Bienvenue

Séance portes ouvertes nº 3

Bowesville (quartier S-3)

Quartier projeté

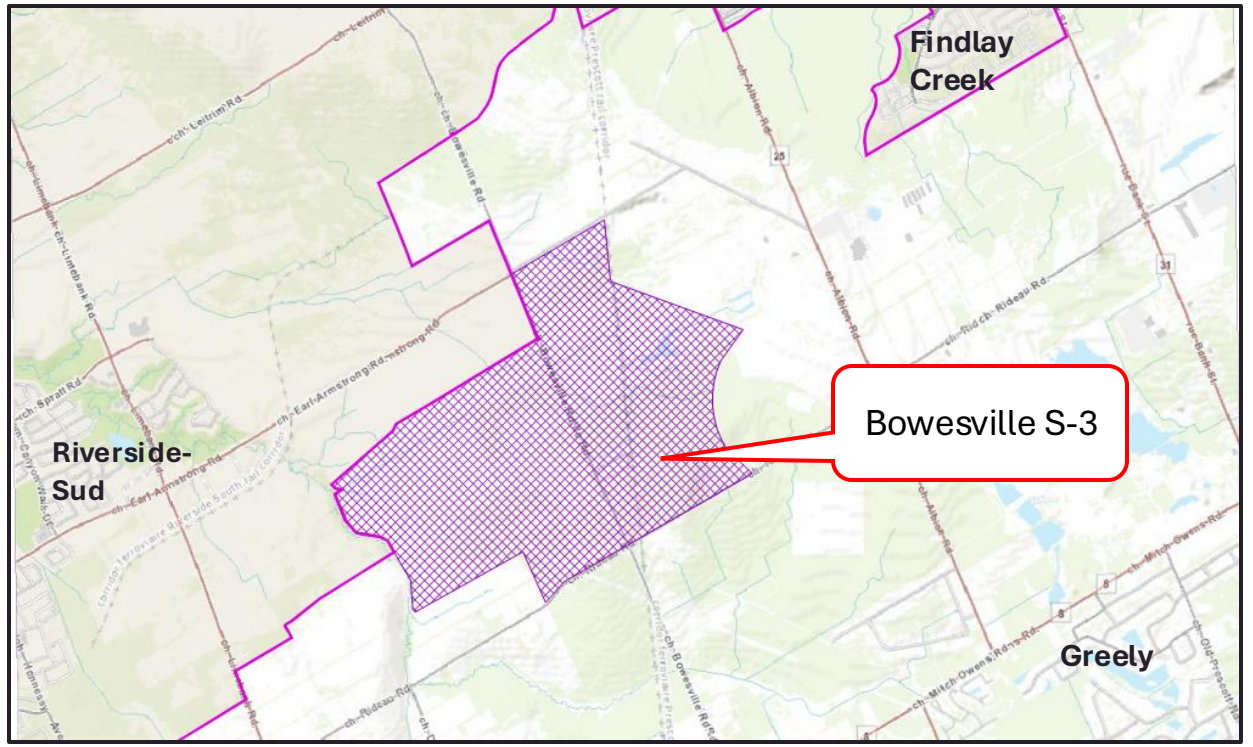
le 28 juillet 2026

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Contexte

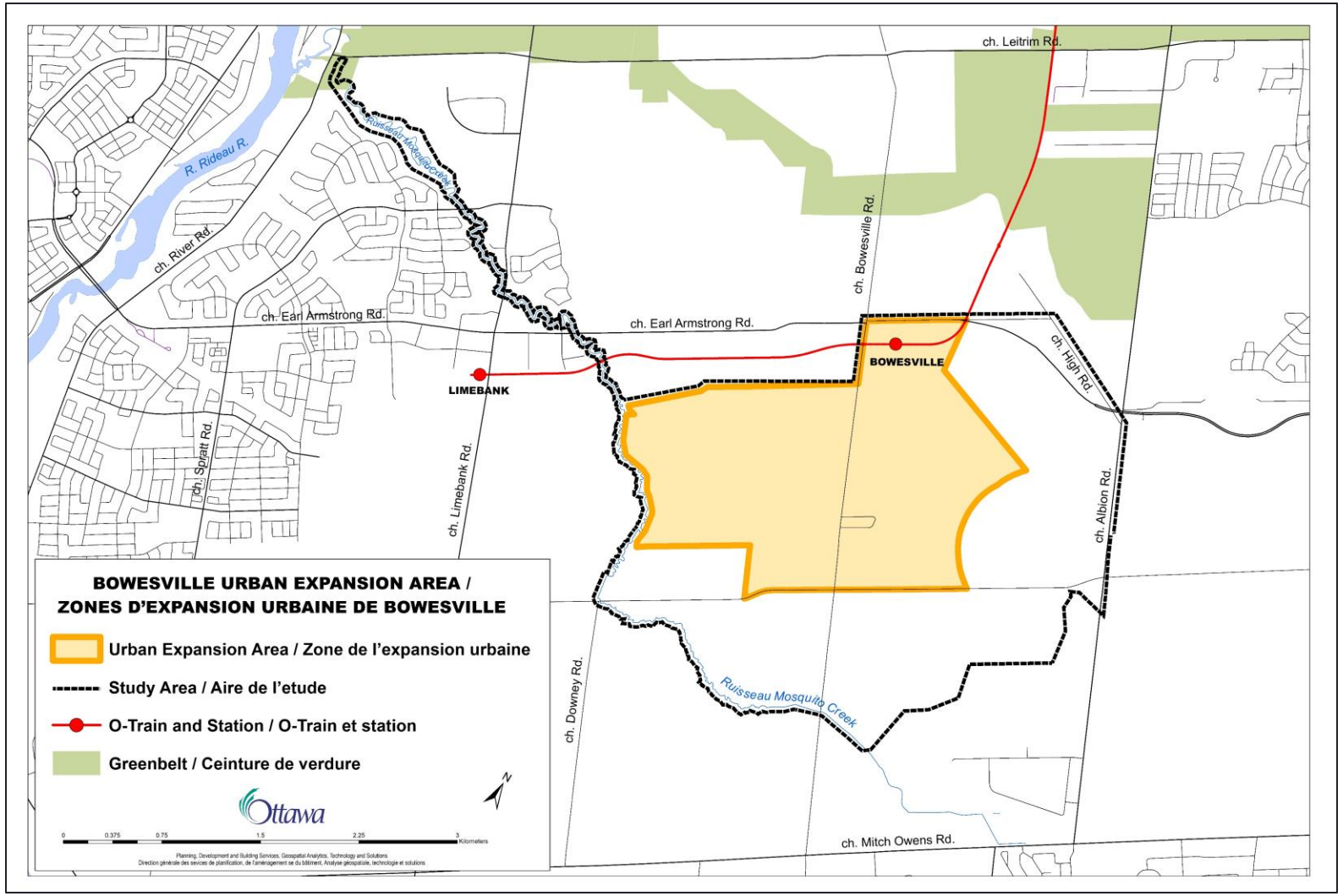
En 2023, le ministre des Affaires municipales et du Logement a approuvé le nouveau Plan officiel et l'expansion urbaine dont nous discutons aujourd'hui.

