies ferrées et les lignes de lot. Les limites déterminées du secteur ne sont pas sujettes à interprétation. Les biens-fonds situés dans le secteur sont assujettis au Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa et sont touchés par le bruit des aéronefs dans l'espace délimité par la courbe composite d'ambiance sonore 25 et le secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport.

L'Annexe 10 illustre les limites des courbes NEF/NEP 25 composites et du secteur assujetti au Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa et comment les deux combinés constituent les limites du secteur d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport d'Ottawa. Les utilisations sensibles au bruit sont permises entre la courbe NEF/NEP 25 composite et les limites du secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport d'Ottawa pourvu que des mesures d'atténuation du bruit soient adoptées. Lorsque des utilisations résidentielles ou sensibles au bruit sont proposées, une étude détaillée de contrôle du bruit doit être préparée et ses recommandations doivent être mises en œuvre. Dans le cas de lotissements résidentiels, les Mesures prescrites pour lutter contre le bruit des aéronefs, modifiées, s'appliquent. Les utilisations sensibles au bruit sont permises à l'extérieur de la courbe NEF/NEP 25 composite sans mesures d'atténuation, mais le Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa peut s'appliquer.

### b) Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa

Le Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa s'applique à tous les biens-fonds, y compris les emprises routières publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage. Le règlement prévoit quatre catégories de dispositions restrictives en matière de hauteur de bâtiment, d'interférence avec les communications, de croissance de la végétation naturelle et du risque aviaire. Ces dispositions visent à :

- i) limiter la hauteur de nouveaux bâtiments, constructions et objets, y compris de la végétation naturelle;
- ii) interdire dans « l'espace extérieur », l'interférence électronique avec les signaux et les communications vers un aéronef ou une installation de services servant l'aéronautique, ou en provenance de ces derniers et
- iii) restreindre les utilisations du sol et les activités qui attirent les oiseaux qui constituent un risque pour les aéronefs.

Le Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa s'applique aussi à des biens-fonds situés à l'extérieur du secteur d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport s'ils sont situés dans les surfaces d'approche des pistes d'atterrissage. Les cartes de l'administration de l'aéroport indiquent l'emplacement précis des secteurs en question. Les aménagements y sont assujettis aux dispositions en matière de hauteur du règlement.

L'Annexe 10 illustre les limites du secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport et du secteur d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport.

### **c) Gestion de la faune**

De nouveaux règlements canadiens en matière d'aviation, en vigueur depuis décembre 2006, précisent les exigences relatives à la planification et à la gestion de la faune pour un aéroport. L'administration de l'AIMCO a, à cette fin, préparé et mis en œuvre un plan de gestion de la faune qui vise les biens-fonds sur l'aéroport et dans son voisinage. La clé du succès du plan réside dans la gestion de l'habitat faunique. L'administration de l'aéroport surveille les déplacements de la faune et les utilisations du sol, les projets d'infrastructure municipale et les activités proposés qui sont susceptibles de créer ou de favoriser un habitat faunique et, par conséquent constituer un risque pour l'aviation. Les cartes de l'administration de l'AIMCO permettent de repérer les secteurs en question.

### **Aviation générale**

Les aérodromes d'aviation générale à l'AIMCO ainsi qu'aux aéroports de Carp et de Rockcliffe participent aussi au développement économique de la ville par leurs installations destinées à l'aviation privée, aux écoles de pilotage et aux affaires connexes. La vitalité de l'aviation générale à ces aéroports sera aussi protégée contre les aménagements incompatibles.

### **Politiques**

#### **Bruit des aéronefs – Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa**

1. Les biens-fonds touchés par l'exploitation de l'aéroport sont illustrés à l'Annexe K par le secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport d'Ottawa et le secteur d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport. Ces secteurs ont été établis afin de protéger le potentiel économique des aéroports de la ville et de protéger les résidents des répercussions néfastes qu'ont les niveaux de bruit inacceptables. L'examen des demandes d'aménagement dans ces secteurs guidé par le manuel *TP 1247E - Utilisation des terrains au voisinage des aéroports* de Transports Canada et la publication LU-131 du ministère de l'Environnement intitulée *Noise Assessment Criteria in Land Use Planning*, modifiés.
2. Une étude détaillée sur le bruit peut être exigée pour une demande d'aménagement à l'intérieur ou le long du secteur délimitée par la courbe 25, qui, sur la carte, suit les caractéristiques physiques du terrain. L'étude doit notamment :
  - a. tenir compte de toutes les sources de bruit reliées à l'aéroport, y compris par les moteurs des aéronefs à point fixe, en déplacement en surface et à l'inversion de poussée lors de l'atterrissage ainsi que par les hélicoptères;
  - b. tenir compte du bruit provenant d'autres sources que l'aéroport, comme les routes, les voies ferrées et l'activité industrielle;
  - c. comprendre une description détaillée des méthodes d'évaluation et des résultats, des recommandations pour les mesures de lutte contre le bruit et des dispositions précisant comment l'application de ces mesures sera garantie par les exigences d'approbation de plans de lotissement et de copropriété, d'implantation et de disjonction. [Modification n° 36, 30 novembre 2005]
3. À l'intérieur du secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport d'Ottawa, défini à l'annexe K, aucun aménagement résidentiel ou utilisation du sol sensible au bruit ne sera autorisé à l'intérieur du secteur délimité par la courbe NEP-35. [Modification n° 36, 30 novembre 2005]

