

**Objet : Modification du Règlement de zonage – 951, avenue Gladstone et
 145, avenue Loretta Nord**

Dossier : ACS2022-PIE-PS-0094

Rapport au Comité de l'urbanisme le 27 octobre 2022

et au Conseil le 9 novembre 2022

**Soumis le 8 octobre 2022 par Derrick Moodie, directeur, Services de la
planification, Direction générale de la planification, de l'immobilier et du
développement économique**

**Personne-ressource : Lorraine Stevens, Urbaniste (III) (A), Examen des demandes
d'aménagement centrale**

613-580-2424, 15077, lorraine.stevens@ottawa.ca

Quartier : Kitchissippi (15)

**Subject: Zoning By-law Amendment - 951 Gladstone Avenue and 145 Loretta
 Avenue North**

File Number: ACS2022-PIE-PS-0094

Report to Planning Committee on 27 October 2022

and Council 9 November 2022

**Submitted on October 8, 2022 by Derrick Moodie, Director, Planning Services,
Planning, Real Estate and Economic Development**

Contact Person: Lorraine Stevens, Planner III (A), Development Review Central

613-580-2424, 15077, lorraine.stevens@ottawa.ca

Ward: Kitchissippi (15)

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

1. Que le Comité de l'urbanisme recommande ce qui suit a Conseil :
 - a) Approuver une modification du Règlement de zonage 2008-250 visant le 951, avenue Gladstone et le 145, avenue Loretta Nord, biens-fonds illustrés dans le document 1, afin de permettre un aménagement polyvalent constitué de bureaux, de commerces de détail et de logements abrités dans trois tours de 30, 33 et 35 étages, comme l'expose en détail le document 2.
 - b) Catégoriser les terrains situés au 951, avenue Gladstone et au 145, avenue Loretta Nord, illustrés sur le plan de localisation joint en tant que document 1, comme secteur de bruit de la catégorie IV, conformément à la directive provinciale NPC-300 et aux lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental de la Ville, et classer ces terrains comme appartenant à la catégorie IV, au sens de la directive provinciale NPC-300 et des lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental de la Ville.
 - c) Modifier le Règlement sur le bruit, Règlement 2017-155, en y ajoutant la disposition propre à l'emplacement décrite dans le document 4.
2. Que le Comité de l'urbanisme donne son approbation à ce que la section du présent rapport consacrée aux détails de la consultation soit incluse en tant que « brève explication » dans le résumé des observations écrites et orales du public, qui sera rédigé par le Bureau du greffier municipal et soumis au Conseil dans le rapport intitulé « Résumé des observations orales et écrites du public sur les questions assujetties aux 'exigences d'explication' aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, à la réunion du Conseil municipal prévue le 9 novembre 2022 », sous réserve des observations reçues entre le moment de la publication du présent rapport et la date à laquelle le Conseil rendra sa décision.

REPORT RECOMMENDATIONS

1. That Planning Committee recommend Council:
 - a) Approve an amendment to Zoning By-law 2008-250 for 951 Gladstone Avenue and 145 Loretta Avenue North, as shown in Document 1, to permit a mixed-use development with office, retail and residential

uses in three high-rise towers at 30, 33 and 35 storeys in height, as detailed in Document 2.

- b) **Designate 951 Gladstone and 145 Loretta Avenue North, shown on the location plan attached as Document 1 to this report, as a Class 4 area within the meaning of Provincial Guideline NPC-300 and the City’s Environmental Noise Control Guidelines, and that the property be listed as Class 4 area within Appendix A to the City’s Environmental Noise Control Guidelines.**
 - c) **Further amend Noise By-law being By-law 2017-155, by the adding the site-specific provision set forth in Document 4.**
2. **That Planning Committee approve the Consultation Details Section of this report be included as part of the ‘brief explanation’ in the Summary of Written and Oral Public Submissions, to be prepared by the Office of the City Clerk and submitted to Council in the report titled, “Summary of Oral and Written Public Submissions for Items Subject to *the Planning Act* ‘Explanation Requirements’ at the City Council Meeting of 9 November, 2022,” subject to submissions received between the publication of this report and the time of Council’s decision.**

SYNTHÈSE ADMINISTRATIVE

Recommandation du personnel

Le personnel des Services de planification recommande d’approuver la demande de modification du Règlement de zonage visant le 951, avenue Gladstone et le 145, avenue Loretta Nord, qui permettrait de conserver l’édifice de la Standard Bread Company, désigné en vertu de la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l’Ontario*, et de réaménager l’emplacement en y construisant trois tours de 30, 33 et 35 étages, abritant environ 850 logements et diverses utilisations commerciales.

Les recommandations proposent de faire passer la désignation de l’emplacement de Zone d’industrie générale, sous-zone 1, limite de hauteur de 11 mètres (IG1 H(11)) à Zone de centres d’utilisations polyvalentes, exception urbaine xxxx, annexe ‘xxx’, symbole d’aménagement différé (MC [xxxx] Sxxx -h). Le zonage recommandé prévoit notamment une augmentation à 30, 33 et 35 étages de la hauteur des bâtiments, des dispositions propres à l’emplacement permettant de conserver les utilisations d’industrie légère limitées à une brasserie, une distance de séparation entre les tours, la présence de terrasses commerciales ainsi qu’un symbole d’aménagement différé (-h) associé à

des dispositions générales concernant un plan d'échelonnement des travaux, les détails entourant l'atténuation du secteur de bruit de la catégorie 4 et un engagement à obtenir des contributions monétaires et à effectuer des démarches auprès de la communauté artistique, promises (et convenues) par le promoteur lorsque l'article 37 s'appliquait.

Les recommandations proposent également de désigner l'emplacement visé comme secteur de bruit de la catégorie IV, afin de tenir compte de l'implantation d'une utilisation du sol sensible (résidentielle) à proximité d'une source de bruit stationnaire, dans le cas présent la Compagnie canadienne des billets de banque.

Politiques applicables

L'aménagement proposé est conforme au Plan officiel. L'emplacement est désigné Secteur urbain général, une désignation qui permet toute une gamme d'utilisations et de densités résidentielles. Si on les évalue au regard des sections 2.5.1 et 4.11, les immeubles proposés constituent un aménagement compatible. Ils sont en outre conformes au Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia, qui permet leur présence et encourage la densification résidentielle ainsi que les aménagements polyvalents.

Autres questions

Désignation de catégorie IV

Le problème des émissions de bruit stationnaire provenant de la Compagnie canadienne des billets de banque sur l'emplacement et le secteur résidentiel environnant est connu. Une désignation de catégorie IV est recommandée pour les biens-fonds visés, car elle permettrait leur proximité avec l'exploitation de la Compagnie canadienne des billets de banque et permettrait leur coexistence avec des seuils de bruit plus élevés.

En ce qui concerne l'examen de la réglementation du plan d'implantation, un plan approprié d'atténuation du bruit devra être mis en place pour la ou les étapes pertinentes, afin d'assurer sa conformité à la désignation de catégorie IV.

Patrimoine

L'édifice de la Standard Bread Company occupe l'emplacement visé. Construit en 1924, il a été désigné en vertu de la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* en 2020. Ses attributs patrimoniaux figurent sur la liste du règlement municipal sur la désignation.

Cet édifice doit être conservé et restauré, pour devenir un élément majeur du réaménagement proposé de l'emplacement.

Réglementation du plan d'implantation

Une demande de réglementation du plan d'implantation, déposée en même temps que la demande de modification du Règlement de zonage, est examinée en parallèle. Toute approbation ne sera accordée qu'une fois définitif et exécutoire le zonage de ce projet.

Consultation et commentaires du public

Les membres du public ont été avisés et consultés conformément à la politique en la matière adoptée par le Conseil municipal pour les demandes d'aménagement. Les Services de planification ont reçu environ 170 commentaires du public concernant la proposition. Ces commentaires sont reproduits dans le document 5 – Détails de la consultation.

Le propriétaire ainsi que le conseiller Leiper et la conseillère McKenney ont organisé deux séances d'information publiques au centre communautaire de Hintonburg. La première de ces réunions, à laquelle 91 résidents ont participé, a eu lieu le lundi 4 février 2019. La seconde réunion, tenue le mardi 10 septembre 2019, a attiré 40 membres du public.

Les commentaires émis par les résidents étaient essentiellement opposés au projet. Les commentaires d'opposition portaient surtout sur le déplacement des ateliers d'artiste, l'échelle de l'aménagement, l'harmonie du projet avec le contexte environnant, la circulation et le manque de places de stationnement. Un soutien a été manifesté à l'égard de la préservation de l'édifice de la Standard Bread Company.

Les détails de la consultation fournis directement au personnel figurent dans le document 5.

EXECUTIVE SUMMARY

Staff Recommendation

Planning staff recommend approval of a Zoning By-law amendment for 951 Gladstone Avenue and 145 Loretta Avenue North to retain the Standard Bread Building, a building designated under Part IV of *Ontario Heritage Act*, and the redevelopment of the site with three towers at heights of 30, 33 and 35-storays, with approximately 850 dwelling units and a mix of commercial uses.

The recommendations propose to rezone the site from General Industrial Zone, Subzone 1, height limit 11 metres (IG1 H(11) to Mixed-use Centre, Urban Exception xxxx, Schedule 'xxx', holding symbol (MC [xxxx] Sxxx -h). Details of the recommended zoning include increasing the buildings heights up to 30, 33 and 35-storeys with site specific provisions to maintain the permission for light industrial uses limited to a brewery, provide for tower separation, allow outdoor commercial patios, and provide holding symbol (-h) criteria for general provisions concerning, a phasing plan, details around the Class 4 noise area mitigation and commitments to secure monetary contributions and approach to the artists community that were previously promised (and agreed to) by the developer when Section 37 was in place.

The recommendations also include designating the subject site as a Class 4 Noise Area Classification to recognize the introduction of a sensitive land use (residential) next to an existing stationary noise source, in this case the Canada Bank Note.

Applicable Policy

The proposed development is consistent with the Official Plan. The subject site is designated General Urban Area, which permits a broad range of residential uses and densities. Through the evaluation of Sections 2.5.1 and 4.11, the proposed building results in a compatible development, and is consistent with the Corso Italia Secondary Plan, which permits the proposed buildings and encourages residential intensification and mixed-use development.

Other Matters

Class 4 designation

There is a known issue with respect to stationary noise emissions from the existing Canada Bank Note facility to the development and surrounding residential area. A Class 4 noise area designation of the subject properties is recommended as it would appropriately facilitate the proximity of the Canada Bank Note operations with the development and allow the developments to co-exist with higher noise thresholds.

For the Site Plan Control review, an appropriate noise mitigation plan will be required, for applicable phase(s), to ensure compliance with the Class 4 designation.

Heritage

The Standard Bread Company Building is situated on the subject property. It was constructed in 1924 and was designated under Part IV of the *Ontario Heritage Act* in

2020. Heritage attributes are listed in the designation by-law. This building is to be retained, rehabilitated and be a prominent component of the proposed redevelopment of the site.

Site Plan Control

A Site Plan Control Application was filed concurrently with the Zoning By-law Amendment application and is being reviewed concurrently. Any approvals to be granted will not occur until the zoning for this project becomes final and binding.

Public Consultation / Input

Notification and public consultation were undertaken in accordance with the Public Notification and Consultation Policy approved by Council for development applications. Planning Services received approximately 170 public comments on the proposal. The comments are detailed in Document 5 – Consultation Details.