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa fait état du processus d'aménagement des collectivités nouvelles dans les terrains de la zone d'expansion urbaine. Cette initiative de planification, menée par un promoteur, cadre avec le Plan officiel et l'évaluation environnementale municipale de portée générale et se déroule selon l'approche du Plan directeur, dans un souci de concertation et d'intégration.



L’aire du quartier projeté

Le secteur dont les contours sont tracés en orange correspond au périmètre du quartier projeté. L’aire de l’étude, qui est plus vaste, est analysée en fonction du périmètre naturel existant du drainage et du transport.



Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Études directrices









Quels types d'études directrices faut-il mener avant d'aménager un nouveau quartier?

Selon la superficie et le contexte, chaque secteur a des impératifs et une portée techniques différents. Le quartier projeté S3 a été étudié pour:

- l'environnement naturel
- les transports
- la viabilisation (aqueducs, égouts et drainage)
- le contexte de planification

Ensemble, les informations issues de ces études constituent le contexte et établissent les conditions existantes. Les possibilités et contraintes sont ensuite identifiées, et les solutions de rechange sont évaluées. Ces études directrices soutiennent la solution recommandée et orientent l'aménagement de façon à planifier le nouveau quartier de manière sécuritaire, durable et efficace.

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Calendrier du projet (visé)

En bref

Lancement de l'étude

Étude préliminaire et mise sur pied des groupes de travail techniques (planification et conception, patrimoine naturel, ingénierie et transport)

Hiver 2024

Assemblée publique 1

Lancement du projet : présentation du projet et de l'équipe responsable.

Printemps 2024

Assemblée publique 2

Présentation des conditions actuelles, de la planification initiale et de l'ingénierie.

Automne 2024.

Assemblée de ce soir

Assemblée publique 4

Présentation des solutions de rechange pour la planification et l'ingénierie, et des options de plan conceptuel initial.

Été 2026

Assemblée publique 4

Présentation des alternatives privilégiées pour la planification et l'ingénierie, et du plan de conception privilégié.

Automne 2026

Modification du Plan officiel au Comité de la planification et du logement

Séance portes ouvertes obligatoire pour la modification du Plan officiel au Comité de la planification et du logement de la Ville d'Ottawa.

Hiver 2027

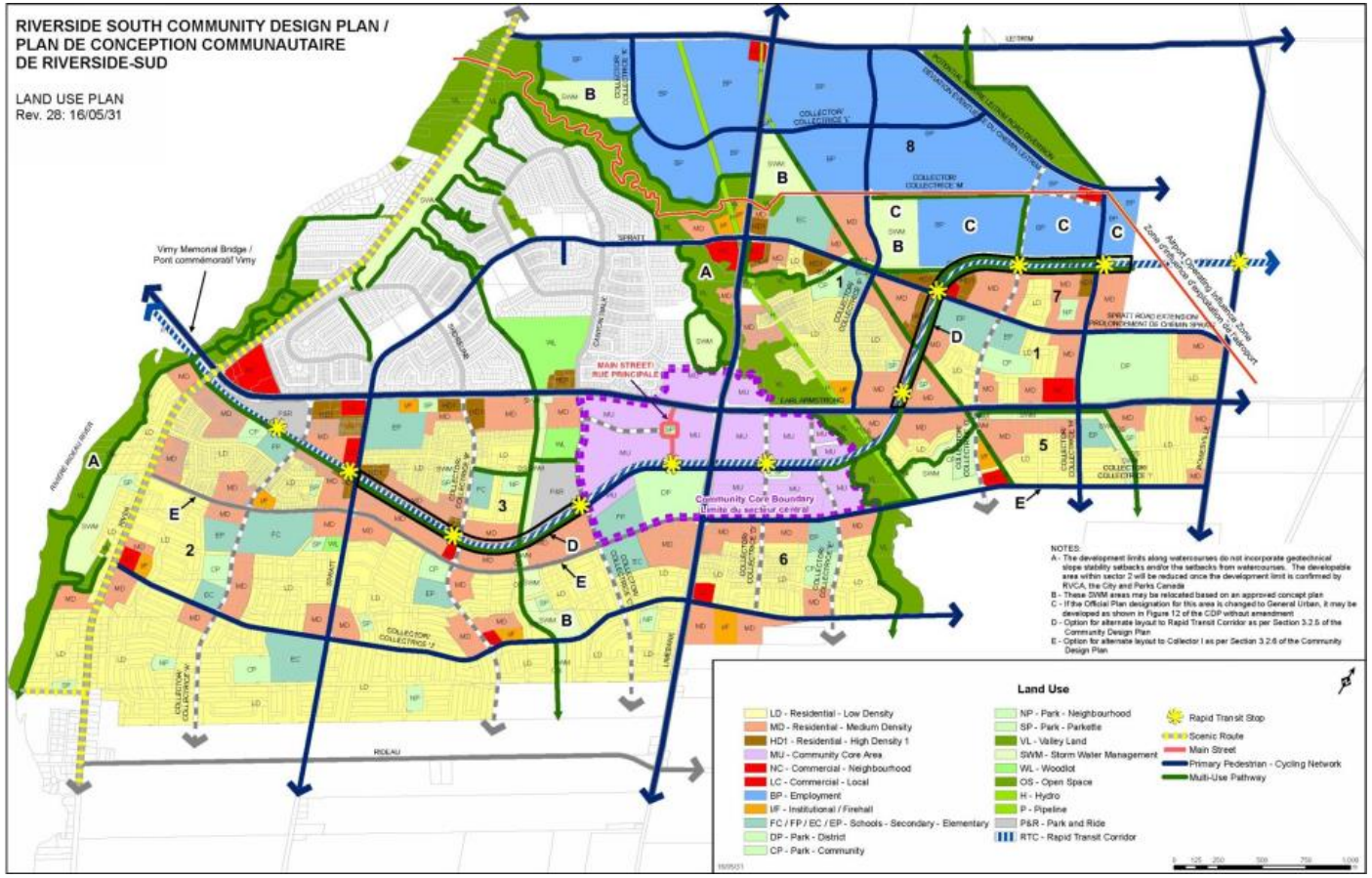
Demandes de modifications du Règlement de zonage et de lotissement