## Examen des demandes d'aménagement

4. À l'intérieur de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa, aucun aménagement résidentiel ou autre utilisation du sol sensible au bruit ne sera autorisé entre la limite de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa et la courbe NEP 35, sauf s'il s'agit Néanmoins, des exceptions peuvent être envisagées et des aménagements permis dans les circonstances suivantes :
  - a. le réaménagement d'une utilisation résidentielle ou d'une utilisation sensible au bruit existante;
  - b. un aménagement intercalaire de nouvelles utilisations résidentielles;
  - c. l'aménagement d'un hôtel ou d'un motel. [Modification n° 36, 30 novembre 2005]
4. Outre la politique 3 4, le réaménagement d'utilisations résidentielles ou sensibles au bruit existantes et l'aménagement intercalaire de nouvelles utilisations résidentielles ne sera autorisé que si l'aménagement :
  - a. est situé sous la courbe NEP 25;
  - b. ne nécessite pas l'approbation d'un plan de lotissement, d'une modification du Règlement de zonage ou d'une modification au Plan officiel;
  - c. vise un nouveau lot créé par une disjonction autorisée par le Règlement de zonage en vigueur au 14 mai 2003 et qui respecte toutes les dispositions du présent plan;
  - d. vise un lot existant qui donne sur une route publique carrossable toute l'année, à condition que le lot ait été créé en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* au plus tard le 14 mai 2003 et que l'utilisation soit autorisée par le Règlement de zonage et conforme à toutes les dispositions du présent plan. Cette politique ne doit pas être interprétée comme imposant la nécessité de modifier les dispositions du Règlement de zonage concernant le 4120A-L, promenade Riverside en vigueur au 14 mai 2003.
5. Outre la politique 3 4, une étude sur le bruit sera exigée pour tout réaménagement de propriétés résidentielles ou d'autres utilisations existantes sensibles au bruit ainsi que pour tout nouvel aménagement intercalaire résidentiel. La construction d'hôtels ou de motels ne sera permise que s'il est démontré qu'une telle utilisation du sol est hautement souhaitable compte tenu du lieu et des qualités de l'emplacement.
6. À l'intérieur du secteur d'aménagement dans le voisinage de l'aéroport, les utilisations du sol sensibles au bruit seront permises entre la courbe 25, tracée suivant les caractéristiques physiques du terrain, et les limites de secteur sous l'influence de l'exploitation de l'aéroport d'Ottawa, sous réserve des politiques du présent plan, pourvu que des mesures adéquates d'atténuation du bruit soient adoptées. ~~Les demandes d'aménagement visant une utilisation du sol sensible au bruit doivent satisfaire à l'une ou l'autre des exigences suivantes~~ Les demandes d'approbation de plan de lotissement, de suppression de la réglementation relative aux parties de lot, de réglementation du plan d'implantation et d'autorisation exigent :
  - a. soit une étude détaillée sur le bruit recommandant les mesures de lutte contre le bruit nécessaires pour satisfaire aux exigences provinciales en la matière, lesquelles sont énoncées dans la publication LU-131, *Noise Assessment Criteria in Land Use Planning*;
  - b. soit l'application des *Mesures prescrites pour lutter contre le bruit des aéronefs* élaborées en juillet 1998 par les municipalités de la région, les constructeurs d'habitations et l'administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Ces mesures s'appliquent uniquement aux ensembles résidentiels habituellement bâtis en série. [Modification n° 36, 30 novembre 2005]
7. L'aménagement proposé dans le voisinage de l'aéroport international d'Ottawa doit être conforme au Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa pris en application de la *Loi sur l'aéronautique*, qui régit l'emplacement et la hauteur limite des objets dans le voisinage de l'aéroport. Le règlement peut être consulté au bureau d'enregistrement des titres de biens-fonds. [Modification n° 36, 30 novembre 2005]
8. Les utilisations du sol, les projets d'infrastructure municipale et les activités proposés dans le voisinage de l'aéroport international d'Ottawa seront examinés en vue de leur conformité au plan de gestion de la faune de l'administration de l'AIMCO. Des exigences et des pratiques exemplaires d'aménagement peuvent devoir être imposées afin de réduire le risque de conflits entre l'exploitation de l'aéroport et la faune.

9. L'aménagement proposé doit également être conforme au manuel *TP 1247 – Utilisation des terrains au voisinage des aéroports* de Transports Canada, et notamment aux dispositions suivantes :
- protéger les aides à la navigation et les systèmes de télécommunication de l'aéroport en portant une attention particulière à la hauteur des bâtiments, à leur orientation et à l'utilisation, dans leur construction, de substances métalliques qui risquent de nuire au bon fonctionnement de ces systèmes;
  - restreindre les utilisations du sol qui risquent d'attirer les oiseaux et les animaux sauvages, car ceux-ci constituent un danger pour l'exploitation d'aéronefs.
10. Nonobstant les politiques de la sous-section 4.8.7, l'aménagement résidentiel et les autres utilisations sensibles au bruit sont permis sur la parcelle dont l'adresse municipale est le 81 du chemin Colonnade Nord et sur une partie de la parcelle dont l'adresse municipale est le 15 du chemin Colonnade Nord, sans qu'il faille toutefois réaliser l'étude sur le bruit prévue dans la présente sous-section. Cette politique tient compte de l'éventuelle révision des limites de la ZIEAO présentées à l'annexe K, qui prendra en considération les prévisions révisées en 2005 concernant le bruit dû aux aéronefs. Ces prévisions indiquent que les parcelles en question se situent à l'extérieur des courbes NEF et NEP 25 redéfinies. Les règlements de zonage applicables à l'aéroport et visant la ZIEAO demeureront toutefois en vigueur. [Modification n° 37, 30 novembre 2005]

#### **Bruit des aéronefs – aéroports de Carp et de Rockcliffe**

12. Les aéroports de Carp et de Rockcliffe sont illustrés à l'Annexe K. Les aménagements dans leur voisinage sont assujettis aux dispositions du document *Aérodromes – Normes et pratiques recommandées* (TP 312) en ce qui a trait à la hauteur de bâtiment.
13. Aucune utilisation du sol sensible au bruit n'est autorisée à l'intérieur des limites des courbes NEF/NEP 30.
14. La Ville exigera une étude détaillée sur le bruit pour les demandes d'aménagement qui proposeront des utilisations du sol sensibles au bruit entre les courbes NEF/NEP 25 et les courbes NEF/NEP 30. [Modification n° 12, 8 septembre 2004]

#### **4.8.8 – Lutte contre le bruit ambiant**

[Modification n° 43, 24 mai 2006]

Le présent plan vise à protéger les résidents et leurs propriétés contre des niveaux de bruit qui ne respectent pas les critères adoptés par le Conseil. En règle générale, ce sont les méthodes de planification de l'utilisation du sol qui assurent une séparation entre les utilisations génératrices de bruit et les habitations et d'autres utilisations du sol sensibles au bruit qui permettent le mieux de résoudre les problèmes de bruit potentiels. Une utilisation sensible au bruit est une utilisation du sol où le bruit ambiant risque de causer des effets indésirables ou un inconfort physique, à l'intérieur ou à l'extérieur d'un bâtiment. Voici des exemples d'utilisations sensibles au bruit :

- les aménagements résidentiels;
- les aménagements résidentiels saisonniers;
- les hôpitaux, les maisons de retraite et de soins infirmiers, les écoles, les garderies et les centres de jour;
- les utilisations du sol chez lesquels le bruit intrusif dans les espaces intérieurs ou extérieurs risque de causer des effets néfastes.

Une étude sur le bruit peut être requise lorsqu'il est proposé de réaliser un aménagement contigu à un couloir de transport et une source fixe de bruit ainsi que dans le voisinage de l'aéroport international d'Ottawa. La sous-section 4.8.7 énonce des politiques détaillées pour les aménagements devant être réalisés près de l'aéroport, qui imposent notamment des restrictions sur certaines utilisations sensibles au bruit. La croissance et le réaménagement urbains peuvent être une source de problèmes au niveau du bruit dans trois situations :

## **Examen des demandes d'aménagement**

- Lorsque des utilisations sensibles au bruit sont proposées à proximité de sources de bruit existantes.
- Une nouvelle source de bruit est proposée à proximité d'utilisations existantes sensibles au bruit, par exemple par une modification de l'utilisation du sol qui a pour effet d'introduire une source fixe de bruit.
- L'expansion ou la modification de sources de bruit existantes est proposée à proximité d'utilisations sensibles au bruit existantes.

Dans ces situations, il peut s'avérer nécessaire de procéder à une étude sur le bruit afin de déterminer si l'aménagement projeté peut respecter les critères relatifs aux niveaux sonores adoptés par le Conseil. Lorsque l'étude révèle que ces critères risquent de ne pas être respectés, des mesures d'atténuation seront imposées comme condition préalable à l'approbation d'un plan d'implantation et de lotissement.