The owner, Councillor Leiper and Councillor McKenney held two community information sessions at the Hintonburg Community Centre. The first session took place on Monday February 4, 2019 where 91 members of the public signed into the event. The second session took place on Tuesday September 10, 2019 where 40 members of the public signed into the event.

Comments received from the community consisted of mostly opposition. Those in opposition highlighted displacement of existing artists studio spaces, scale of the development, sensitivity to the surrounding context, traffic, and lack of parking. Support was indicated for the preservation of the Standard Bread Building.

Consultation details provided directly to staff are provided in Document 5.

CONTEXTE

[Apprenez-en un peu plus sur lien vers le processus de demande de modification du Règlement de zonage.](#)

[Pour obtenir les documents à l'appui de cette demande, consultez l'outil de recherche de demandes d'aménagement.](#)

Emplacement

951, avenue Gladstone et 145, avenue Loretta Nord

Propriétaire

TIP Gladstone GP Inc., att. : Oz Drewniak, CLV Group Developments

Demandeur

Paul Black, FoTenn

Architecte

Hobin Architecture

Description de l'emplacement et du secteur avoisinant

Le bien-fonds en question, situé dans le quartier de Hintonburg, est constitué de deux lots qui se trouvent au 951, avenue Gladstone et au 145, avenue Loretta Nord. Couvrant une superficie d'environ un (1) hectare, il présente des façades de 95 mètres sur l'avenue Gladstone et de 151 mètres sur l'avenue Loretta. Il est délimité à l'est par le couloir de la ligne 2 de l'O-Train (ligne Trillium). Un atelier d'artiste de quatre étages (le bâtiment Standard Bread), un bâtiment d'industrie légère de plain-pied (Gladstone Centre), deux bâtiments à utilisations polyvalentes de deux étages et des aires de stationnement de surface occupent actuellement les lieux.

Aux alentours, on retrouve une variété d'utilisations d'industrie légère, résidentielles de faible hauteur et commerciales. Au nord, l'emplacement visé jouxte un bâtiment d'industrie légère de plain-pied. À l'est, il est contigu au couloir de la ligne 2 de l'O-Train (ligne Trillium) et à la future station Corso Italia de l'O-Train qui sera construite dans le cadre de l'Étape 2 de la Ligne Trillium. Au-delà du couloir de transport en commun vers l'est, on retrouve le quartier de la Petite Italie et la rue Preston, avec diverses utilisations commerciales et résidentielles. Au sud, l'emplacement est contigu à l'emprise de l'avenue Gladstone, au-delà de laquelle se trouve un bâtiment d'industrie légère de trois étages. À l'ouest, il jouxte l'emprise de l'avenue Loretta Nord, au-delà de laquelle se trouve l'immeuble de plain-pied de la Compagnie canadienne des billets de banque. Plus à l'ouest, le secteur est principalement occupé par des habitations de faible hauteur.

Résumé de l'aménagement proposé

L'aménagement proposé serait composé de trois tours de 30, 33 et 35 étages abritant environ 850 logements, 16 400 mètres carrés de bureaux et 1 600 mètres carrés de locaux de vente au détail.

Le bâtiment le plus près de l'avenue Gladstone est occupé par des magasins de détail, des logements et des bureaux, dans l'édifice conservé de la Standard Bread, et se verrait adjoindre une tour de 35 étages comprenant un socle de cinq étages. La seconde phase du projet sera réalisée le long de l'avenue Loretta Nord et comprend la construction de deux autres tours : une de 33 étages comprenant un socle de cinq étages et une autre de 30 étages comprenant un socle de quatre étages.

Au total, 560 places de stationnement seraient créées dans le cadre de ce projet, soit quatre places en surface aménagées dans la cour centrale et 556 places dans le garage souterrain de deux niveaux. On accéderait à ce garage de stationnement par l'avenue Loretta. Il est également prévu d'aménager 502 places de stationnement pour vélos, dont 80 seraient réservées aux utilisations de vente au détail et de bureau. Deux espaces publics appartenant à des intérêts privés sont également prévus, un donnant sur l'avenue Loretta Nord et l'autre à l'intérieur de l'emplacement.

Résumé de la demande de modification du Règlement de zonage

La propriété visée est actuellement désignée IGI H(11) – Zone d'industrie générale, sous-zone 1, limite de hauteur de 11 mètres. La demande de modification du Règlement de zonage ferait passer cette désignation à MC[xxxx] Sxxx -h; Zone de centres d'utilisations polyvalentes, assortie de dispositions de zonage propres à l'emplacement, d'une annexe et d'un symbole d'aménagement différé (-h).

Voici les grandes lignes de la modification du zonage recommandé :

1. Faire passer le zonage de l'emplacement de IG1 H(11) à MC [xxxx] Sxxx -h.
2. L'exception urbaine 'xxxx' nécessitera l'application des retraits minimaux, des reculs minimaux et des hauteurs de bâtiment maximales stipulés à l'annexe 'xxx'.
3. L'annexe 'xxx' répartit les hauteurs spécifiques dans différents secteurs de l'emplacement. Les hauteurs proposées augmentent en se déplaçant du nord vers le sud de l'emplacement. À l'extrémité nord, une tour de 30 étages est proposée, au milieu, une tour de 33 étages, et le long de l'avenue Gladstone, à l'extrémité sud de l'emplacement, une tour de 35 étages sur un socle de cinq étages est proposée, cette dernière tour intégrant l'édifice historique. L'annexe limite par ailleurs la superficie au sol des tours et prévoit une distance de séparation d'au moins 25 mètres entre les tours.

4. D'autres dispositions propres à l'emplacement, prévues par le biais de l'exception 'xxx', permettent de préserver l'autorisation des utilisations d'industrie légère limitées à une brasserie, prévoient la distance de séparation entre les tours, permettent les terrasses commerciales, considèrent la propriété comme ne constituant qu'un seul lot aux fins de zonage et fournissent des critères relatifs au symbole d'aménagement différé.
5. Les critères relatifs au symbole d'aménagement différé (-h) déterminent en outre les engagements de garantie lors du processus d'approbation du plan d'implantation, qui comprennent le déplacement des artistes en activité sur place et la garantie d'un prix de location abordable sur 15 ans, une contribution de 1 000 000 \$ pour le logement abordable dans le quartier 15, une contribution de 1 000 000 \$ pour la construction de la passerelle pour piétons de la rue Laurel, l'aménagement d'un sentier polyvalent du côté est de l'emplacement, des servitudes d'accès public à l'espace public appartenant à des intérêts privés ainsi que la confirmation de l'approche adoptée pour l'aménagement par étages de l'emplacement. Des critères seront en outre ajoutés pour ce qui concerne la désignation de secteur de bruit de la catégorie IV et les mesures d'atténuation, en cas échéant. Ces détails seront garantis dans le cadre de conditions et/ou figureront sur les plans approuvés dans le cadre d'une entente enregistrée de plan d'implantation. Le symbole d'aménagement différé pourra être supprimé en partie pour permettre l'aménagement par étapes et lorsque chacune de ces étapes respectera les critères imposés ou en tiendra compte.

En ce qui concerne les contributions en argent du promoteur, des conditions seront ajoutées à l'entente de plan d'implantation et les montants de ces contributions seront déterminés dans les annexes financières et récupérés au moment de l'enregistrement de l'entente de plan d'implantation. Les contributions non financières figureront soit sur les plans approuvés ou seront précisées dans les conditions d'approbation lors du processus de plan d'implantation.

Désignation de bruit de la catégorie IV

Le problème des émissions de bruit stationnaire provenant de la Compagnie canadienne des billets de banque sur l'emplacement est connu. Une désignation de catégorie IV est recommandée pour les biens-fonds visés. Une recommandation similaire avait été faite le 22 septembre au Comité de l'urbanisme pour le 933, avenue

Gladstone, et le Comité de l'urbanisme en a recommandé l'approbation au Conseil municipal le 5 octobre. Les secteurs de bruit de la catégorie IV ont des limites de niveau de son inférieures de 10 dBA au point de réception près des fenêtres et inférieures de 5 dBA au point de réception extérieur, ce qui faciliterait considérablement la compatibilité entre l'installation de la Compagnie canadienne des billets de banque et le projet. Toute mesure d'atténuation requise par suite de l'évaluation du bruit sera intégrée dans le nouvel aménagement lors de l'examen et de l'approbation de la demande de réglementation du plan d'implantation correspondante. Si une mesure d'atténuation est requise à la source de bruit stationnaire, elle sera étudiée et prise en compte conformément au symbole d'aménagement différé.

Bref historique de la proposition

Le requérant a présenté des demandes de modification du Plan officiel et du Règlement de zonage le 2 novembre 2018. La période de diffusion des documents s'est déroulée du 11 décembre 2018 au 11 janvier 2019. Le Comité d'examen du design urbain a procédé à un examen officiel de la proposition le 1^{er} février 2019, puis deux séances d'information publique ont été organisées le 4 février 2019 et le 10 septembre 2019. Le 14 avril 2021, le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia entrain en vigueur, ce qui rendait inutile toute modification du Plan officiel pour cette proposition.

ANALYSE

Consultation publique

Les membres du public ont été avisés et consultés conformément à la politique en la matière adoptée par le Conseil municipal pour les demandes d'aménagement. Les Services de planification ont reçu des commentaires d'environ 170 membres du public au sujet de la proposition. Ces commentaires sont décrits en détail dans le document 5 – Détails de la consultation.

Le propriétaire, le demandeur ainsi que le conseiller Leiper et la conseillère McKenney ont organisé deux séances d'information publiques au centre communautaire de Hintonburg. La première de ces réunions, à laquelle 91 résidents ont participé, a eu lieu le lundi 4 février 2019. La seconde réunion, tenue le mardi 10 septembre 2019, a attiré 40 membres du public.

Les commentaires reçus du public étaient essentiellement opposés au projet. Ces commentaires d'opposition portaient surtout sur le déplacement des ateliers d'artiste, l'échelle de l'aménagement, la sensibilité au contexte environnant, la circulation et le

manque de places de stationnement. Un soutien a été manifesté à l'égard de la conservation de l'édifice de la Standard Bread Company.

Les détails de la consultation, fournis directement au personnel, figurent dans le document 5.

Désignation(s) du Plan officiel

Conformément au volume 1, annexe B, du Plan officiel et à la section 3.6.1 du Plan officiel, la propriété est désignée comme appartenant au Secteur urbain général.

Autres politiques et directives applicables

Conformément au volume 2 du Plan officiel, le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia, annexe A – Plan des secteurs à caractère pittoresque – désigne l'emplacement visé comme appartenant au Secteur de la station. L'annexe B – Hauteur maximale de bâtiment et emplacement des tours – désigne l'emplacement comme étant convenable pour la construction de trois tours d'une hauteur maximale de 30, 33 et 35 étages.

Le Plan secondaire Preston-Champagne, annexe L – Utilisation du sol – indique que les terres visées sont des terres d'emploi à profil bas industriel. Toutefois, au moment de la présentation de cette demande de modification de zonage, il a été déterminé que ce plan secondaire était remplacé, en ce qui concerne l'emplacement visé, par le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia.