Soumission des demandes de modification du Règlement de zonage et du plan de lotissement. Affichage sur Ottawa.ca

Printemps 2027

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Une collectivité urbaine nouvelle et distincte



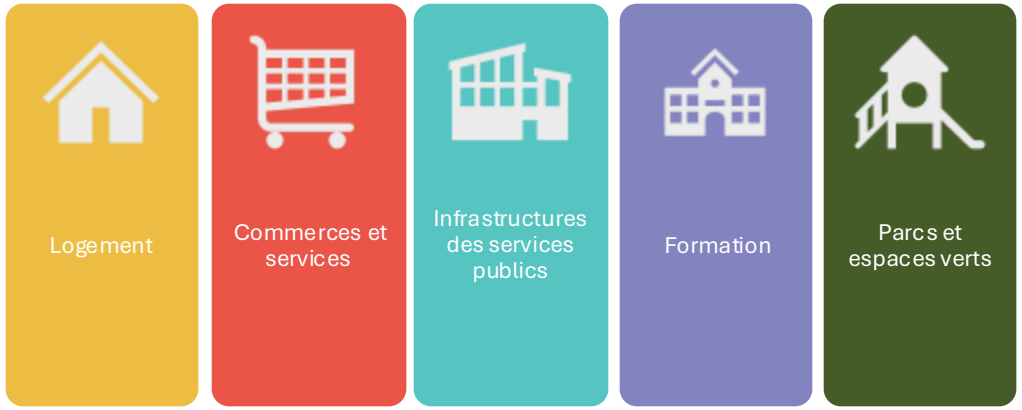
Bowesville sera une nouvelle collectivité urbaine distincte, attenante au secteur à aménager dans Riverside-Sud. La communauté tirera parti de la station O-Train Bowesville existante. Ce nouveau quartier épousera la vision de la dans l'établissement et le développement des quartiers du quart d'heure.

Le secteur de Bowesville sera imbriqué dans le secteur du Plan secondaire de Riverside-Sud.

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Qu’est-ce que le quartier du quart d’heure?





Le concept du quartier du quart d’heure offre aux résidents des options qui leur permettent de se déplacer à pied pour répondre à leurs besoins journaliers ou hebdomadaires en rapprochant les destinations. Ces quartiers sont conçus pour assurer, entre les destinations, des liaisons faciles, sécuritaires et agréables.

Les quartiers du quart d’heure sont des secteurs compacts et bien connectés, qui regroupent un ensemble divers d’aménagements, dont toutes sortes de types de logements, de boutiques, de services, de moyens d’accès locaux aux produits alimentaires, d’écoles et de centres de garde d’enfants, de pôles d’emploi, d’espaces verts, de parcs et de sentiers.

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Possibilités et contraintes – Légende

Légende – éléments généraux

Legend Symbol	FR
	Limites actuelles du périmètre urbain
	Limites de l'expansion du périmètre urbain
	Fossé existant
	Cours d'eau existant
	Drain municipal existant
	Ponceau existant

Légende – contraintes

Legend Symbol	FR
	Terres humides locales

Légende – caractéristiques

Legend Symbol	FR
	Boisés d'importance
	Habitat de reproduction confirmé pour les amphibiens forestiers