Le Conseil a adopté les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental dans le but de donner suite à ses politiques antibruit. Ces lignes directrices sont conformes aux politiques du ministère de l'Environnement sur l'évaluation du bruit dans l'aménagement du territoire. Elles tiennent également compte des critères relatifs aux niveaux sonores fixés par le Conseil, qui varient selon divers facteurs, dont la source de bruit (circulation routière, ferroviaire ou aérienne et sources fixes de bruit). Les autres facteurs sont l'heure de la journée et l'endroit où le bruit est mesuré (à l'intérieur ou à l'extérieur). Les lignes directrices précisent également les conditions dans lesquelles de nouvelles sources de bruit près d'utilisations du sol sensibles au bruit doivent faire l'objet d'une étude, compte tenu des politiques, lignes directrices et procédures du ministère de l'Environnement.

Le présent plan exige également la réalisation d'études sur le bruit lorsque des aménagements sensibles au bruit sont proposés contigus à des couloirs de train léger et du Transitway. L'Annexe D du présent plan illustre le réseau de transport en commun principal, y compris le Transitway, le réseau de l'O-Train et les futurs couloirs de transport en commun rapide sur des tracés déterminés ou non déterminés. Lorsque les politiques contenues dans la présente section font référence à un « couloir de transport en commun par train léger », elles s'appliquent à tous les futurs couloirs de transport en commun rapide (que leur tracé soit déterminé ou non) illustrés à l'Annexe D. Les politiques relatives aux couloirs de train léger s'appliquent également à l'O-Train, illustré à l'Annexe D. Des exceptions sont possibles dans les cas où le Conseil a approuvé une évaluation environnementale ayant permis d'établir que le couloir devait être utilisé comme voie réservée au Transitway. [Modification n° 43, 24 mai 2006]

### **Exemples de niveaux sonores typiques**

<b>Sources courantes</b>	<b>Niveau sonore typique</b>	<b>Réaction typique</b>
	0	Seuil d'audibilité
Bruit très faible	10	À peine audible
Station/studio de radiodiffusion	20	
Bruissement des feuilles	20	
Maison de campagne	30	Très tranquille
Chuchotement à 5 pieds	30	
Critères provinciaux pour les bruits de la route – chambres à coucher	40	Une chambre à coucher raisonnablement tranquille
Bibliothèque publique	40	Tranquille
Bureau ou salon tranquille	40	

Sources courantes	Niveau sonore typique	Réaction typique
Critères provinciaux pour les bruits de la route – salle de séjour	45	Une salle de séjour raisonnablement tranquille
Pluie modérée moyenne	50	Interférence sur la parole
Intérieur d'une maison urbaine moyenne	50	
Rue tranquille	50	
Machine à laver	47-73	
Faible circulation à 50 pieds	55	
Objectif provincial concernant les aires de séjour extérieur	55	Arrière-cour relativement tranquille dans un secteur urbain
Conversation normale à 3 pieds	60	Dérangeant
Bureau bruyant	60	
Objectif typique à l'égard d'une installation en rattrapage d'ouvrages antibruit le long des voies publiques	60	Objectif maximum permis pour les cours arrière dans les nouvelles zones résidentielles
Restaurant bruyant	70	Difficile de parler au téléphone
Chant à voix forte à 3 pieds	75	
Moulin à café	75-79	
Tracteur à 50 pieds	78-95	
Carrefour où la circulation est dense	80	
Machine à écrire électrique	80	
Coupe-bordures électrique	81	
Objectif à l'égard du bruit d'origine industrielle dans les lieux de travail	85	Possibilité de dommages auditifs (8 h)
Autobus ou poids lourd à 50 pieds	88-94	Très dérangeant
Marteau perforateur	88-98	
Cris perçants	90	
Train de marchandises à 50 pieds	95	
Motocyclette modifiée	95	
Décollage d'un avion à réaction à 2 000 pieds	100	
Musique rock amplifiée	110	Effort vocal maximal
Décollage d'un avion à réaction à 200 pieds	120	Seuil de la douleur
Sirène antiaérienne	130	

[Modification n° 43, 24 mai 2006]

**Bruit provenant des transports**

Les critères relatifs aux niveaux sonores pour les routes, les chemins de fer et les autobus qui figurent dans les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit ambiant sont fondés sur les critères contenus dans les lignes directrices du ministère de l'Environnement. Les niveaux maximaux de bruit provenant des transports sont les suivants :

- 55 dB(A) Leq 16 h en période diurne
- 45 dB(A) Leq 8 h en période nocturne [Modification n° 43, 24 mai 2006]

**Bruit et vibrations causés par les chemins de fer**

1. La Ville exigera une étude détaillée sur le bruit pour tous les aménagements sensibles au bruit devant être réalisés à moins de 500 mètres d'une emprise ferroviaire principale ou à moins de 250 mètres d'une voie ferrée secondaire, de même qu'elle exigera, au besoin, l'adoption de mesures d'atténuation du bruit comme condition d'approbation des projets. [Modification n° 43, 24 mai 2006]
2. La Ville exigera également une étude sur les vibrations pour tous les aménagements sensibles aux vibrations devant être réalisés à moins de 75 mètres d'une emprise ferroviaire. [Modification n° 43, 24 mai 2006]

**Bruit provenant de la circulation routière et des couloirs de transport en commun rapide**

3. La Ville exigera une étude détaillée sur le bruit dans le cas des projets d'élargissement ou de construction d'artères, de routes collectrices ou de couloirs de transport en commun rapide visés aux annexes D, E, F, G et H. Les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental définissent les exigences relatives à ces projets. [Modification n° 43, 24 mai 2006]
4. La Ville exigera une étude sur le bruit pour les aménagements sensibles au bruit devant être réalisés à moins de 500 mètres d'une autoroute ou d'une route provinciale de la série 400, à moins de 250 mètres d'une route provinciale ou d'un couloir de transport en commun par train léger existant ou projeté ou à moins de 100 mètres d'une artère, d'une route collectrice ou d'un couloir d'autobus (Transitway) existant ou projeté visés aux annexes D, E, F, G et H. [Modification n° 43, 24 mai 2006]
5. La Ville exigera une étude sur les vibrations pour tous les aménagements sensibles aux vibrations devant être réalisés à moins de 75 mètres d'un couloir de transport en commun par train léger existant ou projeté. [Modification n° 43, 24 mai 2006]
6. Si un aménagement sensible au bruit se trouve en bordure d'une route publique ou d'une infrastructure de transport en commun rapide visées aux annexes D, E, F, G et H et si les résidents de cet aménagement expriment une préoccupation à l'égard du bruit, la Ville peut envisager la construction d'un écran antibruit aux termes de sa politique en matière d'aménagements locaux, conformément aux critères établis dans les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental. Les propriétaires de terrains donnant directement sur l'aménagement local peuvent contribuer aux frais engagés par la Ville si un nombre suffisant de propriétaires concernés acceptent les travaux et si ces derniers sont approuvés par le Conseil municipal. [Modification n° 43, 24 mai 2006]

**Bruit provenant de sources fixes**

Les lignes directrices du ministère de l'Environnement définissent les sources fixes de bruit comme l'ensemble des sources de sons et de vibrations, qu'elles soient fixes ou non, qui existent dans des lieux, une propriété ou une installation, dont les niveaux sonores ou de vibration combinés sont perçus au-delà des limites des lieux, de la propriété ou de l'installation, à moins que la ou les sources ne soient attribuables à des travaux de construction. Les sources individuelles de bruit typiques sont les génératrices, les ventilateurs et les climatiseurs commerciaux. Les installations industrielles et les autres installations comptant plus d'une source de bruit sont considérées comme des sources individuelles aux fins des études sur le bruit. Les autres installations considérées comme des sources fixes de bruit sont les décharges à neige, les lave-autos, les ateliers d'entretien et de réparation de véhicules motorisés et les terminus de transport en commun. Aux termes des lignes directrices du ministère de l'Environnement, les travaux de construction, les stations-service et les commerces de détail, dont les dépanneurs, où des



marchandises sont livrées peu fréquemment, ne sont pas considérés comme des sources fixes de bruit. Il en est de même du bruit produit par la musique et par les gens.