L'emplacement est délimité par le couloir de la ligne 2 de l'O-Train (ligne Trillium) à l'est et est, par conséquent, assujetti aux Lignes directrices sur l'esthétique urbaine pour les aménagements axés sur le transport en commun. Ces lignes directrices offrent des orientations en matière d'évaluation, de promotion et de réalisation d'un bon aménagement axé sur le transport en commun. On définit ce type d'aménagement comme offrant une variété d'utilisations du sol de densité moyenne à élevée et axés sur le transport en commun, situé à distance de marche d'un arrêt ou d'une station de transport en commun rapide, et orienté et conçu de manière à faciliter l'utilisation du transport en commun.

Puisqu'il concerne trois immeubles de grande hauteur, ce projet est également assujetti aux Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur. Les objectifs de ces lignes directrices concernent la compatibilité des tours avec leur environnement existant ou planifié et leur relation avec cet environnement, ainsi que la création de rues à échelle humaine et conviviales pour les piétons.

Patrimoine

L'édifice de la Standard Bread Company occupe l'emplacement visé. Construit en 1924, il a été désigné en vertu de la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* en 2020. Ses attributs patrimoniaux figurent sur la liste du règlement municipal sur la désignation. Cet édifice doit être conservé et restauré, pour devenir un élément majeur du réaménagement proposé de l'emplacement.

Comité d'examen du design urbain

La propriété étant située dans un secteur prioritaire de conception, la demande de modification du Règlement de zonage et la demande de réglementation du plan d'implantation qui s'y rattache sont toutes deux sujettes au processus du Comité d'examen du design urbain (CEDU). En ce qui concerne la demande de modification du Règlement de zonage, le demandeur a soumis sa proposition à l'examen du CEDU lors d'une réunion publique officielle qui s'est tenue le 1^{er} février 2019.

La recommandation du Comité figure intégralement dans le document 6.

Le Comité a contribué avec succès à la mise en œuvre de ce qui suit :

- Réduction de la hauteur et de l'échelle. À l'origine, les trois tours devaient s'élever à 30, 35 et 41 étages. La proposition concerne à présent la construction de trois tours de 30, 33 et 35 étages.
- Intégration d'unités vie-travail. Pour tenir compte de la caractéristique vie-travail des utilisations d'industrie légère existantes, l'aménagement a réintégré des unités vie-travail dans le programme de la tour 3.
- Amélioration du traitement paysager le long de l'avenue Gladstone. À l'origine, la tour 1 surmontait un socle de six étages et présentait un retrait de 3 mètres par rapport à limite de propriété donnant sur l'avenue Gladstone. La tour 1 surmonte à présent un socle de cinq étages et est en retrait de 5 mètres depuis la limite de propriété donnant sur l'avenue Gladstone.
- Suppression de la passerelle pour piétons entre l'édifice de la Standard Bread Company et la future station Corso Italia de l'O-Train longeant la ligne Trillium de l'étape 2. À l'origine, la proposition englobait cette passerelle pour piétons. Le personnel de la Ville d'Ottawa responsable du patrimoine, de la conception et de la planification a recommandé, de concert avec les membres du CEDU, la suppression de ce lien interne surélevé, afin d'améliorer le rapport entre

l'aménagement et la rue, d'éliminer une zone conflictuelle désignée par le CEDU et d'améliorer la conservation de la façade historique ouest de l'édifice de la Standard Bread Company. Ce lien interne vers la future station de l'O-Train ne fait plus partie du projet.

- Augmentation des distances de séparation entre les tours (au-dessus des socles). À l'origine, la tour 3 n'était qu'à 22 mètres de la tour 2, et la tour 2 se trouvait à 22 mètres de la tour 1. Maintenant, la tour 3 est à 25 mètres de la tour 2, et la tour 2 est à 25 mètres de la tour 1.
- Augmentation de la porosité de l'emplacement. À l'origine, un hall d'entrée commun devait relier la tour 3 à la tour 2. Ce hall a depuis été supprimé et remplacé par un espace public appartenant à des intérêts privés. Cet espace crée un lien est-ouest entre le trottoir de l'avenue Loretta Nord et le sentier polyvalent qui sera aménagé le long du couloir de la ligne 2 de l'O-Train (ligne Trillium) à l'est.
- Amélioration des liens entre l'aménagement et le sentier polyvalent qui sera aménagé le long du couloir de la ligne 2 de l'O-Train (ligne Trillium) à l'est, et meilleure intégration de l'aménagement dans cette infrastructure. Dans le cadre du processus de demande, la courbure du sentier polyvalent a été reconfigurée et on obtient à présent un lien au niveau du sol entre ce sentier polyvalent et l'espace public appartenant à des intérêts aménagés dans le cadre du projet.
- Suppression de l'entrée privée de l'avenue Gladstone. À l'origine, une entrée privée devait donner accès à l'emplacement depuis l'avenue Gladstone, au point le plus au sud-est de la propriété, qui devait être conservé. Le personnel de la Ville d'Ottawa responsable des transports et les membres du CEDU ont recommandé la suppression de cet accès afin d'améliorer la sécurité et d'empêcher toute interruption de la bande paysagée. Cette entrée privée a été déplacée et remplacée par une zone paysagée.

Certaines recommandations du Comité n'ont pas pu être satisfaites :

- Bien que le paysage de rue de l'avenue Gladstone ait été amélioré, le socle de la tour 1 est plus élevé que la hauteur recommandée par le CEDU. Le Comité a recommandé d'abaisser la hauteur du socle à trois ou quatre étages afin d'établir un lien plus fort avec l'édifice patrimonial. À l'origine, le socle s'élevait à six étages et le CEDU a fait réduire cette hauteur à cinq étages. Les Services de

planification estiment que cette réduction d'un étage représente une amélioration et est mieux adaptée à la présence de l'édifice patrimonial.

- Le CEDU a recommandé la tenue d'une séance d'examen ciblée à laquelle participeront les membres du Comité et, éventuellement, les membres du Comité d'examen des immeubles de grande hauteur. Le propriétaire a choisi de ne pas organiser cette séance d'examen. Les Services de planification estiment que les demandes de modification du Plan officiel et du Règlement de zonage peuvent être traitées sans cette séance supplémentaire puisque le propriétaire devra revenir devant le CEDU dans le cadre du processus de demande de réglementation du plan d'implantation. La conception et les détails de chaque immeuble de cet aménagement seront peaufinés lors de demandes futures de réglementation du plan d'implantation.

Justification de l'aménagement

Plan officiel

Conformément à l'annexe B et à la section 3.6.1 du plan officiel, la propriété est désignée Secteur urbain général. Cette désignation permet, outre l'aménagement d'habitations de nombreux types et densités, des lieux de travail, des commerces de détail, des services, des utilisations industrielles, culturelles, récréatives et institutionnelles, ainsi que des espaces verts et des lieux de divertissement. La demande de modification du Règlement de zonage était accompagnée d'une demande de modification du Plan officiel. Depuis cette époque toutefois, le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia est entré en vigueur. Une modification du Plan officiel n'est donc plus nécessaire puisque l'aménagement proposé respecte les politiques du plan secondaire.

Les sections 2.5.1 et 4.11 contiennent des orientations stratégiques en matière de design urbain et de compatibilité. On entend généralement par aménagement compatible un projet qui, sans supposer nécessairement la construction de bâtiments identiques ou semblables à ceux qui se trouvent déjà dans le voisinage, améliore néanmoins une collectivité établie sans avoir d'effets négatifs indus sur les propriétés avoisinantes. Dans le cas présent, la propriété est non seulement située le long du réseau de l'O-Train, mais elle est également adjacente à une future station de ce réseau. À l'est, l'emplacement site jouxte le couloir de la Ligne Trillium (Ligne 2 de l'O-Train) et la future station Corso Italia, qui sera construite dans le cadre de l'Étape 2 de la Ligne Trillium. La proximité de la station de l'O-Train permettra la création d'un plus grand nombre d'emplois et de logements à ces endroits permettra une augmentation de

la fréquentation du transport en commun et le passage plus fréquent de navetteurs. L'emplacement visé couvre un hectare environ. Compte tenu de cette superficie, le réaménagement favorisera la création d'un pôle central d'activité à proximité. L'emplacement a en outre été désigné pour accueillir un espace public appartenant à des intérêts privés et des liens piétonniers, qui tiendront lieu d'espaces ouverts et d'itinéraires simples permettant aux piétons et aux cyclistes de le traverser.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

Le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia, annexe A – Plan des secteurs à caractère pittoresque – désigne le terrain visé comme Secteur de la station.

L'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales et plan d'emplacement des tours – désigne le terrain visé comme étant approprié pour être occupé par trois tours dont la hauteur maximale s'élève à 30, 33 et 35 étages.

Les politiques de la section 4.1 – Les secteurs à caractère pittoresque et leur forme bâtie – indiquent que les aménagements polyvalents de grande hauteur (hauteur maximale précisée à l'annexe B) peuvent être autorisés. La hauteur du socle sur le périmètre d'une tour doit être de trois à six étages.

La section 4.1.1 porte sur le « Secteur de la station », une désignation à laquelle la propriété visée est assujettie. Le Secteur de la station ceinture la station d'O-Train Corso Italia et jouxte des secteurs à désignation d'utilisations polyvalentes et de parcs. Il intégrera une vaste gamme de fonctions et de formes bâties propices au transport en commun, notamment les immeubles les plus hauts et les densités les plus élevées du secteur de la station Corso Italia.

Vu la position centrale du secteur de la station dans le quartier établi, ce sera l'occasion de relier les quartiers et les résidents de la Petite Italie et de Hintonburg, et de créer un quartier complètement centré sur le transport en commun et les modes de transport de remplacement, limitant ainsi la dépendance à l'automobile. Le Secteur de la station est destiné à devenir une zone prioritaire d'amélioration du domaine public.

Le secteur de la station est divisé en quatre quadrants, ayant chacun des orientations stratégiques correspondant à ses caractéristiques propres. Le quadrant où se trouve la propriété est le quadrant nord-ouest du Secteur de la station, destiné à se diversifier et à accueillir toute une gamme d'utilisations résidentielles et polyvalentes, notamment commerciales, de vente au détail et d'industrie légère. Voici les politiques pertinentes s'appliquant à la propriété visée :

4.1.1.13 Les immeubles seront situés et conçus de manière à créer une transition de forme bâtie entre le caractère du secteur de la station et le futur îlot polyvalent situé du côté ouest de la rue Loretta.

4.1.1.14 Les tours situées au 951, avenue Gladstone et au 145, rue Loretta devront conserver une distance de séparation d'au moins 23 mètres entre elles.

4.1.1.15 Les futurs réaménagements autour de l'édifice de la Standard Bread Company devront intégrer des éléments conceptuels (retraits, reculs, volumétrie, espaces publics, etc.) mettant en valeur le patrimoine culturel du bâtiment et du site, comme le veut la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

Cette proposition est conforme à l'orientation du plan secondaire. Elle permet l'exploitation de toute une gamme d'utilisations dans des tours situées à proximité immédiate de la station de transport en commun Corso Italia.

Détails du zonage

La modification de zonage proposée est conforme à l'orientation du Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia.