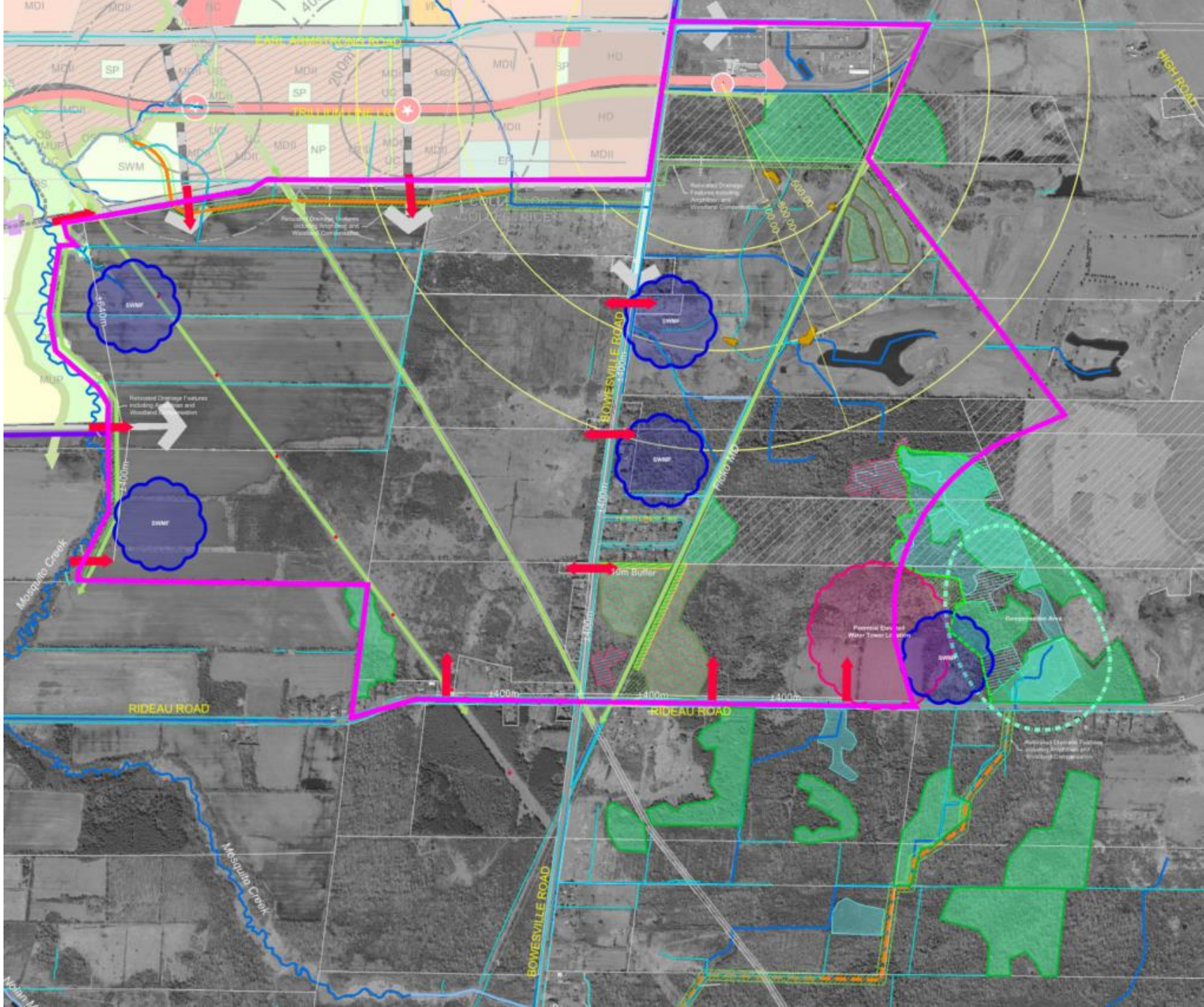
Légende – possibilités

Legend Symbol	FR
	Limites potentielles du délimité des contraintes (terre humide locale / boisé d'importance)
	Déplacement de boisés d'importance et de terres humides
	Compensation de terres humides locales
	Compensation de boisés d'importance
	Conservation de boisés d'importance
	Déplacement d'infrastructures de drainage et sortie de drainage améliorée (compensation des boisés comprise)
	Possibilité d'une route collectrice
	Emplacement potentiel d'une infrastructure de gestion des eaux pluviales
	Zone de compensation
	Terrains fédéraux
	Emplacement potentiel d'un château d'eau surélevé
	Distance de marche depuis une station de TLR existante

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Possibilités et contraintes

Cette figure illustrant les contraintes et les possibilités a été créée pour résumer les conditions existantes présentées lors de la journée portes ouvertes précédente. Les contraintes et les possibilités identifiées sont parmi les principes clés qui ont mené aux solutions de rechange du plan conceptuel préparées pour cette séance portes ouvertes. Les éléments présentés sur ce plan sont pris en considération dans le cadre de la planification et de la conception du nouveau quartier.



Croissance dans le transect du secteur de banlieue

La surzone des quartiers projetés est appliquée aux terrains qui ont été ajoutés aux limites urbaines pour répondre à la croissance de la Ville dans le transect du secteur de banlieue et qui forment une partie de la zone verte urbaine. La surzone des quartiers projetés vise à orienter l'aménagement de ces secteurs en vue de la création par la Ville de quartiers du quart d'heure piétonnables qui sont bien desservis par le transport en commun rapide.

La croissance dans le transect du secteur de banlieue doit être axée principalement sur des aménagements résidentiels de faible hauteur offrant une gamme complète d'options de logement afin de respecter les exigences de densité minimale énoncées à la section 3 — Cadre de gestion de la croissance du Plan officiel. Des hauteurs d'immeubles et des densités accrues sont envisagées près de la station O-Train de Bowesville afin de respecter les objectifs de densité minimale exigés par la Déclaration provinciale sur la planification (2024). Les aménagements non résidentiels complémentaires sont également autorisés dans le transect du secteur de banlieue.

Densité residentielle	
Densité minimale (Plan officiel)	36 unités par hectare net
Densité estimée dans S3	De 40 à 44 unités par hectare net
Nombre approximative d'unités dans S3	De 7 200 à 7 900
Population estimée	De 17 600 à 17 900

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Légende – Plans d'utilisation du sol A, B, C

Legend Symbol	FR
	Limites du périmètre urbain
	Limites de l'expansion du périmètre urbain
	Zone affinée selon l'étude de la décharge
CP	Parc communautaire
NP	Parc de quartier
WP	Parc boisé
	Couloirs de services publics et de transport vert
	Sentier polyvalent
	Élément de drainage retracé
	Couloir de drainage
	Caractéristiques naturelles (terre humide/forêt)
	Terres vallonnées importantes
	Caractéristique naturelle existante
	Marge de retrait de l'aménagement
	Terrains fédéraux
	Quartier - densité faible
	Quartier - densité moyenne
	Quartier - densité élevée
	École
	Caserne de pompier / édifice institutionnel
	Installation de gestion des eaux pluviales

	Infrastructure de transport en commun
	Utilisations polyvalentes
	Commerces locaux
	Château d'eau
	Artère
	Route collectrice (route de 26 m)
	Route collectrice existante (26 m)
	Transport en commun rapide par train léger sur rail
	Futur tracé de l'artère principale
	Futur tracé de la route collectrice

Légende – Plan secondaire de Riverside-Sud

Legend Symbol	FR
	Quartier - densité faible
	Quartier - densité moyenne
	Quartier - densité élevée
	Centre-ville
	Commerces locaux
	Zone de la future station de l'O-Train

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Plan d’aménagement A

- Tracé de l’intersection avec le croissant Ficko au chemin Bowesville
- Deux routes collectrices nord-sud à l’est du chemin Bowesville.