L'évaluation et l'atténuation des effets du bruit provenant de sources fixes constituent des opérations complexes, parce qu'un grand nombre d'utilisations du sol et d'activités y sont associées. Pour cette raison, les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental sont inspirées des documents suivants du ministère de l'Environnement de l'Ontario : *Noise Assessment Criteria in Land Use Planning (Publication LU-131)*, pour ce qui concerne les aménagements sensibles au bruit, *Sound Level Limits for Stationary Sources in Class 1 & 2 Areas (Urban) (publication NPC-205)* et *Sound Level Limits for Stationary Sources in Class 3 Areas (Rural) (NPC-232)*, pour ce qui concerne les nouvelles sources fixes de bruit.

Les critères d'évaluation du bruit provenant de sources fixes contenus dans les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental sont fondés sur ceux établis dans les lignes directrices du ministère de l'Environnement. Les niveaux maximaux sont les suivants :

- 50 dB(A) Leq 1 h en période diurne
- 45 dB(A) Leq 1 h en période nocturne [Décision de la CAMO n° 1754, 11 mai 2006]

### **Politiques**

7. La Ville exigera une étude sur le bruit pour les demandes d'aménagement qui proposeront des utilisations du sol sensibles au bruit à proximité de sources fixes de bruit existantes telles que définies dans les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental. Si les niveaux sonores existants dépassent les critères fixés pour les sources fixes, des mesures d'atténuation seront requises. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
8. La Ville exigera une étude sur le bruit dans le cas des demandes d'aménagement qui doivent entraîner de nouvelles sources fixes de bruit ou des changements à l'utilisation du sol pouvant susciter de nouvelles sources fixes de bruit à proximité d'utilisations existantes sensibles au bruit, tel que décrit dans les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental. Si les niveaux sonores prévus dépassent les critères fixés dans les lignes directrices pour ce qui concerne les sources fixes de bruit, des mesures d'atténuation seront requises. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
9. La Ville appliquera les critères des Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental lorsque seront proposés l'amplification ou la modification d'une source fixe de bruit existante ou un changement à l'utilisation d'une source fixe de bruit pouvant se traduire par une augmentation du bruit. De telles propositions, qui sont habituellement formulées au moment de la présentation d'une demande de permis de construire, nécessitent la délivrance d'un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement. [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]

### **Utilisation des écrans antibruit**

L'aménagement du territoire constitue un meilleur mécanisme de régulation du bruit que les écrans antibruit. Le recours massif à des écrans antibruit à l'intérieur ou à proximité d'une collectivité peut engendrer des paysages de rue et des aspects visuels indésirables. Afin d'améliorer la qualité du paysage de rue, les collectivités seront conçues, dans la mesure du possible, de manière à ce que l'atténuation du bruit soit obtenue par la planification et la conception. Les méthodes d'atténuation du bruit consistent notamment à implanter les utilisations sensibles au bruit loin des secteurs où risquent d'être enregistrés des niveaux sonores inacceptables et à implanter les utilisations commerciales et celles axées sur l'emploi le long de routes achalandées ou de voies de desserte (également appelées « routes à voie simple »). Les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental prévoient aussi d'autres mesures au niveau de l'implantation, de la conception architecturale et de la sélection d'éléments fonctionnels de construction. Lorsque l'aménagement d'écrans antibruit s'avère inévitable, il

convient d'en atténuer l'impact visuel au moyen de talus et d'aménagements paysagés. [Modification n° 43, 24 mai 2006]

10. Afin d'améliorer la qualité du paysage de rue, les collectivités seront, dans la mesure du possible, conçues de façon à ce que l'atténuation du bruit soit obtenue au moyen de techniques d'aménagement du territoire et de conception. Le recours aux écrans antibruit ne sera possible que lorsque les autres méthodes d'atténuation du bruit ne pourront être appliquées. Dans ces cas, l'écran antibruit devra être justifié et approuvé par la Ville. [Modification n° 43, 24 mai 2006]

#### **Avertissement**

11. Dans certains cas, les mesures d'atténuation ne permettent pas de respecter les critères fixés dans les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental. La Ville exige alors que des avertissements appropriés soient inscrits sur le titre de propriété afin d'informer les acheteurs ou les occupants des niveaux sonores prévus et des autres mesures antibruit recommandées. [Modification n° 43, 24 mai 2006]

#### **4.8.9 – Sécurité personnelle**

Toute personne doit se sentir en sécurité et vivre en sécurité dans les espaces publics d'Ottawa, que ce soit pour se promener le soir dans son quartier, garer sa voiture dans un vaste parc de stationnement en élévation ou se balader à vélo sur un sentier récréatif. Dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement, la Ville met en œuvre les principes de Prévention du crime par l'aménagement du milieu afin d'accroître la sécurité des personnes dans la conception d'espaces accessibles au public. Le concept de Prévention du crime par l'aménagement du milieu repose sur la philosophie qu'il est possible d'aménager et de gérer l'environnement physique d'un lieu pour réduire les incidents criminels et la crainte de ceux-ci. Par ailleurs, des vérifications communautaires de la sécurité menées par des associations communautaires et d'autres groupes sont effectuées régulièrement afin de vérifier la sécurité de lieux précis et de fournir des conseils sur les améliorations que peuvent apporter la Ville et les propriétaires fonciers.

#### **Politiques**

1. Dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement, la Ville envisagera des mesures visant à accroître la sécurité, notamment :
  - a. l'installation d'un éclairage extérieur suffisant dans les endroits publics utilisés en soirée, afin d'y encourager la tenue d'activités en toute sécurité;
  - b. un modèle global de conception qui évite la création d'espaces clos ou d'étroits passages entre les bâtiments où des personnes pourraient être prises au piège;
  - c. le maintien de lignes de vues dégagées pour les personnes qui traversent des espaces publics et la création de possibilités que les espaces publics puissent être visibles pour les personnes dans les bâtiments voisins ou dans d'autres espaces publics;
  - d. la création d'un mélange d'utilisations qui favorise un ensemble complémentaire d'activités par les utilisateurs, comme des entreprises ouvertes en soirée situées le long des voies de transport en commun;
  - e. les restrictions sur l'utilisation de passerelles surélevées, de passages souterrains et de tunnels pour les piétons et les cyclistes; si leur utilisation est permise, exiger la création d'un autre chemin sûr au niveau du sol.