En ce qui concerne les détails de zonage recommandés, les arguments suivants justifient d'une manière générale le projet :

1. Les tours polyvalentes de 30, 33 et 35 étages proposées sont conformes aux orientations du Plan officiel et du Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia, qui autorisent les hauteurs maximales proposées et encouragent la densification et les aménagements polyvalents permettant de soutenir le transport en commun rapide. En outre, la modification de zonage, de Zone d'industrie générale à Zone de centres d'utilisations polyvalentes, est conforme à la désignation du plan secondaire et représente une modification de zonage appropriée pour l'utilisation prévue du bien-fonds.
2. L'aménagement proposé respecte diverses lignes directrices pertinentes relatives aux aménagements axés sur le transport en commun :
 - a. Utilisation du sol favorable au transport en commun à moins de 600 mètres d'une station de transport en commun rapide
 - b. Création d'une destination polyvalente tant pour les usagers du transport que pour les résidents du secteur

- c. Création d'une transition d'échelle entre l'aménagement de plus forte densité entourant la station de transport en commun et les collectivités de plus faible densité environnantes
 - d. Définition de la bordure de rue
 - e. Liens piétonniers conçus de manière pratique, agréable à emprunter, sûrs, d'orientation simple, sans obstacle et menant directement au transport en commun.
 - f. Variété architecturale aux étages inférieurs des immeubles, offrant un intérêt visuel pour les piétons.
 - g. Projet de réduction du nombre de places de stationnement afin de limiter le stationnement de surface et d'encourager l'utilisation du transport en commun.
 - h. Déplacement des places de stationnement à l'arrière de l'immeuble et non pas entre l'emprise publique et la façade fonctionnelle de l'immeuble.
3. L'aménagement proposé respecte diverses lignes directrices pertinentes relatives aux immeubles de grande hauteur :
- a. Promotion des édifices de grande hauteur qui contribuent aux panoramas et aux points de vue et qui mettent en valeur le caractère et l'image de la ville.
 - b. Prise en compte de la compatibilité et de la relation entre les édifices de grande hauteur et leur contexte existant et planifié.
 - c. Création de rues à échelle humaine et favorables à la marche, et d'espaces publics attrayants, qui contribuent à des collectivités où il fait bon vivre, sûres et saines.
 - d. Adoption d'une approche conceptuelle appropriée grâce à l'orientation à donner aux tours, à la distance les séparant, aux marges de recul au-dessus du socle et à la superficie au sol des tours.
 - e. Coordination et intégration du stationnement, des services municipaux, des services publics et des transports en commun dans la conception de l'immeuble et de l'emplacement.

- f. Promotion d'aménagements dont la conception tient compte de l'environnement physique et du microclimat.
4. L'annexe xxx, figurant dans le document 3, propose une distance de séparation minimale entre les tours de 25 mètres, exige des marges de recul au-dessus des socles, limite la superficie au sol et exige que les espaces ouverts et les retraits de cour respectent les politiques du Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia.
 5. L'intégration d'utilisations d'industrie légère limitées à une brasserie est requise afin de tenir compte de la présence de la microbrasserie sur l'emplacement.
 6. Les terrains doivent être réputés ne constituer qu'un seul lot aux fins de zonage. L'article 93 du Règlement de zonage autorise le regroupement des terrains d'un centre d'utilisations polyvalentes en un seul lot aux fins de zonage. L'ajout de cette disposition dans l'exception de zonage apportera des éclaircissements et permettra de considérer l'emplacement visé comme constituant un seul lot aux fins de zonage.
 7. Les hauteurs de bâtiment maximales de l'annexe 'xxx' ne s'appliquent pas aux saillies autorisées en vertu de l'article 65. De cette manière, les saillies comme les balcons, les auvents ou les détails architecturaux seront régies par le règlement en vigueur et non pas limitées par l'annexe.
 8. L'article 85(3) du Règlement de zonage ne s'applique pas. Nonobstant l'article 85, une terrasse commerciale est autorisée à moins de 30 mètres d'un lot d'une zone résidentielle, sans aucune exigence relative à un écran. Une terrasse commerciale n'est pas spécifiquement proposée, mais cette disposition offre une certaine souplesse aux exploitants d'utilisations de vente au détail souhaitant animer la rue à l'angle sud-ouest de la propriété visée, un endroit approprié du centre d'utilisations polyvalentes. Le lot résidentiel le plus près se trouve à 28,8 mètres et les autres terrains contigus sont tous désignés d'utilisation industrielle. Le personnel n'émet aucune préoccupation concernant l'aménagement d'une terrasse commerciale à cet endroit, car elle pourrait favoriser l'interaction sociale et l'animation de la rue. Le personnel ne prévoit aucune incidence négative résultant de l'aménagement d'une terrasse commerciale.
 9. Le symbole d'aménagement différé visant cette demande fait suite à un engagement pris par le demandeur lors du processus d'examen de sa demande, époque à laquelle l'article 37 était en vigueur. Puisque ce rapport n'a pas pu être

soumis au Conseil avant la fin des redevances pour avantages communautaires (remplace l'ancien article 37), il est recommandé de garantir les contributions communautaires en utilisant un symbole d'aménagement différé, dont les exigences devront être satisfaites par le biais de l'entente de plan d'implantation, comme le décrit plus en détail le document 2. L'éventualité d'envisager une suppression partielle du symbole d'aménagement différé permettrait de réaliser l'aménagement par étapes.

Déclaration de principes provinciale

À l'issue de l'examen de la proposition, le personnel a déterminé qu'elle était conforme à la Déclaration de principes provinciale de 2020.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Aucune répercussion sur les zones rurales n'est associée au présent rapport.

COMMENTAIRES DU CONSEILLER DU QUARTIER

Le conseiller Jeff Leiper a fait part des commentaires suivants :

« Cette proposition est très louable, tout comme les travaux effectués au cours des dernières années. J'aimerais tout d'abord remercier les requérants, le personnel de la Ville et les membres de la collectivité de leur temps, de leurs efforts et de contributions judicieuses dans l'élaboration de ce projet d'aménagement. Nous sommes ravis de constater que les requérants ont veillé à ce que les membres du groupe Enriched Bread Artists puissent réintégrer de façon pérenne l'espace communautaire qui leur a été récemment fourni dans l'édifice historique, pour un loyer abordable. La conservation des éléments patrimoniaux de l'emplacement et des locaux des artistes permettra de faire de ces espaces communautaires des lieux remarquables dans le quartier et dans la ville dans son ensemble.

La hauteur et la densité des tours proposées à cet endroit démontrent une vision appropriée pour le secteur, notamment parce que l'emplacement se trouve à quelques pas de la future station Corso Italia de l'O-Train. D'une manière générale, la disposition et la conception de ces tours correspondent aux attentes présentées dans les directives de planification du Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia.

Grâce aux vaillants efforts du personnel et des requérants, bon nombre des avantages prévus par l'ancien l'article 37 seront préservés par le biais d'un symbole d'aménagement différé associé à l'approbation de zonage de l'emplacement. Même si

un nombre beaucoup moins important d'avantages auraient été fournis dans le cadre du programme d'avantages communautaires mis sur pied par la province, les requérants ont veillé à ce que les avantages les plus significatifs promis dans le cadre de ce projet soient malgré tout fournis. Nous sommes heureux de constater que le groupe CLV se soit engagé à nouveau envers les artistes et les locataires pour leur garantir une présence durable à cet endroit, et qu'il s'est assuré que les contributions destinées au logement abordable et à la construction de la passerelle pour piétons de la rue Laurel soient maintenues. »

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Aucun commentaire n'a été émis par les comités consultatifs. Le Comité consultatif sur l'accessibilité sera consulté une fois déposée une demande de plan d'implantation.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

En ce qui concerne la fourniture d'avantages décrite dans le présent rapport, l'ancien article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire* n'est plus en vigueur et le présent rapport, plus particulièrement le document 5 sur les détails de consultation, stipule que l'ancien article 37 ne doit plus être invoqué. La fourniture des avantages est assujettie à la volonté du demandeur d'honorer ses engagements antérieurs. Il convient de noter que la désignation de catégorie IV doit rester en vigueur puisque l'exploitation industrielle se poursuit au 975, avenue Gladstone.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

Aucune répercussion sur le plan de la gestion des risques n'est associée au présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES BIENS

Aucune contrainte de viabilisation n'a pour le moment été déterminée au regard de la modification de zonage proposée. Les exigences en matière de capacité des services publics devront être confirmées lors de l'élaboration du plan d'implantation.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les contributions communautaires négociées comprennent le déplacement des locaux d'artistes et la garantie d'un taux de location abordable pendant 15 ans, un versement de 1 000 000 \$ pour la création de logements abordables dans le quartier 15, un versement de 1 000 000 \$ pour la construction de la passerelle pour piétons de la rue Laurel, l'aménagement d'un sentier polyvalent longeant le côté est de l'emplacement,

des servitudes d'accès public à l'espace public appartenant à des intérêts privés ainsi que la confirmation d'une approche en matière d'échelonnement de l'aménagement de l'emplacement.

En ce qui concerne les contributions en argent du promoteur, des conditions seront ajoutées à l'entente de plan d'implantation et les montants de ces contributions seront déterminés dans les annexes financières et récupérés au moment de l'enregistrement de l'entente de plan d'implantation. Les contributions non financières figureront soit sur les plans approuvés ou seront précisées dans les conditions d'approbation lors du processus de plan d'implantation.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Aucune répercussion sur l'accessibilité n'est associée à la modification du Règlement de zonage demandée. Les nouveaux bâtiments devront respecter les normes d'accessibilités du Code du bâtiment de l'Ontario.

RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

Une évaluation environnementale de site de phases I et II a été préparée afin d'examiner les zones pouvant présenter d'éventuels problèmes environnementaux. La présence de contaminants dans le sol et les eaux souterraines sur place est notée dans cette évaluation. Par conséquent, des mesures correctives doivent être prises. Une migration de ces contaminants en dehors de l'emplacement est possible, et une entente de gestion hors site devra être conclue dans le cadre du processus de réglementation du plan d'implantation. Puisque la nouvelle utilisation du sol proposée est plus sensible (de commerciale à résidentielle), un dossier d'état des lieux devra être déposé avant la délivrance d'un permis de construire, à chaque étape de l'aménagement. Il est proposé d'adopter une approche mixte d'assainissement environnemental et d'évaluation des risques (palier 3), afin de permettre à la personne qualifiée de déclarer le dossier d'état des lieux. Les conditions d'approbation devront être satisfaites dans le cadre de la réglementation du plan d'implantation.

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

Ce projet s'inscrit dans le cadre des priorités suivantes:

- Croissance économique et diversification
- Collectivités prospères
- Transports intégrés

CALENDRIER DE TRAITEMENT DE LA DEMANDE

Cette demande (demande d'aménagement n° D02-02-18-0099) n'a pas été traitée selon la date d'examen en temps voulu fixée pour le traitement des demandes de modifications au Règlement de zonage en raison de la complexité du projet et de la résolution des problèmes connus d'émissions de bruit stationnaire.

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 : Schéma de zonage

Document 2 : Détail du zonage recommandé

Document 3 : Annexe 'xxx'

Document 4 : Modification du Règlement sur le bruit 2017-155

Document 5 : Détails de la consultation

Document 6 : Recommandations du Comité d'examen du design urbain (CEDU),
1^{er} février 2019

CONCLUSION

L'aménagement proposé permet une densification, grâce à la construction de tours, conforme aux dispositions du Plan officiel actuel et du Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia, tout en intégrant la restauration d'un édifice historique. Le projet cadre dans le contexte existant et prévu, et représente une utilisation compatible. Les modifications de zonage demandées sont soutenues par le personnel et leur approbation est recommandée.