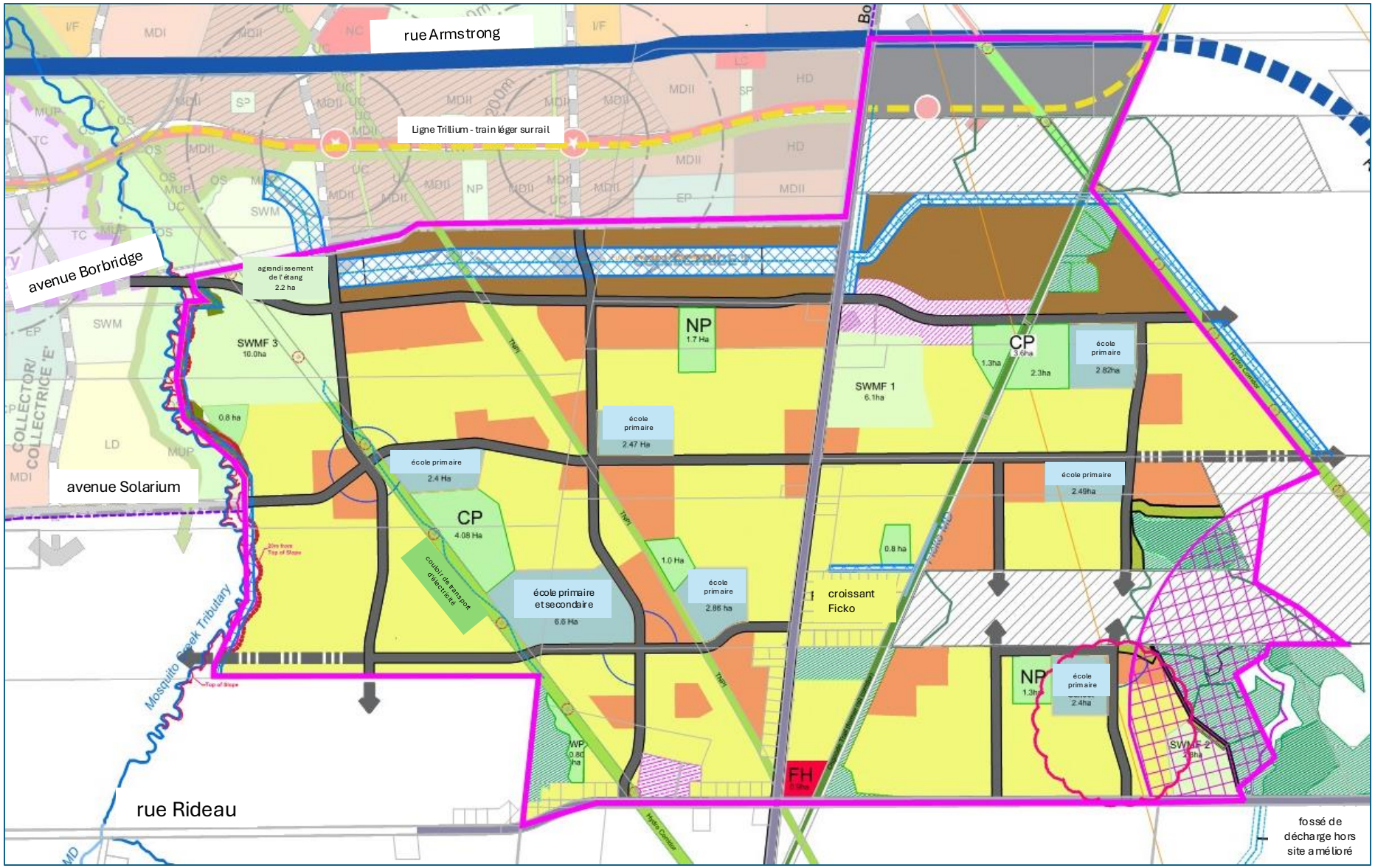
Réseau routier

- Diversité d'emplacements et de superficies de parcs; parc communautaire plus grand à l'ouest du chemin Bowesville
- Variations mineures entre les écoles primaires; les écoles secondaires sont encore à déterminer

Destinations locales

- Meilleure conservation des forêts existantes, avec une compensation minimale dans les corridors de verdure et les autres éléments naturels
- Le tracé de l’affluent 7 entre les futurs immeubles à forte densité offre la possibilité d'aménager des espaces verts et des liaisons pour le transport actif
- 3 installations de gestion des eaux pluviales : 1 à l’ouest et 2 à l’est du chemin Bowesville

Caractéristiques écologiques et hydrologiques



Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Plan d'aménagement B

- Intersection déplacée au sud du croissant Ficko et du chemin Bowesville
- Une route collectrice nord-sud à l'est du chemin Bowesville

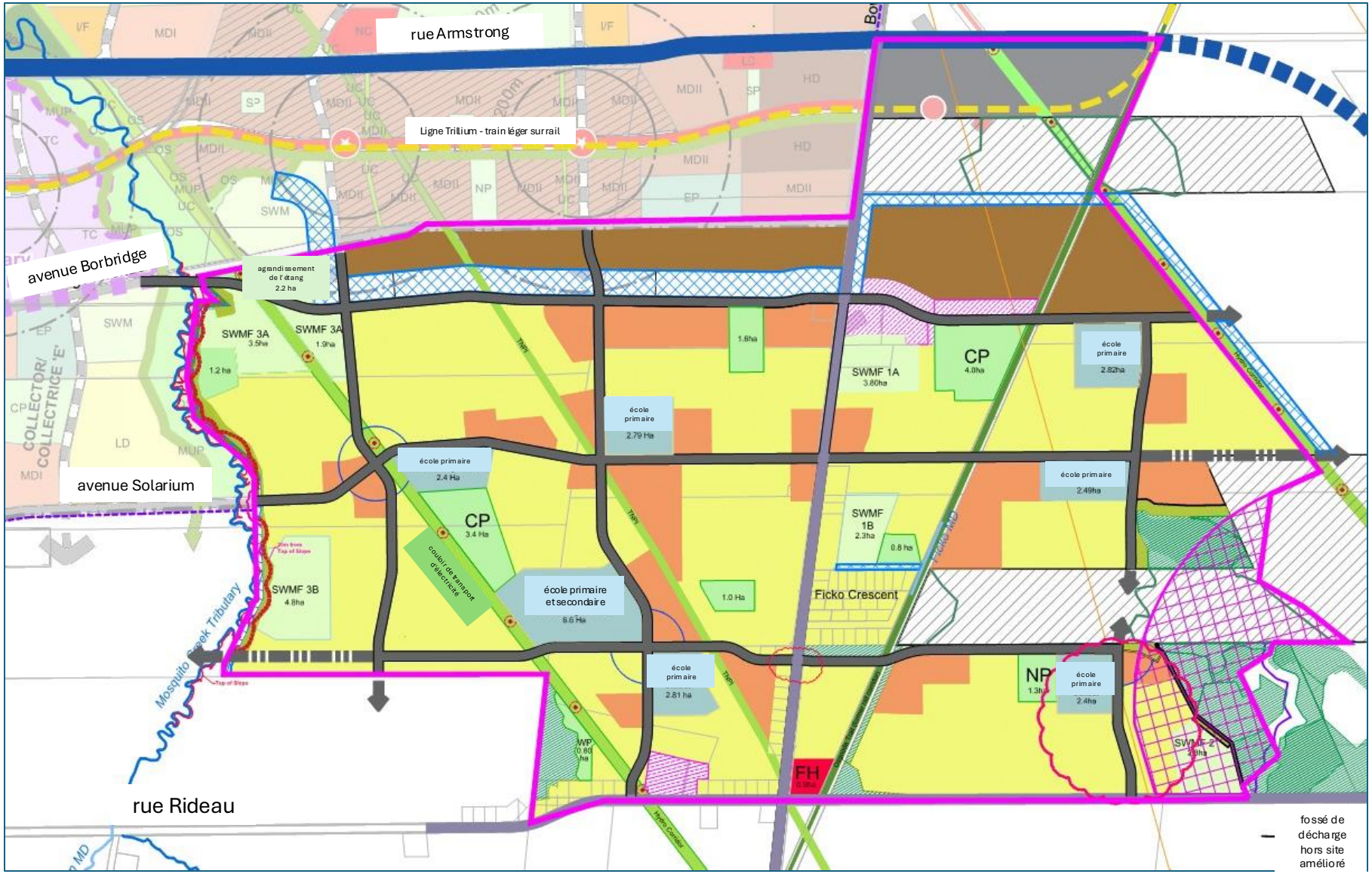
Réseau routier

- Diversité des emplacements et des superficies des parcs; parc communautaire plus grand à l'est du chemin Bowesville
- Variations mineures entre les écoles primaires; les écoles secondaires sont encore à déterminer

