



Table des Matières

Rapports “Tel qu’entendu”

Séance en personne	2
Séances virtuelles	4
Consultation auprès des jeunes	30
Boîte de réception du projet	41
Sondage sur la deuxième version provisoire	56
La Fédération des associations civiques d'Ottawa et de la Greater Ottawa Home Builders' Association	78



Rapport « Ce que nous avons entendu » – Séance en personne

Dans le cadre de la consultation sur la version préliminaire 2 du nouveau Règlement de zonage, une séance d'information en personne s'est tenue le 2 juin 2025 au Centre Ben Franklin. Plus de 200 résidents y ont assisté.

La séance comportait des panneaux d'information présentant la version préliminaire 2 et certaines des modifications introduites depuis la version préliminaire 1. Les participants étaient ensuite invités à poser des questions et à partager leurs réflexions avec les membres de l'équipe du nouveau Règlement de zonage lors de tables rondes sur les sujets suivants :

- Quartiers résidentiels
- Zones polyvalentes
- Collectivités vivables
- Sujets libres

Le présent rapport « Ce que nous avons entendu » donne un aperçu des thèmes abordés durant les tables rondes et des commentaires soumis sur fiches pendant la séance.

L'un des principaux thèmes soulevés lors de la rencontre publique concernait la préservation des espaces verts existants et l'importance d'offrir des parcs et des installations récréatives à mesure que la densité résidentielle augmente. Des préoccupations ont été exprimées quant à la construction éventuelle de bâtiments sur des terrains de parc existants et quant aux types d'usages proposés.

Un certain appui a été exprimé pour l'augmentation de la hauteur des bâtiments et des densités permises dans les zones résidentielles afin d'accueillir un niveau de développement plus élevé. Toutefois, certains participants ont manifesté des inquiétudes quant aux répercussions possibles, notamment en matière de stationnement et de circulation, liées à l'accroissement de la densité dans les quartiers en raison des nouvelles dispositions de zonage.

Les participants ont généralement appuyé l'introduction d'un plus grand mélange d'usages dans plusieurs secteurs, y compris de petits commerces dans et autour des quartiers établis, afin d'améliorer la convivialité piétonne et la commodité.

Le tableau ci-dessous regroupe la rétroaction reçue lors de la séance en personne selon des thèmes et résume les commentaires recueillis.



Thème	Ce que nous avons entendu
Parcs et espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à la préservation des parcs et des espaces verts, surtout à mesure que la densité de population augmente. ▪ Préoccupations concernant l'autorisation de constructions et d'usages non récréatifs dans les parcs et espaces verts. ▪ Opposition à l'autorisation de certains usages non récréatifs dans les parcs et espaces verts. ▪ Préoccupations concernant le manque de zones boisées et d'arbres dans les quartiers suburbains.
Intensification	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suggestion d'agrandir les zones pôles (<i>Hub Zones</i>) afin que davantage de propriétés soient assujetties à ces dispositions. ▪ Appui aux quartiers de 15 minutes, y compris la présence accrue de bâtiments à usage mixte dans tous les secteurs.
Quartiers	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à la simplification des zones résidentielles par l'entremise du nouveau cadre de zones de quartier (<i>Neighbourhood zone framework</i>). ▪ Appui à l'augmentation de la hauteur maximale des bâtiments dans toutes les zones N4 à 14,5 mètres. ▪ Appui à l'augmentation de la hauteur maximale des bâtiments dans les zones N1 et N2. ▪ Appui à une densité plus élevée dans les quartiers à l'échelle de la ville. ▪ Préoccupations concernant l'augmentation de la densité dans certains quartiers, y compris la nouvelle zone N4 dans des secteurs actuellement caractérisés par des habitations unifamiliales isolées.
Transport et stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à l'aménagement d'infrastructures cyclables séparées à mesure que la densité augmente dans les quartiers. ▪ Préoccupations concernant la suppression des taux minimaux de stationnement et les impacts sur la circulation.
Logement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demande de précisions sur le processus de détermination de l'emplacement des futurs refuges. ▪ Appui à l'autorisation de refuges dans la plupart des zones afin d'offrir une flexibilité quant à leur emplacement. ▪ Préoccupations concernant la disponibilité d'un logement adéquat et abordable à l'échelle de la ville.



Rapport “Tel qu’entendu” – Séances virtuelles

Dans le cadre de la consultation sur la deuxième version du nouveau Règlement de zonage, deux séances virtuelles de participation publique ont eu lieu les 29 mai 2025 et 3 juin 2025, de 18 h à 20 h. Ces séances ont débuté par une présentation résumant l’état d’avancement du projet, expliquant les dispositions mises à jour dans la version 2 du nouveau Règlement de zonage et abordant les options supplémentaires à examiner, conformément aux directives du Conseil.