SUITE À DONNER

Les Services au Conseil municipal et aux comités du Bureau du greffier municipal communiqueront la décision du Conseil municipal au propriétaire, au demandeur, à l'Ottawa Scene Canada Signs (13-1920, chemin Merivale, Kanata (Ontario) K2G 1E8 et à Krista O'Brien, gestionnaire de programme, Relevés d'imposition et Contrôle, Direction générale des services des finances (courrier interne : 26-76).

L'Unité du zonage et de l'interprétation, Direction des politiques et de la planification, Direction du développement économique et de la planification à long terme préparera le règlement d'application et le fera parvenir aux Services juridiques.

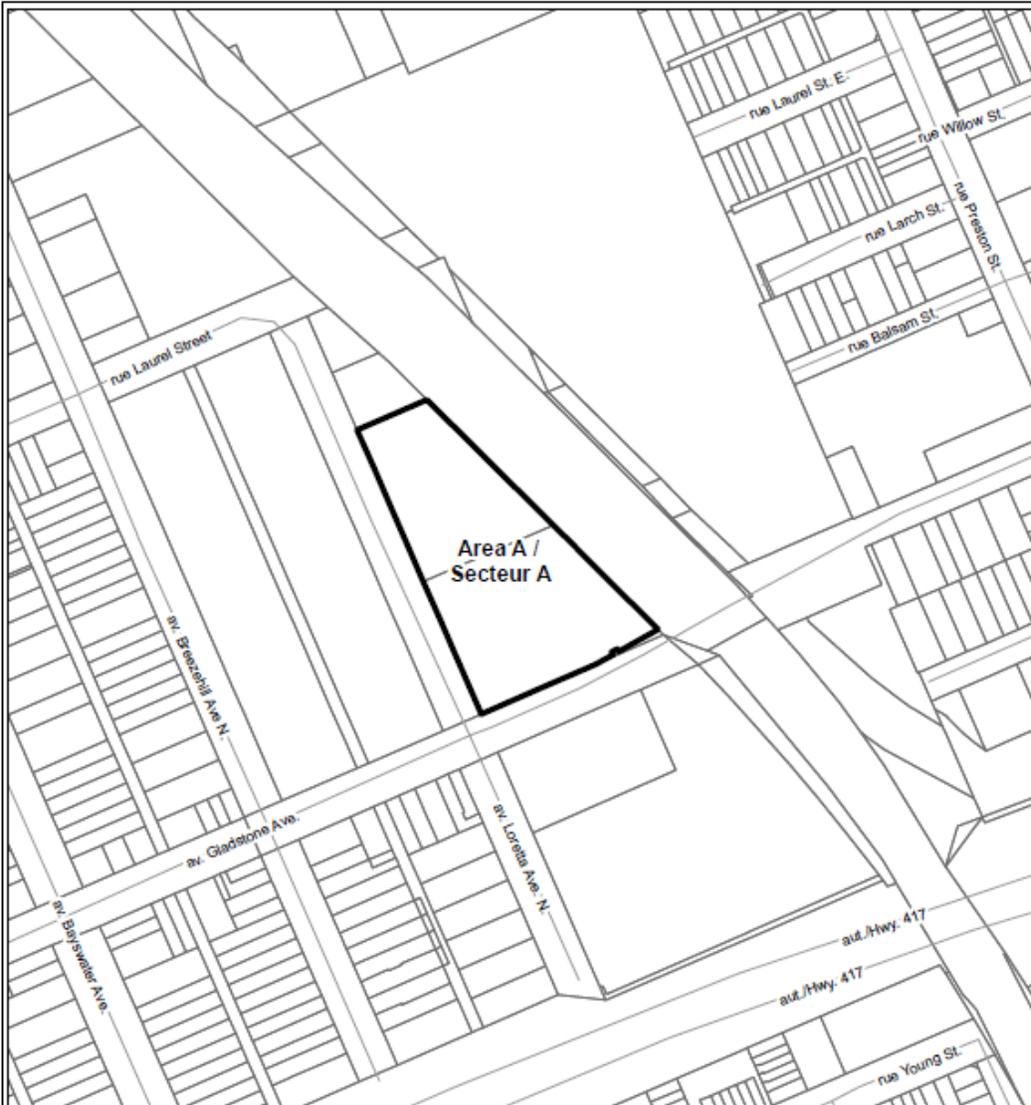
Les Services juridiques, Direction générale des services novateurs pour la clientèle transmettront le règlement de mise en œuvre au Conseil municipal.

Les Services de planification de la Direction de la planification des opérations se chargeront de l'avis officiel.

Document 1 – Schéma de zonage

Pour consulter la carte interactive du zonage d’Ottawa, consultez geoOttawa.

Le bien-fonds en question est situé dans le quartier de Hintonburg et est constitué de deux lots, situés au 951, avenue Gladstone et au 145, avenue Loretta Nord.



		LOCATION MAP / PLAN DE LOCALISATION ZONING KEY PLAN / SCHÉMA DE ZONAGE	
D02-02-18-0099	22-0851-X	951 avenue Gladstone Avenue, 145 avenue Loretta Avenue North / nord	
I:\CO\2022\Zoning\Gladstone_951			
<small>Parcel data is owned by Teraset Enterprises Inc. and its suppliers. All rights reserved. May not be produced without permission. THIS IS NOT A PLAN OF SURVEY.</small>			
<small>©Les données de parcelles appartiennent à Teraset Enterprises Inc. et à ses fournisseurs. Tous droits réservés. Ne peut être reproduit sans autorisation. CECI N'EST PAS UN PLAN D'ARPENTAGE</small>			
REVISION / RÉVISION - 2022 / 08 / 29		 Area A to be rezoned from IG1 H(11) to MC[xxxx] Sxxx-h Le zonage du secteur A sera modifié de IG1 H(11) à MC[xxxx] Sxxx-h	
Entire map area is affected by the Mature Neighbourhoods Overlay (section 139) / Tout le secteur de la carte est touché par la Zone sous-jacente de quartiers établis (article 139)			
			

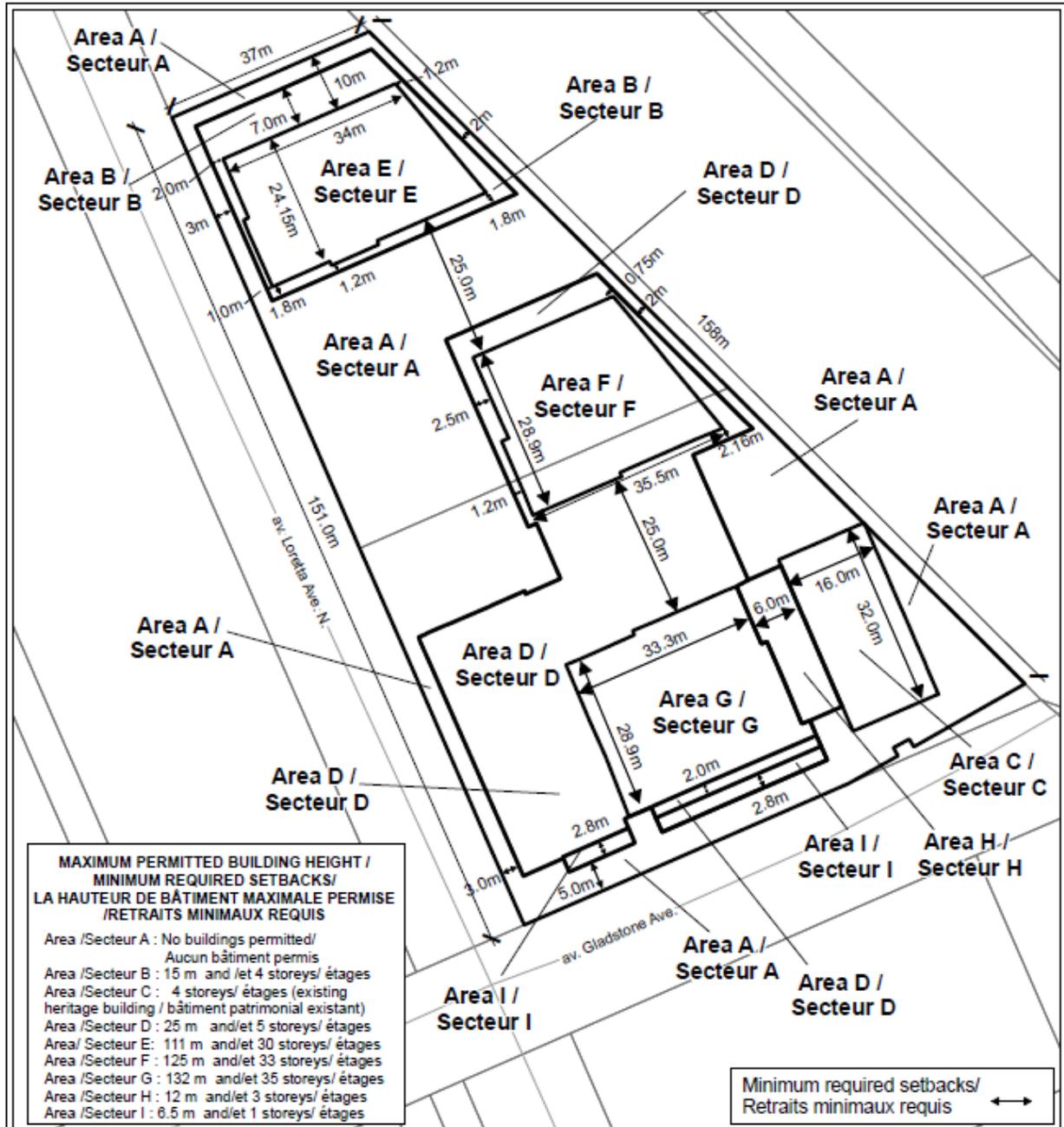
Document 2 – Détail du zonage recommandé

Modification proposée au Règlement de zonage no 2008-250 de la Ville d'Ottawa visant le 951, avenue Gladstone et le 145, avenue Loretta Nord :

1. Modifier le zonage des terrains illustrés dans le document 1
2. Modifier la partie 17 – Annexes par l'ajout de la nouvelle annexe "xxx", fournie dans le document 3.
3. Modifier l'article 239, Exceptions urbaines, par l'ajout de la nouvelle exception [xxxx], dont les dispositions ont un effet analogue à celles qui suivent :
4. À la colonne II – Zone à laquelle elle s'applique, ajouter la mention : « MC [xxxx] Sxxx-h »
 - a. À la colonne III, « Dispositions afférentes à l'exception – utilisations du sol additionnelles permises », ajouter « utilisations d'industrie légère limitées à une brasserie »
 - b. À la colonne V, ajouter les éléments suivants à la liste des dispositions afférentes à l'exception :
 - i. Les terrains dont le zonage est MC[xxxx] Sxxx-h sont réputés constituer un seul lot aux fins de zonage;
 - ii. Les hauteurs de bâtiment maximales, les reculs minimaux et les retraits minimaux sont ceux stipulés à l'annexe xxx;
 - iii. Les hauteurs de bâtiment maximales de l'annexe xxx ne s'appliquent pas aux saillies autorisées en vertu de l'article 65;
 - iv. L'article 85(3) ne s'applique pas;
 - v. Le symbole d'aménagement différé ne peut être supprimé que lorsque la demande de réglementation du plan d'implantation a été approuvée, et lorsque les conditions suivantes sont respectées :
 1. Une demande de plan d'implantation a été approuvée, à la satisfaction du directeur général de Planification, Immobilier et Développement économique, et répond aux critères suivants par le biais de conditions ou de plans approuvés :

- a. Confirmation d'une stratégie de déplacement des artistes locataires actuels;
 - b. Confirmation d'un loyer locatif abordable (artistes locataires) garanti pour une période de 15 ans, à un taux locatif d'environ 40 pour cent inférieur à celui du marché.
 - c. Contribution de 1 000 000 \$, un montant indexé à la hausse à *partir de la date d'approbation par le Conseil*, pour la création de logements abordables dans le quartier 15.
 - d. Contribution de 1 000 000 \$, un montant indexé à la hausse à *partir de la date d'approbation par le Conseil*, pour la construction de la passerelle pour piétons de la rue Laurel.
 - e. Aménagement d'un sentier polyvalent du côté est de l'emplacement, au nord de l'avenue Gladstone, jusqu'à l'extrémité nord de la propriété.
 - f. Concession d'une servitude d'accès sur la zone destinée à accueillir un espace public appartenant à des intérêts privés.
 - g. Plan d'aménagement échelonné si le projet est réalisé par étapes et description des éléments à fournir à chacune des étapes.
 - h. Examen de l'étude sur le bruit stationnaire en vertu de la désignation de secteur de bruit de la catégorie IV, déterminant si les niveaux de bruit sont conformes et si des mesures d'atténuation sont requise.
2. La suppression partielle du symbole d'aménagement différé peut être envisagée dans le cas d'un aménagement échelonné. La demande et l'approbation d'une suppression de symbole d'aménagement différé pour une étape en particulier peuvent être envisagées si les exigences relatives à cette étape respectent celles de la suppression de la zone d'aménagement différé décrite ci-dessus.