Destinations locales

- Compensation plus importantes dans les corridors d'espaces verts et les autres éléments naturels
- Le tracé de l'affluent 7 le long de la route collectrice offre une possibilité d'espace vert et de mobilité active, et assure une transition entre les blocs à haute densité et le reste de la communauté
- 5 installations de gestion des eaux pluviales : 2 à l'ouest et 3 à l'est du chemin Bowesville

Caractéristiques écologiques et hydrologiques



Ottawa · NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects · Stantec

Plan d'aménagement C

- Intersection déplacée au sud du croissant Ficko et du chemin Bowesville (virage modifié à l'ouest du chemin Bowesville)
- Une route collectrice nord-sud à l'est du chemin Bowesville

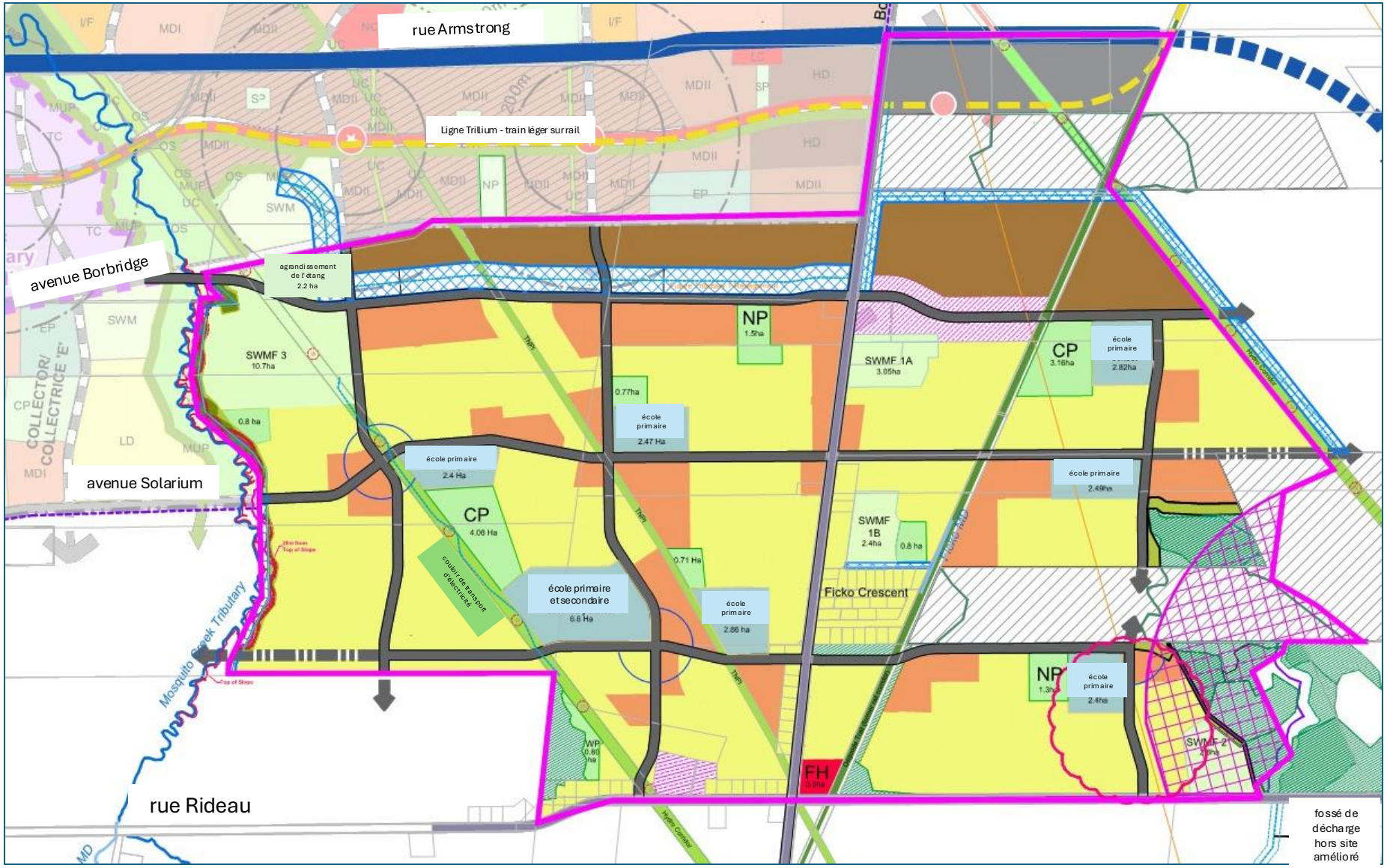
Réseau routier

- Diversité des emplacements et des superficies des parcs; parc communautaire plus grand à l'est du chemin Bowesville
- Variations mineures entre les écoles primaires; les écoles secondaires sont encore à déterminer.

Destinations locales

- Compensation plus importantes dans les corridors d'espaces verts et les autres éléments naturels.
- Le tracé de l'affluent 7 le long de la route collectrice offre une possibilité d'espace vert et de mobilité active, et assure une transition entre les blocs à haute densité et le reste de la communauté.
- 4 Infrastructures de gestion des eaux pluviales : 1 à l'ouest et 3 à l'est du chemin Bowesville.