Les participants se sont intéressés à l’objectif général de la stratégie de transition de la hauteur et à l’application du plan angulaire. Un appui général a été exprimé en faveur de l’augmentation des permissions pour les aménagements à usage mixte à l’échelle de la ville, afin de faciliter l’accès aux besoins quotidiens. Dans les zones résidentielles, les participants ont exprimé des préoccupations quant à l’impact de l’intensification sur les espaces verts, les infrastructures et les transports. Un intérêt a également été manifesté pour l’éventuelle introduction de stationnements collectifs dans les quartiers.

Le présent rapport « Tel qu’entendu » donne un aperçu des commentaires formulés par les participants lors de la séance virtuelle d’information propre à chaque quartier. Il comprend un index des sujets, un aperçu de chacun d’entre eux ainsi qu’un résumé des questions classées par thème et des réponses fournies par le personnel.

Sujets de discussion

Thème	Ce que nous avons entendu
Transition de hauteur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demande de précisions sur la fonction et l’application du plan angulaire. ▪ Demande de précisions sur l’utilisation du plan angulaire dans les plans secondaires.
Zones polyvalente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demande de précisions sur le nombre d’employés autorisés à travailler dans une entreprise à domicile. ▪ Appui à une augmentation des usages non résidentiels dans les quartiers et à un meilleur accès aux commodités dans les communautés.



Quartiers	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préoccupation quant à la fourniture de logements appropriés pour les populations vieillissantes. ▪ Demande de précisions sur le processus de conversion des zones résidentielles existantes vers le nouveau cadre de quartier. ▪ Appui à l'augmentation de la hauteur des zones N4 à 14,5 mètres à l'échelle de la ville. ▪ Demande d'information sur les autorisations de maisons secondaires (« coach houses ») et la possibilité de créer des logements supplémentaires sur une propriété. ▪ Demande de précisions sur la densité maximale permise et les hauteurs maximales de bâtiments dans les zones de quartier.
Logement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Questions et préoccupations concernant la définition de « refuge » et le processus d'approbation pour les nouveaux refuges.
Intensification	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demande de précisions sur la stratégie de gestion de la croissance et les cibles de densité de la Ville. ▪ Préoccupation concernant la circulation et l'accès des véhicules pour les nouveaux immeubles de grande hauteur. ▪ Préoccupation concernant la capacité des infrastructures à mesure que la densité des quartiers augmente. ▪ Appui au développement axé sur le transport en commun. ▪ Demande d'options de transport supplémentaires et d'espaces verts pour accompagner l'augmentation de la densité.
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Questions concernant le stationnement communautaire, y compris la configuration et l'emplacement possibles de ces lots. ▪ Demande de précisions sur les dispositions relatives au stationnement en cour avant, notamment où il sera permis.



Points administratifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demande de précisions sur la réponse de la Ville au projet de loi 17. ▪ Demande de précisions sur la relation entre le Règlement de zonage, les politiques et règlements provinciaux en matière d'aménagement, et le Tribunal ontarien de l'aménagement du territoire. ▪ Demande d'information sur le processus de révision des exceptions. ▪ Souhait que le nouveau Règlement de zonage soit terminé et approuvé plus rapidement.
------------------------------	---

Question:	<p>Veillez clarifier le fonctionnement de la stratégie de transition de hauteur. Pour les zones « Hub », il est indiqué qu'aucune partie d'un bâtiment ne peut dépasser un plan incliné à 45 degrés, mesuré à partir d'une hauteur de 15 mètres au-dessus de toute ligne de lot contiguë à un lot zoné N1 à N4. Qu'est-ce que cela signifie ?</p>
Réponse:	<p>Le Plan officiel stipule que la transition de hauteur doit généralement être guidée par l'application d'un plan incliné (« angular plane »), fondée sur le principe que la hauteur d'un bâtiment a plus d'impact sur une propriété voisine lorsqu'elle est plus proche. Selon cette logique, plus la distance est grande, plus la hauteur permise est acceptable, et c'est pour cette raison que la stratégie de zonage fait de la profondeur du lot le principal facteur déterminant la hauteur du bâtiment. Un plan incliné permet ainsi d'adapter graduellement la hauteur en fonction de la profondeur du lot.</p> <p>Au lieu de tracer un plan incliné à 45 degrés (ligne pointillée bleue) à partir du niveau du sol à la limite arrière du lot (ligne pointillée rouge), l'option 3 de la stratégie de transition de hauteur présente un plan à 45 degrés à partir de la limite arrière du lot, mais à une hauteur équivalente au contexte prévu (quatre étages) dans les quartiers voisins, ce qui correspond généralement à 15 mètres.</p>