Document 3 – Annexe ‘xxx’



D02-02-18-0099	22-0851-X
I:\COI\2022\Zoning\Gladstone_9511...Schedule_Ver2	
<p>©Parcel data is owned by Terracel Enterprises Inc. and its suppliers. All rights reserved. May not be produced without permission. THIS IS NOT A PLAN OF SURVEY.</p> <p>©Parcel data appartient à Terracel Enterprises Inc. et à ses fournisseurs. Tous droits réservés. Ne peut être reproduit sans autorisation. CE CI N'EST PAS UN PLAN D'ARPENTAGE.</p>	

This is Schedule ___ to Zoning By-law No. 2008-250
Annexe ___ au Règlement de zonage n° 2008-250

This is Attachment ___ to By-law Number ____, passed ____, 2022
 Pièce jointe n° __ du Règlement municipal n° ____, adopté le ____, 2022

Document 4 – Modification du Règlement sur le bruit 2017-155

Ajout d'une disposition propre à l'emplacement

« En ce qui concerne le bien-fonds situé au 975, avenue Gladstone et pour toute éventualité de niveau de bruit au 951, avenue Gladstone et au 145, avenue Loretta Nord, ou adresse remplaçante, aucune violation de ce règlement ne sera considérée comme étant survenue en aucune circonstance où ce règlement établit une limite de 45 dB(A) ou 50 dB(A) et où les niveaux de bruit au 951, avenue Gladstone et au 145, avenue Loretta Nord provenant de sources de bruit stationnaire au 975, avenue Gladstone n'excèdent pas ceux autorisés en vertu de la désignation de catégorie IV au 951, avenue Gladstone et au 145, avenue Loretta Nord. »

Document 5 – Détails de la consultation

Les membres du public ont été avisés et consultés conformément à la politique en la matière adoptée par le Conseil municipal pour les demandes d'aménagement. Les Services de planification ont reçu environ 170 commentaires des membres du public au sujet de cette proposition.

Le propriétaire ainsi que le conseiller Leiper et la conseillère McKenney ont organisé deux séances d'information publiques au centre communautaire de Hintonburg. La première de ces réunions, à laquelle 91 résidents ont participé, a eu lieu le lundi 4 février 2019. La seconde réunion, tenue le mardi 10 septembre 2019, a attiré 40 membres du public.

Commentaires du public et réponses

Déplacement des artistes occupant les lieux

Les ateliers d'artiste présent sur place sont appréciés des artistes de la région et de la collectivité en général. Ces locaux sont précieux pour les raisons suivantes :

- leurs loyers sont abordables pour les artistes;
- ils permettent aux artistes de travailler, et d'y vendre et exposer leurs œuvres;
- ils offrent la possibilité à chaque artiste de rester en contact avec la communauté artistique dans son ensemble;
- ils procurent un sentiment de relation et d'inclusion;
- ils ajoutent de la diversité, de la créativité et du dynamisme au quartier;
- ils procurent un sentiment d'appartenance unique;
- ils soutiennent l'économie et le tourisme à l'échelle locale;
- ils servent au développement de la croissance personnelle.

Les avantages communautaires recherchés par le groupe Enriched Bread Artists sont les suivants :

- une entente à long terme d'abordabilité concernant les ateliers des artistes visuels de l'édifice de la Standard Bread Company;

- la possibilité de créer un genre de carrefour artistique, intégrant les artistes visuels, les galeries d'art et les espaces consacrés au théâtre, à la musique, à la danse et à d'autres arts du spectacle;
- la possibilité de construire des installations dans le village de Gladstone et au 1010, rue Somerset Ouest;
- les coûts de déplacement temporaire des artistes pendant la durée des travaux;
- des loyers abordables inférieurs au taux du marché pour les ateliers des artistes visuels, pendant une période définie; le bureau du conseiller Leiper a évoqué une entente de 20 ans comme objectif concret; alors pourquoi pas 50 ou 99 ans?

Réponse

Bien que les avantages communautaires ne puissent plus être garantis dans le cadre d'une entente prévue par l'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, le propriétaire a accepté d'honorer les engagements généraux faits envers la communauté artistique, notamment le déplacement des artistes et la période garantie de loyer abordable. Par l'intermédiaire du présent rapport, les avantages communautaires proposés figurent au nombre des critères applicables au symbole d'aménagement différé dans le document 2. Ils seront garantis et exposés plus en détail, au besoin, lors des approbations subséquentes du plan d'implantation.

Il est important de préciser que l'article 37 ne doit plus être invoqué en raison des modifications apportées dans la législation récente, qui impose à présent des redevances pour avantages communautaires, également applicables à cette propriété. En ce qui concerne le déplacement des artistes et les détails précis entourant les loyers abordables, une entente privée devra être conclue entre le propriétaire et les groupes d'artistes. Il a été mentionné que le propriétaire prévoit honorer cet engagement, et le personnel demandera confirmation de cet engagement ou de nouvelles conditions à l'approbation du plan d'implantation avant la suppression du symbole d'aménagement différé.

Logement abordable

- Volonté de compter sur des logements abordables pour garantir la présence dans la collectivité de niveaux de revenus variés.
- Volonté de compter sur des logements abordables et/ou quelques logements au loyer inférieur au prix du marché et/ou quelques logements locatifs.

Réponse

Aucune politique et aucun outil législatif n'impose de logement abordable sur cette propriété. Toutefois, comme l'indiquent les critères du symbole d'aménagement différé, le propriétaire s'est engagé à faire une contribution financière (1 000 000 \$) ou à créer des logements abordables. Cette exigence sera garantie comme il se doit par le biais de conditions préalables à l'approbation du plan d'implantation.

Passerelle pour piétons de la rue Laurel

On observe une volonté d'utiliser les fonds devant servir à la construction de la passerelle reliant l'édifice de la Standard Bread et la station Corso Italia à la construction plutôt d'une passerelle pour piétons traversant le couloir de l'O-Train à environ 120 mètres au nord de l'avenue Gladstone.

- L'allée piétonne surélevée proposée entre l'édifice de la Standard Bread et la station Corso Italia ne serait pas tellement utile. Elle ne permettra pas de gain de temps aux résidents, aux travailleurs ou aux clients de l'immeuble proposé par rapport au trottoir.
- La passerelle aménagée au nouvel endroit servirait en outre d'accès nord à la station Corso Italia, mettant ainsi en valeur la nature « axée sur le transport en commun » du projet.

Réponse

L'allée piétonne surélevée proposée entre l'édifice de la Standard Bread et la station Corso Italia dont il est question dans la proposition d'origine a depuis été retirée du projet.

Conformément aux critères associés au symbole d'aménagement différé figurant dans le document 2, le propriétaire s'est engagé à fournir une contribution de 1 000 000 \$ pour la construction de la passerelle de la rue Laurel, et est tenu de le faire.

Améliorations au carrefour des avenues Gladstone et Loretta Nord

On observe une volonté d'aménager un passage officiel pour traverser l'avenue Gladstone à la hauteur de Loretta, au moins pour les piétons, que ce soit par l'installation de panneaux d'arrêt, d'un passage supérieur ou de feux de circulation.

Réponse

La conception définitive de ce carrefour ou de la façade de l'emplacement à aménager sera déterminée lors du processus de demande de plan d'implantation correspondant.

Sentier polyvalent

L'aménagement d'un sentier polyvalent planifié le long du couloir de l'O-Train aura des répercussions sur tous les aménagements longeant ce couloir et devra être coordonné. Le promoteur est tenu d'aménager le tronçon de ce sentier polyvalent sur la façade est, près de la ligne d'O-Train au nord de l'avenue Gladstone.

- Les résidents soutiennent la nature axée sur le transport en commun de l'aménagement et la présence d'un sentier polyvalent desservant l'emplacement.
- Une personne a manifesté une préoccupation du fait que le sentier polyvalent viendra remplacer l' « espace vert sauvage » qui ceinture les voies de la ligne Trillium. Cet espace vert magnifique regorge de plantes et d'animaux divers, et il serait souhaitable de protéger et de préserver l'habitat sauvage.

Réponse

Le personnel recommande de rattacher un symbole d'aménagement différé au zonage, afin d'obliger le demandeur à aménager ce tronçon du sentier polyvalent dans le cadre du processus de réglementation du plan d'implantation.

Espaces publics appartenant à des intérêts privés

- On observe une volonté de voir des parcs être aménagés.
- On observe une volonté de voir l'aménagement intégrer davantage d'espaces verts.
- Il faut veiller à ce que les espaces publics appartenant à des intérêts privés restent indéfiniment ouverts au public. Ne pas en empêcher l'accès à l'aide d'obstacles ou de clôtures.
- Les raccourcis et liens piétonniers sont importants et contribueront à relier l'aménagement à la collectivité environnante.
- Préoccupations entourant la perte d'espace communautaire.

Réponse

Les parcs devront faire l'objet d'un règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc dans le cadre du plan d'implantation des biens-fonds visés.

En outre, deux espaces publics appartenant à des intérêts privés seront aménagés. Le personnel recommande de rattacher un symbole d'aménagement différé au zonage, afin d'obliger le demandeur à fournir une servitude d'accès public dans le cadre du processus de réglementation du plan d'implantation.