#### **4.8.10 – Contraintes en matière d'utilisation du sol issues de champs de radiofréquences électromagnétiques**

Le Centre de recherche sur les communications (CRC), situé dans la Ceinture de verdure au 3701, avenue Carling, est le principal centre d'expertise en communications par satellite du

## Examen des demandes d'aménagement

gouvernement du Canada. L'emplacement du CRC comprend un vaste parc d'antennes satellites qui émettent des champs de radiofréquences électromagnétiques. L'exposition à ces champs constitue un risque possible pour la santé humaine.

Le Bureau de la radioprotection de Santé Canada a préparé un code, intitulé « Limites d'exposition humaine aux champs de radiofréquences électromagnétiques dans la gamme de fréquences de 3 KHZ à 300 GHZ - Code de sécurité 6 », précisant les niveaux et durées maximaux d'exposition en vue de prévenir les répercussions sur la santé humaine.

Le présent plan vise à limiter la hauteur de bâtiments dans le secteur auquel s'applique le Code de sécurité 6 afin d'éviter d'éventuelles répercussions des champs de radiofréquences électromagnétiques produits par les antennes du CRC et de prévenir que de nouvelles constructions bloquent ou ajoutent d'autres sources d'interférence avec les radiofréquences de l'emplacement du CRC.

### Politiques

1. Le secteur sous l'influence de contraintes causées par des champs de radiofréquences électromagnétique est indiqué à l'Annexe K (à confirmer lorsque le CRC aura terminé tous ses calculs).
2. La hauteur de bâtiment dans un secteur sous l'influence de contraintes causées par des champs de radiofréquences électromagnétique doit être conforme aux dispositions du Code de sécurité 6 intitulé « Limites d'exposition humaine aux champs de radiofréquences électromagnétiques dans la gamme de fréquences de 3 KHZ à 300 GHZ » publié par le Bureau de la radioprotection de Santé Canada.

## 4.9 – Économie d'énergie par la conception

L'aménagement paysagé, le tracé des routes et la conception générale d'un emplacement peuvent réaliser des économies d'énergie, par exemple, les bâtiments et les fenêtres orientés vers le sud conçus pour réduire les gains thermiques en été et optimiser la possibilité de capter l'énergie solaire. De même, l'aménagement paysagé peut protéger les espaces des effets indésirables des vents d'hiver et du soleil d'été. Dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement, la Ville exigera que les nouveaux aménagements exploitent les nouvelles techniques de conception offrant des possibilités d'économie d'énergie.

### Politiques

1. Dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement, des plans de conception communautaire et des plans conceptuels, la Ville s'assurera que :
  - a. le tracé des routes locales favorise les gains solaires passifs, notamment par l'exposition au sud des fenêtres; [Décision de la CAMO n° 1754, 10 mai 2006]
  - b. les bâtiments sont, dans la mesure du possible, orientés de façon à optimiser le recours à l'énergie solaire et que l'aménagement paysager assure une protection contre le soleil d'été et les vents d'hiver.
  - c. l'utilisation de systèmes d'énergie de remplacement est envisagée.
2. La conception de l'aménagement paysagé doit tenir compte de la conservation de l'énergie et de l'eau en envisageant des mesures telles que :
  - a. la conservation de l'énergie par l'emplacement et le choix appropriés d'espèces fournissant de l'ombre et de la fraîcheur en été et une protection contre le vent en hiver;
  - b. l'utilisation d'espèces indigènes et qui requièrent peu d'eau, dans la mesure du possible, et
  - c. l'utilisation de surfaces perméables, de couleur pâle et paysagées, où cela est pratique, afin de réduire la rétention de la chaleur et de favoriser l'infiltration naturelle des eaux de ruissellement.

3. La conception et l'orientation des lotissements et des aménagements devrait optimiser les occasions d'utiliser des sources d'énergie renouvelables et de remplacement :
  - a. en optimisant l'exposition au soleil par l'orientation des rues et des bâtiments et
  - b. en veillant à ce que la pénétration des rayons du soleil ne soit pas bloquée sur des biens-fonds contigus.

#### **4.10 – Exigences en matière de parcs et d'espaces verts**

La Ville s'engage à créer un éventail d'espaces verts dans toutes les collectivités urbaines et rurales. Dans cette perspective, les exigences en matière d'espaces verts (sous-section 2.4.5) et de parcs et d'aires récréatives (sous-section 2.5.4) s'appliqueront dans l'examen des demandes d'aménagement.

##### **Affectation de terrains à l'aménagement de parcs**

1. [Ancienne politique 4 de la sous-section 2.5.4, non modifiée] À titre de condition de l'approbation d'un aménagement ou d'un réaménagement, la Ville exigera que des terrains soient affectés à l'aménagement d'un parc ou à des fins récréatives publiques en vertu des dispositions de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, y compris des exigences de rechange, de manière à satisfaire le mieux possible les besoins de la collectivité en matière de parcs et de loisirs.
2. [Ancienne politique 5 de la sous-section 2.5.4, non modifiée] La Ville peut exiger le règlement financier des exigences en matière d'affectation de terrains à l'aménagement de parcs, lorsque les terrains en question ne sont pas appropriés à cette fin, ne sont pas situés dans un emplacement opportun ou si les objectifs visés pour les parcs et les espaces verts ont déjà été satisfaits. Dans le cas où les exigences sont remplacées par un règlement financier, ce dernier servira à l'acquisition de nouveaux terrains de parc ou à l'amélioration d'un parc local existant et des installations de loisirs accessibles dans le secteur.
3. Dans les cas où un paiement est exigé, conformément à la politique 2, nul n'aura le droit de construire un bâtiment sur le bien-fonds qu'il est proposé d'aménager ou de réaménager aussi longtemps que le paiement n'aura pas été fait, à moins que des arrangements n'aient été pris à la satisfaction de la Ville pour ledit paiement.
4. [Ancienne politique 6 de la sous-section 2.5.4, non modifiée] La Ville déterminera l'affectation de terrains à l'aménagement de parcs pour les aménagements à utilisations polyvalentes en fonction de la proportion de l'emplacement ou du bâtiment occupé par chaque type d'utilisation ou sur une autre base proportionnelle et la mettra en œuvre par un règlement à cette fin, qui aura été préparé après consultation du public, de l'industrie de l'aménagement et des autres parties intéressées.

##### **Aménagements contigus à des espaces verts et à des cours d'eau importants**

5. La Ville veillera à ce que la conception et les caractéristiques des aménagements privés et des travaux publics contigus aux espaces verts importants – la Ceinture de verdure – ou aux biens-fonds désignés espaces verts d'importance ou caractéristiques naturelles urbaines augmentent la visibilité et l'accessibilité de ces biens-fonds publics et leurs liens avec le Réseau urbain d'espaces verts d'Ottawa :
  - a. en examinant les plans de lotissement en vue de repérer les occasions de situer les installations communautaires, les parcs et l'infrastructure publique d'importance proposés contigus à la Ceinture de verdure ou aux biens-fonds désignés espaces verts d'importance ou caractéristiques naturelles urbaines, ou de les relier avec ces derniers par des sentiers polyvalents ou d'autres liens d'espaces verts;
  - b. en exigeant que la conception des lotissements prévoie une grande façade de rue sur la Ceinture de verdure ou les biens-fonds désignés espaces verts d'importance ou caractéristiques naturelles urbaines et
  - c. en obligeant les requérants à démontrer, dans le cadre de l'examen du plan d'implantation, comment la conception du bâtiment, son orientation et son utilisation ainsi que le concept d'implantation tiennent compte des vues sur l'emplacement à partir des espaces verts contigus et

comment la conception du bâtiment et de l'emplacement favorise la visibilité et l'accessibilité des espaces verts contigus.