Caractéristiques écologiques et hydrologiques



Ottawa · NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects · Stantec

Options de structuration de la communauté

Réseau routier	Aménager des rues publiques collectrices planifiées et en créer de nouvelles dans le quartier pour favoriser une meilleure connexion, en suivant une grille optimale de 300 à 400 mètres. Les rues locales seront déterminées au moyen de futures demandes de lotissement et formeront le réseau interne de la nouvelle communauté.
Destinations locales accessibles par transport actif	Petites surfaces commerciales et de services stratégiquement situées près des écoles et des parcs, reliées par un réseau de sentiers polyvalents et d'espaces verts afin de favoriser les déplacements à pied et à vélo.
Caractéristiques écologiques et hydrologiques	Options concernant la conservation et l'amélioration des caractéristiques naturelles actuelles. Création de nouveaux espaces verts afin de maximiser le couvert forestier dans la nouvelle communauté.
Installations communautaires	Un nouveau centre communautaire offrira une variété de programmes récréatifs aux futurs résidents dans le plus grand des parcs communautaires. Une nouvelle caserne de pompiers située près de l'intersection du chemin Rideau et du chemin Bowesville soutiendra les services d'urgence dans tout le secteur.

Évaluation environnementale municipale de portée générale (EEMPG) et processus d'établissement du Plan directeur de l'EEMPG

L'EEMPG est un processus de planification des infrastructures approuvé en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario.

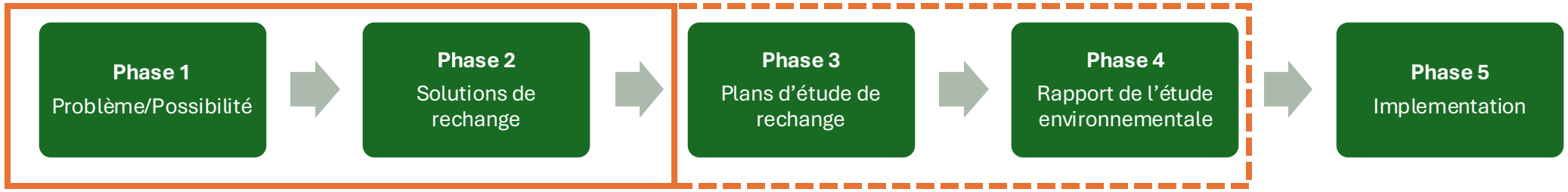
Il s'agit d'un processus d'évaluation environnementale simplifié qui s'applique aux « catégories » courantes de projets municipaux (soit les projets de voirie et les réseaux d'aqueduc et d'égouts).

Les projets évalués dans le cadre du processus de l'EEMPG doivent tenir compte des répercussions produites sur l'environnement dans le cadre du processus de planification et de prise de décisions.

Des plans directeurs sont préparés afin de planifier globalement l'ensemble des réseaux d'infrastructures.

Pour planifier les infrastructures projetées pour les terrains Bowesville, on établira le plan directeur de l'EE pour le transport et les réseaux d'aqueduc et d'égouts (et de gestion des eaux pluviales).

Ce projet, qui se déroulera selon l'approche 3 du Plan directeur, permettra de réaliser les phases 1 et 2 du processus de planification de l'EEMPG.



Les phases 1 à 4 se dérouleront dans le cadre de cette étude. Les phases 1 et 2 sont présentées aujourd'hui.

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Problèmes et possibilités

- Il faut aménager de nouvelles routes, des infrastructures de transport actif et des réseaux d'aqueduc, d'égouts sanitaires et d'égouts pluviaux pour assurer la croissance planifiée du quartier projeté S3 (Bowesville).
- Il faut prévoir un réseau de rues doté de liaisons pour le transport actif; ce réseau permettra d'exploiter les modes de transport durables. Les prolongements des routes collectrices de Riverside-Sud et du chemin Earl-Armstrong offriront des liaisons multimodales à la collectivité au nord et à l'ouest et faciliteront le service de transport en commun.
- Les services municipaux seront planifiés en fonction de la sécurité, de l'abordabilité et de la durabilité, et selon les directives du Plan directeur des infrastructures. L'urbanisation projetée oblige à gérer les courants d'eaux pluviales en tenant compte des changements climatiques.
- Le processus d'établissement du Plan directeur de l'EEMPG offre l'occasion d'harmoniser d'emblée l'aménagement du territoire, les besoins en matière de viabilisation et les considérations relatives au transport et à l'environnement.

Critères de l'évaluation des solutions de rechange

Phase 2
Solutions de rechange

Questions techniques	Questions environnementales	Questions sociales et culturelles	Questions économiques
• Répondre aux besoins dans l'approvisionnement et dans la capacité nécessaires au quartier projeté. • Assurer la fiabilité du rendement. • Assurer la santé, la sécurité et la sûreté des utilisateurs. • Respecter les exigences réglementaires et les normes. • Tenir compte des contraintes géologiques et de nivellement	• Limiter les impacts sur la végétation, la faune et les espèces en péril. • Limiter les impacts sur les eaux de surface et les eaux souterraines. • Se prémunir contre les impacts des changements climatiques. • Être en mesure de promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre. • Limiter les impacts sur le bruit et sur la qualité de l'air.	• Assurer la compatibilité avec les politiques provinciales et municipales en matière d'urbanisme. • Tenir compte des impacts potentiels sur le patrimoine culturel et les ressources archéologiques. • Assurer la compatibilité avec les aménagements du territoire projetés. • Limiter l'impact sur les résidences et les entreprises existantes.	• Tenir compte des dépenses en immobilisations (qualitatives) • Limiter les frais d'entretien et d'exploitation. • Limiter les impacts sur la zone aménageable. • Permettre d'étaler les travaux de construction.

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Évaluation des solutions de rechange pour les réseaux d'aqueduc et d'égouts sanitaires (viabilisation)

Phase 2
Solutions de rechange

Une étude directrice de viabilisation et un Plan de gestion environnementale accompagneront la modification du Plan officiel (MPO) du quartier projeté S3.

Le Plan directeur des infrastructures (PDI) de 2024 de la Ville a été réalisé conformément au processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale. Le PDI comprenait un examen des zones d'expansion urbaine comme la zone S-3.

La solution de rechange recommandée est de procéder à l'expansion des réseaux d'eau et d'égouts sanitaires centralisés existants (solution de rechange 1). Cette évaluation confirme les recommandations du PDI.