Échelle de l'aménagement

- On observe une volonté de voir l'échelle de l'aménagement limitée à une hauteur moyenne.
- On observe une volonté de voir se réaliser un aménagement à « échelle humaine ».
- Les répercussions de l'ombre sur le secteur environnant soulèvent des inquiétudes.
- Préoccupation entourant l'effet à l'échelle de la ville de la construction d'un trop grand nombre de tours simultanément.
- On observe une volonté de voir une répartition égale des aménagements sur le territoire municipal, y compris sur la rue Rideau et à Vanier, où il existe de grandes lacunes au chapitre des projets d'aménagement.
- Le fait que l'infrastructure routière des alentours ne puisse pas desservir un aménagement de cette échelle soulève des inquiétudes.
- Aucune transition d'échelle vers le reste du secteur.
- Mécontentement au sujet des aménagements de grande hauteur approuvés dans la Petite Italie, et souhaite que des projets d'une telle hauteur et d'une telle densité ne soient pas réalisés à Hintonburg.
- On observe une volonté de voir l'emplacement conçu en tenant compte de ses répercussions dans le contexte plus général du réaménagement du quartier. Il faut tenir compte des répercussions de ce réaménagement sur le quartier : domaine public, éclairage, circulation, sécurité, desserte et services publics /

installations / espace (notamment santé, parcs, hôpitaux, écoles et espaces de loisir).

Réponse

La proposition concernait à l'origine trois tours de 41, 35 et 30 étages. Lors de l'étape de résolution des problèmes de ce processus de demande, le demandeur a réduit les hauteurs à 35, 33 et 30 étages.

Le personnel est satisfait des nouvelles hauteurs de bâtiment proposées dans l'annexe de zonage connexe. Le personnel responsable des infrastructures et du transport a examiné la proposition et confirme que l'infrastructure routière peut desservir un aménagement de cette échelle. L'approbation de ces demandes permettrait un aménagement axé sur le transport en commun à proximité de la station Corso Italia de l'O-Train, aménagement qui serait conforme au Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia.

Transition et contexte

- Le fait que la proposition ne tienne pas compte du contexte environnant soulève des inquiétudes.
 - Les immeubles de plus de 40 étages ne se marient pas avec les habitations centenaires de deux étages.
 - L'absence de transition dans l'échelle soulève des inquiétudes.
 - Le fait que les utilisations proposées soient génériques et homogènes par rapport aux autres aménagements de copropriétés du centre-ville d'Ottawa soulève des inquiétudes. On observe une volonté de voir l'aménagement correspondre au caractère de la collectivité actuelle.
- Les répercussions éventuelles sur les utilisations voisines et la jouissance du domicile de chacun soulèvent des inquiétudes.

Réponse

La hauteur des tours diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la station de transport en commun. Le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia et les Lignes directrices sur l'esthétique urbaine pour les aménagements axés sur le transport en commun contiennent des orientations permettant les densités les plus fortes au plus près des stations de transport en commun.

Le personnel estime que les modifications proposées au Règlement de zonage sont conformes aux orientations de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et du Plan officiel en matière de gestion de la croissance, et plus précisément à celles du Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia.

Circulation et routes

- L'augmentation de la circulation découlant de cet aménagement soulève des inquiétudes.
- Le fait que l'avenue Gladstone soit déjà congestionnée soulève des inquiétudes, car il n'y a aucun accès en direction est vers le Queensway, entre Parkdale et Bank.
- Le fait que l'avenue Gladstone soit très étroite pour une artère principale soulève des inquiétudes.
- Il faut tenir compte de la circulation provenant de la Bank Note Company.
- Il faudrait envisager la possibilité de réaliser une étude de la circulation englobant l'avenue Gladstone, entre Parkdale et Rosemount, et Sherwood à la hauteur de Parkdale comme référence actuelle, avant que tous les nouveaux immeubles ne soient occupés.
- Il faut tenir compte du fait que les études de la circulation ont été réalisées en été, période où la circulation était faible. De plus, l'école primaire locale Devonshire était fermée pour les vacances.
- Il faut faire de la modération de la circulation une priorité.
- Il faut faire des travaux de réfection sur la rue Loretta et ajouter des trottoirs. Il faut prendre en compte tous les types de déplacement, y compris les fauteuils roulants et les déambulateurs.

Réponse

Le demandeur a présenté un rapport stratégique d'évaluation des répercussions sur les transports élaboré par CGH Transportation. Le personnel de la Ville responsable des transports s'est dit satisfait de ce qu'il a examiné à ce jour au regard de la modification de zonage.

Ce rapport indiquait que l'aménagement devait être réalisé conjointement avec la construction de la future station Corso Italia de l'O-Train, et qu'il s'agissait du principal élément d'infrastructure de soutien permettant d'obtenir les parts modales hypothétiques et d'assurer la réussite du projet. Les seuils de l'évaluation des répercussions sur les transports ont été atteints au regard des conditions actuelles et contextuelles sur les routes collectrices longeant l'avenue Gladstone, et la circulation prévue dans une configuration d'aménagement axé sur le transport en commun sera minimale et n'est pas considérée comme représentant un problème pour le secteur avoisinant.

Stationnement pour véhicules

- Le manque de places de stationnement soulève des inquiétudes.
- Certains résidents estiment que chaque personne emménageant dans l'immeuble devrait disposer d'une place de stationnement.
- Il faudrait aménager davantage de places de stationnement que ce qui est exigé. Le projet devrait apporter de nouvelles places de stationnement dans le quartier et non pas représenter une demande supplémentaire sur les places déjà limitées.
- Certains résidents estiment qu'il y a trop de stationnement sur l'emplacement. Le grand nombre de places de stationnement a un effet dissuasif pour l'utilisation d'autres modes de transport.
- Certains résidents aimeraient qu'un engagement soit pris de réserver au moins 20 places de stationnement pour les services d'autopartage.

Réponse

Le projet comprend la création de plus de 500 places de stationnement pour véhicules. Une boucle d'accès à sens unique et deux accès à l'aire de stationnement souterraine donneront sur l'avenue Loretta Nord, et l'accès donnant actuellement sur l'avenue Gladstone sera supprimé.

Le rapport stratégique d'évaluation des répercussions sur les transports élaboré par CGH Transportation a permis de déterminer que l'aménagement sera réalisé conjointement avec celui de la future station Corso Italia de l'O-Train, et qu'il s'agit du principal élément d'infrastructure de soutien permettant d'obtenir les parts modales hypothétiques et d'assurer la réussite du projet. Les seuils de l'évaluation des

répercussions sur les transports ont été atteints au regard des conditions actuelles et contextuelles sur les routes collectrices longeant l'avenue Gladstone, et la circulation prévue dans une configuration d'aménagement axé sur le transport en commun sera minimale et n'est pas considérée comme représentant un problème pour le secteur avoisinant.

Stationnement pour vélos

- On observe une volonté de profiter de davantage de places de stationnement pour vélos que le nombre minimal requis. Motifs invoqués pour augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos :
 - De nombreux cyclistes n'utilisent pas qu'un seul moyen de transport pour faire leurs courses ou se rendre au travail. Leurs choix peuvent varier selon les saisons ou les conditions météorologiques. Autrement dit, des places de stationnement pour vélos seraient utiles même si le résident ou le travailleur est également usager du transport en commun.
 - L'aménagement Trinity est situé à un endroit de choix le long du sentier polyvalent Trillium, entre le sentier polyvalent de la rivière des Outaouais, la Petite Italie et le sentier polyvalent du lac Dow. Ainsi, les résidents voudront faire du vélo pour leurs loisirs, pour faire leurs courses ou aller manger à l'extérieur.
 - Cet aménagement est situé le long du réseau cyclable hivernal de la Ville. Autrement dit, certains résidents possèdent au moins deux vélos, du moins ceux pratiquant ce mode de transport en hiver.
- Un espace de transition pourrait constituer une bonne solution pour aménager des places de stationnement pour véhicules ou pour vélos, en fonction de différents facteurs comme la météo, la saison et le nombre plus important de personnes utilisant leur vélo pour se déplacer au fur et à mesure que la Ville aménage de nouvelles infrastructures cyclables.
- Des vélos descendront dans votre aire de stationnement intérieure avec les roues recouvertes de sel et de neige fondante en hiver. L'installation d'un poste de nettoyage de vélo au sous-sol présenterait deux avantages : réduction d'un obstacle habituel au cyclisme hivernal et propreté de l'aire de stationnement pour tous les utilisateurs.

- Il faudrait aménager un poste de réparation, équipé des outils élémentaires et d'une pompe à air pour les résidents et les employés des bureaux.

Réponse

Le projet comprend la création de plus de 500 places de stationnement pour vélos et respecte les exigences du Règlement de zonage. Le nombre définitif de places de stationnement pour vélos et leur emplacement seront déterminés lors du processus d'examen et d'approbation du plan d'implantation.

Utilisations du sol souhaitées

- On observe une volonté de présence d'une épicerie.
- On observe une volonté de présence d'une clinique dans chaque tour.
- Le risque que l'aménagement ait une incidence négative sur les commerces du secteur soulève des inquiétudes.

Réponse

La modification de zonage permet la présence d'une épicerie et d'une installation médicale. Toutes les utilisations du sol actuellement autorisées continueront de l'être, et l'exploitation d'une brasserie sera ajoutée à cette liste. La désignation recommandée de Zone de centres d'utilisations polyvalentes (MC) permet toute une gamme d'utilisations non résidentielles et résidentielles.

Types de logement

- La répartition des types de logement proposés pose question. Il faudrait clarifier le nombre de logements d'une, deux ou trois chambres à coucher.
- On observe une volonté de voir aménager davantage de logements de trois chambres à coucher, de préférence aux étages les plus bas des tours, et répartis dans toutes les tours et à toutes les étapes de l'aménagement.

Réponse

Voici la répartition des types de logement prévue :

Type de logement	Nombre de logements
Studio	51

Logement urbain d'une chambre à coucher	52
Logement d'une chambre à coucher	277
Logement d'une chambre à coucher avec coin-détente	88
Logement de deux chambres à coucher	314
Logement de deux chambres à coucher avec coin-détente	40
Logement de trois chambres à coucher	24
Total	846

Plan pour la collectivité

On observe une volonté de compter sur un plan de conception communautaire visant le secteur avant l'approbation de cet aménagement.

Réponse

Le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia a été finalisé après la première présentation de cette demande, ce qui rendait inutile toute modification du Plan officiel pour cette proposition.

Écoles

Le fait que les écoles du secteur risquent de ne pas pouvoir accueillir de nouveaux élèves soulève des inquiétudes.

Réponse

- Les conseils scolaires ont reçu la documentation entourant ce projet et n'ont pas indiqué de besoin de terrain pour de nouveaux établissements.

Vent

- La formation d'entonnoirs à vent soulève des inquiétudes.
- Les effets du vent soulèvent des inquiétudes.
- On se préoccupe du fait que les études sur le vent réalisées dans le cadre de ce projet traitent chaque tour individuellement et qu'elles ne reflètent pas les véritables effets du regroupement d'immeubles et de leurs relations les uns par rapport aux autres.

Réponse

L'étude sur le vent fournie par Gradient Wind a pris en compte tous les immeubles sur l'emplacement visé et leurs répercussions conjuguées éventuelles. Un addenda à l'étude sur le vent, remis par Gradient Wind, révèle que d'importantes modifications architecturales ont été effectuées sur l'emplacement (réduction de la hauteur des tours, suppression du lien entre les tours, suppression de la passerelle pour piétons menant à la station Gladstone) depuis la première publication de cette étude. Ces modifications ont donné lieu à des conditions légèrement plus calmes au niveau du sol. Des mesures d'atténuation ont été proposées, comme l'installation de pare-vent sur la place, l'aménagement d'écrans et/ou la plantation de conifères ainsi que l'encastrement de la porte d'entrée. Ces mesures d'atténuation seront examinées et seront prises en compte dans le processus d'examen et d'approbation du plan d'implantation.