6. Dans son examen des demandes d'aménagement, la Ville tiendra compte du rôle central que jouent la rivière des Outaouais, la rivière et le canal Rideau, les autres rivières et ruisseaux pour la santé environnementale de la ville ainsi que l'apport de ces cours d'eau au patrimoine culturel, à la qualité des paysages et aux loisirs. L'accès du public aux berges des cours et des plans d'eau sera assurée dans le cadre du processus d'affectation de terrains à des utilisations publiques, abordé dans la sous-section 4.6.3 ou par d'autres moyens, tels que :
  - a. la propriété publique, les emprises de conservation, les fiducies de terrains publics, les engagements restrictifs, les boni ou tout autre moyen propre à l'emplacement;
  - b. le maintien d'emprises routières ouvertes ou non là où elles fournissent un accès public potentiel aux berges et
  - c. la prévision d'accès publics aux berges dans la conception de ponts ou d'ouvrages publics contigus ou en suggérant que d'autres organismes publics en tiennent compte aussi. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]
7. [Ancienne politique 4 de la sous-section 2.4.5, non modifiée] Les demandes de modification au Règlement de zonage concernant un bien-fonds dans le secteur urbain ou dans un village actuellement dans un zone de conservation d'un cours d'eau ou de loisirs en vue d'une autre fin, seront évaluées en tenant compte de la contribution de la parcelle aux espaces verts locaux, son emplacement par rapport au Réseau d'espaces verts urbains et de la possibilité de l'acquérir pour qu'il devienne un bien public et garantir l'accès public. [Modification n° 45, 27 septembre 2006] [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]
8. [Ancienne politique 6 de la sous-section 2.4.5, non modifiée] Les espaces verts privés - marinas, terrains de camping et terrains de golf – contribuent aux espaces verts dans Ottawa. Dans son examen d'une proposition de modification au Règlement de zonage relative à un de ces endroits, la Ville envisagera quelles sont les possibilités de maintenir le Réseau d'espaces verts dans le secteur, d'atténuer les répercussions de la perte ou d'acquérir les terrains conformément à la politique 6 de la sous-section 5.2.1 du présent plan. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]

## 4.11 – Conception urbaine et compatibilité

[Modification n° 28, 13 juillet 2005]

À l'échelle de la ville, les questions de compatibilité sont abordées dans le Plan officiel au moyen de la désignation appropriée des terrains et de politiques connexes précisant où et comment l'aménagement de certaines catégories d'utilisation du sol devrait être autorisé. Il s'ensuit que des politiques sont nécessaires pour localiser les utilisations susceptibles d'avoir des effets négatifs dans des endroits appropriés, soit généralement en périphérie des quartiers résidentiels. Étant donné que les désignations de secteur urbain général, de rue principale et de secteur d'emploi, parmi d'autres, permettent un vaste éventail d'utilisations, il faudra que le Règlement de zonage établisse des listes plus précises des utilisations permises et des règlements visant l'aménagement à l'intérieur de ces secteurs et sur des emplacements particuliers, de manière à assurer la compatibilité entre les formes bâties et les utilisations contiguës.

À l'échelle des quartiers ou des propriétés individuelles, les questions comme le bruit, les débordements de lumière, le stationnement et l'accès au stationnement, l'ombre et les conditions microclimatiques sont des considérations primordiales dans l'examen des rapports entre le nouvel aménagement et celui qui existe déjà. Souvent, la compatibilité d'échelle et d'utilisation exigera une conception soignée traitant adéquatement des répercussions de la construction intercalaire ou de la densification. Par conséquent, la question du « contexte » est un thème dominant du présent plan lorsqu'il est question de compatibilité et de conception.

## Examen des demandes d'aménagement

L'aménagement intercalaire est possible à peu près partout dans la ville. Il se fait généralement sur un lot distinct ou un regroupement de petits lots, sur un terrain vacant ou sous-aménagé. Le nouvel aménagement peut avoir une utilisation et des dimensions similaires aux utilisations qui l'entourent. Dans un tel cas, il est généralement fort simple de concevoir un aménagement qui soit compatible avec le milieu environnant ou s'y intègre harmonieusement. Il y a lieu de tenir compte des lignes directrices approuvées par le Conseil relatives aux aménagements intercalaires, qui devraient orienter leur conception.

Dans d'autres situations, il peut être plus compliqué d'assurer la compatibilité des aménagements. Pour respecter les orientations stratégiques du plan en matière de gestion de la croissance, dans de nombreux secteurs de la Ville, particulièrement ceux qui sont contigus aux grandes routes ou qui sont situés en périphérie des quartiers ou à proximité des stations du transport en commun, le zonage peut autoriser un aménagement plus dense que par le passé. Une modification au Règlement de zonage pourrait être nécessaire pour changer l'utilisation permise du sol et pour accroître la hauteur ou la densité maximale permises. La compatibilité de l'aménagement proposé avec le quartier doit également être évaluée.

Des critères objectifs permettent d'évaluer la compatibilité sont la hauteur, la masse, la relation d'échelle, et le rapport terrain/bâtiment, comme le retrait par rapport à la rue et la distance entre les bâtiments. L'évaluation de la compatibilité du nouvel aménagement tiendra compte non seulement de la forme bâtie, mais aussi des caractéristiques fonctionnelles, telles que la circulation, l'accès et le stationnement.

Les demandes d'aménagement et les propositions de travaux publics seront évaluées dans le contexte de la présente sous-section, de même que de la sous-section 2.5.1. En soi, les questions de compatibilité et de conception ne déterminent pas ce qu'un aménagement devrait être, mais influent sur l'évaluation du mérite d'une proposition d'aménagement.