Critères	Ne rien faire (à des fins de comparaison)	Solution de rechange 1 - Prolongation du réseau d'eau et d'égout sanitaire municipal	Solution de rechange 2 - Services d'eau et d'égout collectifs	Solution de rechange 3 - Services individuels sur place
Techniques	Mauvais	Bon	Passable	Mauvais
Environnementaux	Passable	Bon	Passable	Passable
Sociauxl/culturels	Passable	Passable	Passable	Passable
Économiques	Mauvais	Passable	Passable	Passable
Principaux avantages et inconvénients	▪ Aucun impact environnemental. ▪ Évite les impacts sociaux et culturels ▪ Gratuit ▪ Ne parvient pas à résoudre les problèmes et à saisir les possibilités identifiés ▪ Ne soutient pas l'expansion urbaine	▪ Les services existants sont à proximité et ont la capacité nécessaire ▪ Impacts très limités sur les eaux souterraines et traitement amélioré ▪ Crée davantage de possibilités d'utilisation des terrains et de compatibilité ▪ Conforme aux recommandations du PDI de la Ville	▪ Impacts limités sur les eaux souterraines ▪ Répercussions limitées des travaux de construction ▪ Soutenu en partie par les politiques de planification provinciales et municipales ▪ Coûts d'exploitation et d'entretien importants pour l'organisme d'exploitation	▪ Impact limité sur les caractéristiques patrimoniales naturelles et impacts de la construction ▪ N'est pas assujettie aux politiques de planification municipales et provinciales pour les aménagements urbanisés ▪ Les responsabilités d'exploitation et d'entretien seront à la charge des propriétaires sur place
Recommandation	**Non recommandée**	**Recommandée**	**Non recommandée**	**Non recommandée**

Évaluation des solutions de rechange pour la gestion des eaux pluviales

Phase 2
Solutions de rechange

Une étude directrice de la viabilisation et un Plan de gestion environnementale combinés accompagneront la modification du Plan officiel (MPO) pour le quartier projeté S3.
Ces études comprendront une évaluation plus détaillée des solutions de gestion des eaux pluviales en tenant compte :

- de la performance et l'alignement réglementaire,
- des coûts,
- de l'intégration de l'utilisation du sol et des services municipaux, et
- de l'environnement.

Critères	Ne rien faire / Pas de GEP (à des fins de comparaison)	Solution de rechange 1 - Mesures de GEP individuelles (mesures AMI autonomes)	Solution de rechange 2 - Installations conventionnelles de GEP indépendantes (infrastructures en fin de canalisation au point de rejet autonomes)	Solution de rechange 3 - Mesures AMI combinées (où approprié et faisable) et infrastructures en fin de canalisation au point de rejet
Techniques	Mauvais	Mauvais	Bon	Bon
Environnementaux	Mauvais	Bon	Passable	Bon
Sociaux/culturels	Mauvais	Bon	Bon	Bon
Économiques	Mauvais	Mauvais	Passable	Passable
Principaux avantages et inconvénients	▪ Ne répond pas aux exigences réglementaires ▪ incidence accrue des inondations, de l'érosion et d'impact sur la qualité de l'eau ▪ Coût élevé (érosion/atténuation continus) ▪ Ne parvient pas à résoudre les problèmes et à saisir les possibilités identifiés	▪ Contraintes spécifiques au site (relèvement du niveau des sols) ▪ Reproduire l'hydrologie naturelle ▪ Coûts élevés d'immobilisation, d'entretien/d'exploitation	▪ Respecte les exigences réglementaires ▪ Répercussions sur le terrain aménageable ▪ Coûts modérés d'immobilisation, d'entretien/d'exploitation	▪ Respecte les exigences réglementaires ▪ Limite les répercussions sur les systèmes naturels ▪ Coûts modérés d'immobilisation, d'entretien/d'exploitation
Recommandation	**Non recommandée**	**Non recommandée**	**Non recommandée**	**Recommandée**

Évaluation de différentes solutions pour le transport

Phase 2
Solutions de rechange

Une étude directrice des transports accompagnera la modification du Plan officiel (MPO) portant sur le quartier projeté S3.

Critères	Ne rien faire (à des fins de comparaison)	Solution de rechange 1 - Améliorer les routes	Solution de rechange 2 - Infrastructures de transport actif et de transport en commun	Solution de rechang 3 - Améliorer les routes, ainsi les infrastructures de transport actif et de transport en commun
Techniques	Mauvais	Bon	Passable	Bon
Environnementaux	Mauvais	Passable	Bon	Bon
Sociaux/culturels	Mauvais	Bon	Bon	Bon
Économiques	Mauvais	Passable	Bon	Passable
Principaux avantages et inconvénients	▪ Aucun impact environnemental. ▪ Gratuit ▪ Ne répond pas aux besoins en matière de déplacements multimodaux ▪ N'atteint pas les objectifs de croissance du Plan officiel ▪ Ne parvient pas à résoudre les problèmes et à saisir les possibilités identifiés	▪ Certains impacts environnementaux : une plus grande empreinte de construction ▪ Coûts accrus de construction et d'entretien ▪ Répond partiellement aux besoins du futur quartier ▪ Compatible en partie avec les politiques d'aménagement du territoire provinciales et municipales ▪ Règle partiellement les impacts sur le réseau de transport du secteur à l'étude	▪ Ne répond pas aux besoins et possibilités liés à la part des déplacements en automobile ▪ Moins d'impact environnemental : empreinte de construction réduite ▪ Coûts moindres de construction et d'entretien ▪ Répond partiellement aux besoins du futur quartier ▪ Compatible en partie avec les politiques d'aménagement du territoire provinciales et municipales ▪ Prend partiellement en compte les impacts sur le réseau de transport du secteur à l'étude	▪ Coûts accrus de construction et d'entretien ▪ Répond entièrement aux besoins du futur quartier ▪ Compatible avec les politiques d'aménagement du territoire provinciales et municipales ▪ Prend en compte toutes les répercussions sur le réseau de transport du secteur à l'étude
Recommandation	**Non recommandée**	**Non recommandée**	**Non recommandée**	**Recommandée**

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec

Nous voulons connaître votre avis

N’hésitez pas à laisser vos commentaires sur les tableaux ou venez nous parler ce soir. Vous avez des perspectives uniques et nous voulons vous écouter!

Prochaines étapes
La prochaine séance portes ouvertes (n° 4) présentera le concept privilégié pour le plan du quartier projeté Bowesville. La date de cette assemblée sera communiquée sur notre site Web, et des invitations seront envoyées aux adresses que nous avons dans nos dossiers.

Personne-ressource :



Robin van de Lande,
Urbaniste principal

Unité de la
planification Communautaire

110 Laurier Avenue West, MC01-15
Ottawa, Ontario K1P 1J1

robin.vandelande@ottawa.ca ou
suburb@ottawa.ca

Pour obtenir de plus amples renseignements veuillez consulter: participons.ottawa.ca

Ottawa NOVATECH Engineers, Planners & Landscape Architects Stantec