Réglementation du plan d'implantation

- On aimerait que la collecte des ordures soit adéquate et bien gérée.
- Orienter l'éclairage vers le sol et dans le sens opposé des habitations. Limiter la présence d'enseignes rétroéclairées.
- La question de savoir si les travaux de réfection d'égout et d'aqueduc le long de l'avenue Loretta satisferont aux besoins des nouvelles tours soulève des inquiétudes.

- On observe une volonté de voir aménager des trottoirs et des terre-pleins autour des immeubles afin de faciliter les déplacements des piétons dans la circulation automobile.
- On se préoccupe du fait que l'aménagement aura des effets négatifs sur la collectivité de Hintonburg, en compromettant la qualité de services comme la distribution d'eau, le ramassage des ordures ou la sécurité.
- Intégrer des toitures végétalisées afin de réduire l'effet d'îlot thermique et de maximiser les possibilités d'espaces verts.

Réponse

Ces points seront examinés dans le cadre de la réglementation du plan d'implantation.

Répercussions des travaux

- La présence de véhicules de chantier dans les rues soulève des inquiétudes.
- Veiller à ce que les vibrations provoquées par les travaux n'entraînent aucune répercussion sur les habitations existantes.
- On observe une volonté de voir les travaux s'arrêter le soir et la fin de semaine.
- Des mesures appropriées de lutte contre la poussière et la saleté devraient être prises pour limiter les répercussions pendant les travaux.

Réponse

Tous les travaux seront assujettis au Règlement sur le bruit, et la méthode de construction n'a pas encore été déterminée.

Soutien à l'égard de l'aménagement proposé

- Soutien à l'égard de la conservation de l'édifice de la Standard Bread
- Soutien à l'égard d'une densification – d'une construction en hauteur plutôt qu'en largeur
- Soutien à l'égard de l'attention portée à la hauteur des socles. L'utilisation de pierre et de brique est privilégiée car ces matériaux intégreront les tours, viendront compléter le caractère de l'immeuble du groupe EBA et aideront à définir la bordure de l'avenue Gladstone.

- Soutien à l'égard de la présence de magasins de détail et de bureaux dans l'aménagement, et souhait de voir l'intégration des commerces locaux, des ateliers d'artistes, des restaurants et des brasseries, autant d'utilisations correspondant aux activités actuelles sur place et au caractère évolutif du quartier.
- L'abaissement de la hauteur des tours et l'adaptation de la conception aux recommandations du CEDU sont appréciés.

Réponse

L'édifice de la Standard Bread Company, érigé en 1924, a été désigné en vertu de la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* en 2020. Cet édifice doit être conservé et restauré, pour devenir un élément majeur du réaménagement proposé de l'emplacement.

Commentaires fournis au demandeur aux fins d'examen (en dehors des processus de planification de la Ville)

- Les répercussions éventuelles sur la valeur foncière des propriétés voisines soulèvent des inquiétudes.
- Les plans du promoteur une fois atteinte la « fin de durée de vie » des immeubles (défaillance de leur structure au fil du temps) posent question. Des conseils de copropriétaires pourraient être administrés par des occupants qui n'ont pas d'expérience dans ce domaine et ces derniers devraient être conseillés en vue de créer un fonds de renouvellement.
- On observe une volonté de comprendre comment l'immeuble du groupe EBA sera utilisé une fois sa rénovation terminée.
- Intégrer le plus possible de technologies écologiques.
- Installer des bacs de compostage et de recyclage sur l'ensemble de l'emplacement (pas seulement pour les habitants)
- Sélection de matériaux à faibles émissions permettant d'améliorer la qualité de l'air à l'intérieur.
- Utiliser si possible du béton écologique.

- Utiliser des appareils sanitaires à faible débit afin de réduire la consommation d'eau potable.
- Utiliser des matériaux sélectionnés en fonction de leur contenu recyclé et de leur provenance régionale (proximité étroite de l'emplacement).
- Préoccupations liées à l'environnement. On observe chez le promoteur une volonté de prendre les mesures nécessaires pour limiter l'empreinte carbone de l'aménagement et de construire des immeubles « verts ». Il faudrait prendre en compte les gaz à effet de serre et le changement climatique par les moyens suivants :
- Les déchets de construction et les décombres produits par le projet ne devraient pas être enfouis dans les décharges ni acheminés aux incinérateurs.

**Document 6 – Recommandations du Comité d'examen du design urbain (CEDU),
1^{er} février 2019**

Résumé

- Le Comité appuie fortement la préservation et la restauration de l'édifice de la Standard Bread Company ainsi que son intégration en tant que composant emblématique de l'aménagement.
- Le Comité est favorable à l'augmentation de la densité à cet emplacement, mais est préoccupé par la hauteur et de l'ampleur des immeubles proposés, compte tenu du contexte environnant. Les répercussions de projets de densification similaires de l'autre côté de la voie ferrée doivent être prises en considération. Les préoccupations contextuelles particulières sont les suivantes :
 - Les rues environnantes sont étroites, en particulier si on les compare à celles du secteur voisin, Carling-Preston, où des densités similaires sont observées ou ont été approuvées;
 - La future station Gladstone sera une station de transport en commun de quartier de la Ligne Trillium plutôt qu'un grand carrefour de transport en commun. Le Comité est d'avis que les densités à l'échelle proposée sont mieux adaptées aux endroits situés à proximité des grands carrefours de transport en commun.
- La combinaison d'utilisations d'industrie légère et de locaux occupés depuis longtemps par des artistes a contribué à conférer aux lieux une atmosphère charmante d'ateliers-résidences. Le Comité recommande que ces utilisations soient réintégrées dans le programme, ce qui permettrait à l'aménagement d'avoir une incidence positive et de mieux s'intégrer dans le secteur environnant.
- Le Comité estime que ce premier grand projet de réaménagement réalisé à proximité de la future station Gladstone est sans précédent. La conservation du patrimoine, l'augmentation de la densité, l'établissement de marges de recul et la conception du domaine public revêtent une importance accrue. Compte tenu du précédent que peut constituer l'emplacement et de son importance dans le secteur, le Comité recommande la tenue d'une séance d'examen ciblée à laquelle participeront les membres du Comité et, éventuellement, les membres du Comité d'examen des immeubles de grande hauteur.

Aménagement de l'avenue Gladstone et édifice de la Standard Bread Company

- Le Comité recommande de revoir les plans du socle de la tour de l'avenue Gladstone afin de mieux harmoniser le nouveau bâtiment à celui de la Standard Bread Company. Le Comité précise qu'il faut que le bâtiment patrimonial se distingue par une expression tridimensionnelle et que le socle assure une meilleure transition avec le quartier environnant. Pour ce faire, il faut :
 - abaisser à trois ou à quatre étages le mur du socle donnant sur la rue, afin d'assurer une meilleure intégration du bâtiment patrimonial;
 - reculer le socle pour qu'il corresponde davantage à la marge de recul du bâtiment patrimonial et que l'on obtienne un trottoir plus large;
 - prolonger le revêtement de brique jusqu'au sol.
- Le Comité est préoccupé par le conflit créé entre le sentier polyvalent, l'esplanade, le lien souterrain et le lien piétonnier avec la station de transport en commun. Il faut éviter de compromettre la réussite de l'esplanade en réexaminant ces liens afin d'assurer une meilleure circulation des piétons, notamment par rapport au trottoir :
 - en élargissant les trottoirs de l'avenue Gladstone;
 - en explorant les possibilités d'aménager une esplanade plus vaste;
 - en mettant l'accent sur le lien entre l'aménagement et la rue plutôt que sur la passerelle pour piétons proposée.
- Reconnaissant le potentiel de déplacement spatial, le Comité recommande de tenir compte de l'espace réservé aux artistes et autres utilisateurs industriels stables et de l'intégrer au programme.
- **Plan d'ensemble du site et conception de la tour**
- Le Comité conseille de s'inspirer de l'édifice de la Canadian Bank Note Limited et du quartier résidentiel situé à l'ouest afin de mieux intégrer cet aménagement dans le contexte élargi :

- envisager l'aménagement, sur l'avenue, de logements au rez-de-chaussée qui s'harmonisent avec le quartier résidentiel actuel et éviter les murs pleins au niveau du sol.
- Le Comité est d'avis que les concepts de tour proposés pourraient mieux tenir compte des caractéristiques particulières de l'emplacement :
 - il est recommandé de mettre davantage l'accent sur la distinction entre la tour Gladstone et les deux autres tours; envisager de prolonger le revêtement de brique du socle jusqu'à la tour;
 - il faut que l'aménagement s'intègre dans le quartier grâce à des liens est-ouest entre les tours.
- Comme il n'y a pas de parc ni de relief prévus au niveau du sol, le Comité recommande de respecter une pleine distance de séparation de 25 m entre les tours, comme le recommandent les lignes directrices de la Ville sur les immeubles de grande hauteur. Aucune justification convaincante de la pertinence d'une réduction à 22 mètres n'a été présentée. Le respect de la marge de recul requise sur la limite nord de la propriété est également recommandé.
- Le Comité estime que l'espace au sol est surutilisé dans sa forme actuelle et que la zone de chargement proposée pour une future épicerie est particulièrement préoccupante. Le Comité estime que le site n'est pas propice à la fréquence de la circulation des camions qui serait générée par cette utilisation.
- Le Comité souligne les exigences potentiellement contraignantes en matière de bruit qui pourraient être imposées par la proximité de l'édifice de la Canadian Bank Note Limited, car il y aura probablement des restrictions quant à la conception des balcons, à l'emplacement et aux dimensions des ouvertures, etc.
- Le Comité estime que le Liberty Village de Toronto représente un type d'aménagement semblable, où des usages industriels sont reliés à un nouveau quartier résidentiel. Certaines leçons peuvent être tirées en ce qui a trait à la création d'une échelle plus humaine ainsi qu'à la limitation des ombres pour assurer une meilleure qualité de vie aux résidents.

Parcs, espace libre et lien avec le sentier polyvalent

- Le Comité soutient fermement la création d'un parc sur place, même si l'aménagement est axé sur le transport en commun. Les parcs sont des éléments essentiels au bien-être de la future population qui comprendra des enfants, des personnes âgées, des propriétaires de chiens, etc.
- Le Comité reconnaît que les dimensions de cet aménagement créent un « super îlot » et estime qu'il est nécessaire d'accroître la porosité du projet. Il est conseillé de diviser l'îlot en une série de parcelles, en particulier dans le secteur allant de l'avenue Loretta jusqu'au sentier polyvalent.
- Afin d'améliorer les liens avec le sentier polyvalent et l'intégration dudit sentier au sein de l'aménagement, le Comité suggère ce qui suit :
 - considérer le sentier polyvalent comme une promenade bordée d'arbres à la limite de l'aménagement en utilisant les projets récents de l'avenue Carling et de la rue Preston comme exemples d'intégration de cette caractéristique dans le plan;
 - intégrer le chargement entre les tours 1 et 2 et créer un espace public appartenant à des intérêts privés qui se marie au sentier polyvalent;
 - ajouter des logements de rez-de-chaussée ou d'autres projets pour animer le sentier polyvalent et améliorer sa sécurité;
 - envisager l'ajout d'espaces verts et de parcs pour relier la rue Loretta au sentier polyvalent;
 - l'organisation actuelle des lieux fait en sorte que le sentier polyvalent demeure à l'ombre tout l'après-midi; réfléchir à diverses options qui produisent moins d'ombrage.