### Politiques

1. Lorsqu'elle évaluera une proposition de nouvel aménagement ou de réaménagement, la Ville appliquera à titre de test clé la manière dont la conception prend avantage des occasions d'améliorer les caractéristiques et la qualité du secteur et comment elle fonctionne.
2. Lorsqu'elle évaluera la compatibilité d'une demande d'aménagement, la Ville prendra en considération les politiques concernant les désignations d'utilisation du sol pour l'emplacement en question et le plan de conception communautaire, le plan secondaire ou les politiques propres à l'emplacement qui s'appliquent, les lignes directrices approuvées par le Conseil, les évaluations environnementales par la Province et les plans de conception fonctionnelle des projets d'immobilisations, de même que les objectifs et principes de conception énoncés à la sous-section 2.5.1 et les politiques des sous-sections 4.1 à 4.10.
3. Outre la politique 2 énoncée à la sous-section 4.11.1 ci-dessus, la Ville tiendra compte dans son évaluation de la compatibilité des demandes d'aménagement des critères suivants. Les paramètres de la compatibilité varieront selon l'utilisation proposée et le contexte de la planification. Par conséquent, dans une situation donnée, il peut arriver que certains critères ne s'appliquent pas ou soient évalués et pondérés en fonction des caractéristiques de l'emplacement :
  - a. La circulation : Les routes doivent pouvoir servir adéquatement l'aménagement, c'est-à-dire être d'une capacité permettant d'absorber la circulation attendue. En général, un aménagement susceptible d'engendrer une circulation dense devrait se faire le long d'artères ou de routes collectrices principales afin de réduire le plus possible la possibilité que le trafic déborde sur les petites routes collectrices et les rues locales.
  - b. L'accès des véhicules : L'emplacement et l'orientation de l'entrée et de la sortie des véhicules devraient être conçus en tenant compte d'éléments comme l'incidence du bruit, l'éblouissement des phares, l'atteinte à la vie privée dans les lotissements contigus ou opposés, etc. L'entrée et la sortie des véhicules dans un aménagement pouvant engendrer une circulation automobile dense

## Examen des demandes d'aménagement

- devraient, dans la mesure du possible, être dirigées vers des rues autres que les rues locales, compte tenu des objectifs en matière de sécurité et autres relatifs aux transports du présent plan.
- c. Les exigences de stationnement : L'aménagement devrait prévoir suffisamment de places de stationnement sur les lieux pour limiter les risques de débordement sur le secteur environnant. Il convient d'envisager diverses formes de stationnement, y compris des parcs de stationnement en surface, souterrains et en élévation tout en tenant compte du contexte et du caractère du secteur. Le cas échéant, il faut aussi examiner la possibilité de resserrer les exigences en matière de stationnement et de promouvoir les déplacements effectués à pied, à bicyclette et au moyen du transport en commun, particulièrement dans le voisinage des stations ou des principaux arrêts du système, conformément aux dispositions de la sous-section 4.3.
  - d. ~~La hauteur et la masse des bâtiments : Les nouveaux bâtiments devraient tenir compte du contexte du secteur, c'est à dire de la hauteur et de la dimension des bâtiments adjacents et de la fonction prévue pour le secteur. L'application de principes de conception permettant de s'assurer que les bâtiments sont à échelle humaine améliorera le confort de l'utilisateur et son appréciation du nouvel aménagement dans le contexte existant. Lorsqu'une variété de hauteurs et de dimensions est opportune, il sera souhaitable que la hauteur de construction suive une courbe de transition. On pourra décider de ne pas appliquer ce principe lorsqu'il existe des retraits et des zones tampons naturelles ou qu'on pourra recourir à des mesures de conception appropriées pour créer un milieu plus convivial pour les piétons au niveau du sol.~~
  - e. Profil de la communauté avoisinante : Lorsque dans l'aménagement proposé, la hauteur, la dimension, la proportion et le retrait des bâtiments, ainsi que la distance entre eux ne correspondent pas au profil du secteur, la conception proposée peut compenser cet écart par le traitement d'autres caractéristiques communes avec la communauté avoisinante.
  - f. Les aires d'agrément extérieures : L'aménagement devrait respecter le caractère privé des aires d'agrément extérieures des unités résidentielles voisines et réduire au minimum tout effet indésirable grâce au choix de l'emplacement et à la conception des bâtiments ainsi qu'au recours à des écrans, à l'aménagement paysagé et à d'autres mesures de conception atténuantes.
  - g. Les aires de chargement, de service et d'entreposage à l'extérieur : Il convient de camoufler par divers moyens (p. ex., l'emplacement, le confinement, les écrans, les talus et l'aménagement paysagé) les caractéristiques opérationnelles et l'apparence visuelle des installations de chargement, des aires de service (y compris les endroits où sont déposées les ordures), des stationnements et des espaces réservés à l'entreposage à l'extérieur de biens ou de matériaux. Dans la mesure du possible, ces utilisations et activités devraient être éloignées des résidences.
  - h. L'éclairage : Il faut éviter les possibilités ou atténuer les possibilités de débordement de lumière ou d'éblouissement de quelque source que ce soit dont souffriraient les aires voisines sensibles à la lumière.
  - i. Le bruit et la qualité de l'air : L'aménagement devrait être conçu et situé de façon à réduire le plus possible le risque que des utilisations contiguës sensibles souffrent des effets négatifs considérables du bruit, des odeurs et d'autres émanations.
  - j. L'ensoleillement : Dans la mesure du possible, l'emplacement des bâtiments et l'application de diverses mesures de conception devraient réduire au minimum l'ombre faite aux propriétés avoisinantes, en particulier aux aires d'agrément extérieures.
  - k. Le microclimat : L'aménagement devrait être conçu de manière à limiter les effets négatifs du vent, de la poudrierie et de la température sur les propriétés contiguës.
  - l. Les services d'appui au quartier : L'aménagement devrait contribuer aux commodités et aux services existants ou proposés, comme les établissements de santé, les écoles, les parcs et les aires de loisirs, ou être bien servi par ceux-ci. Lorsqu'il vise précisément à apporter de tels services et commodités, le projet d'aménagement doit avoir une ampleur correspondant aux besoins et au caractère du secteur. [Modification n° 28, 13 juillet 2005] [ Décision de la CAMO n° 2649, 21 septembre, 2006]
4. (Ancienne politique 1 de la sous-section 2.5.1, modifiée) ~~Dans la préparation de plans de conception communautaire, l'examen des demandes d'aménagement, les études, les autres plans et les travaux~~

## Examen des demandes d'aménagement

publics entrepris par la Ville, la Ville appliquera les objectifs et les principes de conception mentionnés ci-dessus. Le requérant doit indiquer comment l'aménagement proposé se conforme à l'objet des objectifs et des principes de conception. Les considérations en matière de conception de l'Annexe 3 offrent quelques suggestions à cet effet. L'importance de chaque principe doit être évalué et pondéré selon les circonstances particulières envisagées. Quoiqu'il faille tenir compte de tous les objectifs et principes en matière de conception, ils ne s'appliqueront pas tous dans tous les cas ni n'auront-ils tous la même importance. La Ville travaillera de concert avec la collectivité visée en vue de déterminer comme le cadre de conception doit être mis en œuvre pour divers types particuliers de demandes d'aménagement.

5. Les bâtiments, les constructions et l'aménagement paysagé doivent contribuer à définir les espaces publics, tels que les rues et les parcs. Dans les secteurs de densification désignés à la sous-section 2.2.2 du présent plan, l'aménagement prendra la forme d'une façade continue le long de la rue et favorisera un cadre convivial pour les piétons. Dans certaines parties de la ville, ceci veut dire que les nouveaux aménagements consolideront le tissu bâti existant en profitant des occasions de réaménagement ou d'aménagement intercalaire. Dans d'autres cas, en l'absence d'un tissu bâti existant, les nouveaux bâtiments viendront combler les lacunes du paysage de rue créées par le stationnement et/ou les grands retraits de bâtiments. Les nouveaux bâtiments doivent soit être intégrés de manière appropriée dans le tissu bâti existant, soit contribuer à créer un nouveau tissu bâti.
6. (Ancienne politique 2 de la sous-section 2.5.1) La Ville travaillera avec les requérants de demandes d'aménagement dans l'atteinte des objectifs et des principes en matière de conception du présent plan par la coordination et l'élaboration de projets d'amélioration des immobilisations dans la sphère publique de pair avec les activités d'aménagement et de réaménagement sur des biens-fonds contigus dans la sphère privée.
7. (Ancienne politique 3 de la sous-section 2.5.1) À titre de propriétaire de nombreux espaces, ouvrages et bâtiments publics, la Ville donnera l'exemple à la communauté en présentant de l'art public dans les installations municipales (devant inclure toutes les constructions et tous les biens-fonds municipaux) et encouragera les propriétaires et les promoteurs tant publics que privés à inclure des œuvres d'art dans leurs aménagements. [Modification n° 28, 13 juillet 2005]

### Profil de bâtiment

8. Les directives suivantes concernent la préparation de politiques en matière de profil de bâtiment dans le cadre des plans de conception communautaire, des plans secondaires et de l'examen des demandes d'aménagement :
  - a. de faible hauteur – de un à quatre étages;
  - b. de moyenne hauteur – de cinq à neuf étages et
  - c. de grande hauteur – d'au moins 10 étages.
9. Les bâtiments de grande hauteur peuvent être envisagés sur des biens-fonds désignés comme suit à l'Annexe B du présent plan, pourvu que toutes les autres politiques du plan soient respectées :
  - a. secteur central;
  - b. centre d'utilisations polyvalentes et centre-ville;
  - c. secteur d'emploi, principalement des parcs d'affaires et des centres d'entreprises de prestige, sous réserve des dispositions en matière de transitions appropriés de la forme bâtie entre les secteurs d'emploi ou d'entreprise et les collectivités résidentielles à profil plus bas et
  - d. rue principale traditionnelle et artère principale, pourvu que les dispositions de la politique 10 (ci-dessous) soient respectées.
10. Outre les dispositions de la politique 9 (ci-dessus), un bâtiment de grande hauteur peut être envisagé et des hauteurs supérieures à celles de la sous-section 3.6.3 peuvent être envisagées sur une rue principale, dans les endroits suivants, pourvu que toutes les autres dispositions du présent plan aient été respectées :
  - a. dans des secteurs caractérisés par des bâtiments de grande hauteur qui ont un accès direct à une artère;



## Examen des demandes d'aménagement

- b. à moins de 600 mètres d'une station du transport en commun rapide;
  - c. lorsqu'un plan de conception communautaire, un plan secondaire ou un autre plan approuvé par le Conseil détermine qu'un endroit convient à la création d'un point d'intérêt pour la collectivité sur un lot d'angle stratégique, à une entrée de rue aménagée ou dans un endroit où il est possible d'envisager un appui important au transport en commun par la présence d'un arrêt ou d'une station et un mélange d'utilisations et d'activités axées sur les piétons et le transport en commun;
  - d. dans les secteurs désignés à cette fin dans le Règlement de zonage, ~~les plans de conception communautaire, les plans secondaires ou de plans similaires approuvés par le Conseil;~~
  - e. dans les secteurs où une transition de la forme bâtie telle que décrite à la politique 12 (ci-dessous) est pertinente.
11. Les hauteurs de bâtiment supérieures à celles précisées à la sous-section 3.6.3 peuvent être envisagées sur une rue principale traditionnelle dans les mêmes circonstances que celles énoncées dans la politique 10 (ci-dessus).

### Profil de bâtiment et compatibilité

12. L'intégration de bâtiments plus hauts dans un secteur caractérisé par une forme bâtie plus basse est un important défi de conception urbaine, particulièrement dans un contexte de densification. Les propositions d'aménagement doivent tenir compte de questions de compatibilité avec les utilisations du sol environnantes et d'intégration dans le milieu par une transition efficace de la forme bâtie entre des secteurs de profil différent. Ces transitions serviront de lien entre l'aménagement proposé et les utilisations ~~autant existantes que prévues, tenant compte ainsi du fait que la fonction planifiée pour un secteur tel qu'établi dans des documents approuvés par le Conseil, tels qu'un plan de conception communautaire, ou dans le Règlement de zonage, peut refléter un état futur qui diffère de la situation existante. Une transition devrait être réalisée par divers moyens, tels :~~
- a. les changements graduels de hauteur de bâtiment (p. ex., les plans angulaires ou les étages en retrait);
  - b. la répartition de la masse (p. ex., les habitations à entrée au niveau de la rue dans un aménagement de grande hauteur ou un socle le long d'une rue principale);
  - c. les caractéristiques particulières (p. ex., l'échelle, le rythme, les couleurs, la finition complémentaire et le traitement extérieur du bâtiment);
  - d. la conception architecturale (p. ex., les plans angulaires ou les lignes des corniches) et
  - e. les retraits de bâtiments.
13. ~~[Ancienne politique 2d] de la sous-section 4.11, modifiée~~ La nécessité de prévoir des transitions de la forme bâtie peut être compensée ou réduite lorsqu'il existe des tampons naturels et des caractéristiques ou des changements de niveau et de topographie ou par l'orientation des bâtiments et la dispositions des modes d'utilisation du sol.
14. Un bâtiment de grande hauteur sera considéré comme étant un exemple d'architecture en soi et un élément de conception urbaine situé dans un contexte plus vaste.
15. L'application de principes de conception qui contribuent à un sentiment d'échelle humaine améliorent et rehaussent le niveau de confort de l'utilisateur et la perception favorable du nouvel aménagement dans son contexte. La Ville envisagera les propositions présentées en vue de la construction de bâtiments de grande hauteur en tenant compte des éléments suivants, selon le type d'approbation qui est demandée :
- a. la relation entre l'échelle, la masse et la hauteur de l'aménagement proposé et celles des bâtiments contigus, par rapport au caractère du secteur immédiat, à la vision pour le secteur établie dans les plans de conception communautaire, les plans secondaires et les autres plans similaires approuvés par le Conseil et au Règlement de zonage;
  - b. la largeur de l'emprise publique sur laquelle le bâtiment proposé donne; si elle est large le bâtiment peut être plus haut; des directives générales à ce sujet ~~seront~~ ~~seront~~ données dans les lignes directrices de la Ville en matière de conception de bâtiments de grande hauteur;
  - c. la largeur et la profondeur du lot sur lequel le bâtiment proposé sera construit; de plus grandes largeur et profondeur offrent plus de flexibilité en matière de hauteur de bâtiment;

---

**Examen des demandes d'aménagement**

---

- d. la capacité de la proposition de rehausser des vues existantes, des panoramas ou des repères ou d'en créer de nouveaux;
- e. l'effet qu'à la conception du sommet du bâtiment sur l'horizon;
- f. la qualité de l'architecture et de la conception urbaine;
- g. l'apport de la proposition à la sphère publique, y compris sa contribution et son interaction avec les alentours au niveau de la rue;
- h. l'optimisation de l'accessibilité, des liens et de l'appui au transport en commun;
- i. l'adéquation entre les déplacements des véhicules entrants et quittant l'emplacement et la capacité du réseau routier desservant l'aménagement;
- j. l'adaptabilité du concept au gré du temps en vue de rehausser son écoefficacité.