<p>Question:</p>	<p>Pour la zone de corridor mineur 1 (CM1), le tableau 906(h)(ii) indique que, pour toute partie d'un terrain située à plus de 10 mètres d'une ligne de lot contiguë à une zone N, une hauteur maximale de 20 mètres est permise. Pour les parties situées à 10 mètres ou moins d'une ligne de lot contiguë à une zone N, la hauteur maximale permise est de 15 mètres. Cela signifie-t-il qu'un même bâtiment peut avoir différentes hauteurs et que la partie située à 10 mètres ou moins de la ligne de lot sera plus basse de 5 mètres que le reste du bâtiment situé à plus de 10 mètres de la ligne de lot ?</p>
<p>Réponse:</p>	<p>Ces dispositions visent à créer un « recul » dans la hauteur du bâtiment à proximité de la ligne de lot concernée, le plus souvent la ligne arrière puisque les zones CM sont généralement adjacentes aux zones résidentielles (Neighbourhood). Cette disposition permettra une hauteur d'environ six étages pour la majeure partie du bâtiment, mais la partie arrière située à moins de 10 mètres de la ligne de lot sera limitée à environ quatre étages.</p>
<p>Question:</p>	<p>Les quartiers de type « 15 minutes » et le zonage exclusivement résidentiel ne font pas bon ménage. Comment combler cet écart et créer des quartiers de type « 15 minutes » dans des secteurs où les services et commodités communautaires ne sont actuellement pas autorisés ?</p>
<p>Réponse:</p>	<p>En appliquant les politiques du Plan officiel, le nouveau Règlement de zonage introduit progressivement davantage d'usages non résidentiels dans des secteurs historiquement exclusivement résidentiels. Par exemple, la création de la zone de « corridor mineur » permettra des aménagements à usage mixte sur un plus grand nombre de rues dans les quartiers et les zones principalement résidentielles.</p>



Question:	Les secteurs zonés R2 permettent actuellement 6 logements par lot à la suite des récentes modifications législatives provinciales introduites par le projet de loi 23. Pourquoi la présentation indiquait-elle que le nouveau Règlement de zonage permettra 4 logements par lot ?
Réponse:	<p>Les nouvelles zones de quartier, conçues pour accueillir une variété d'usages résidentiels, prévoient un maximum de quatre logements par lot dans la zone N1, qui correspond à la zone résidentielle de plus faible densité. Les zones N2 et N3 prévoient respectivement des limites maximales de six et dix logements par lot. Les zones N4, N5 et N6 ne comportent aucune limite maximale de logements.</p> <p>Ces limites représentent des densités maximales, et l'aménagement dans toute zone N n'est pas tenu d'atteindre la densité maximale autorisée. Bien qu'il soit toujours permis de construire une habitation unifamiliale isolée ou jumelée (un ou deux logements), quatre logements sont permis sur tout lot résidentiel desservi.</p>
Question:	Pour un immeuble d'habitation de 3 étages comprenant 8 logements dans une zone N3, faudrait-il un ou deux escaliers ?
Réponse:	Le nombre d'escaliers requis dans un projet résidentiel est réglementé par le Code du bâtiment de l'Ontario, et non par le nouveau Règlement de zonage
Question:	L'étude du Plan secondaire de la station Algonquin est-elle distincte du Plan officiel? Aura-t-elle une incidence sur la hauteur des bâtiments et les utilisations du sol dans le secteur visé?
Réponse:	Le Plan secondaire de la station Algonquin est un processus distinct du nouveau Règlement de zonage. Le nouveau Règlement de zonage intégrera le zonage existant dans le secteur visé dans son cadre actualisé. Une fois le Plan secondaire de la station Algonquin finalisé, le Règlement de zonage sera modifié afin de refléter et de mettre en œuvre les politiques approuvées du plan secondaire, y compris toute modification à la hauteur des bâtiments ou aux utilisations du sol permises.



Question:	Pourquoi des quartiers voisins ont-ils un zonage différent (par exemple, l'un passe de R1 à N1 et l'autre de R1 à N2) ?
Réponse:	<p>Les zones résidentielles existantes ont été converties en zones de quartier proposées selon un processus décrit dans le Document 10 du rapport du projet préliminaire 1. Cette conversion dépend de plusieurs facteurs, notamment du transect dans lequel se trouve un quartier et de la situation d'une rue : soit à l'intérieur d'un quartier, soit visée par la <i>superposition de quartier en évolution (Evolving Neighbourhood Overlay – ENO)</i>.</p> <p>L'ENO a été appliquée aux propriétés situées à proximité d'une zone de pôle (<i>Hub</i>) ou d'artère principale (<i>Mainstreet</i>) ou encore d'une station de transport en commun rapide. Les propriétés visées par l'ENO ont reçu une désignation de zone N de densité plus élevée que les propriétés voisines situées à l'intérieur des quartiers.</p>

Question:	Comment ce zonage tient-il compte de la capacité des infrastructures du quartier (routes, eau, égouts, etc.) à absorber la croissance associée à la zone N2 ?
Réponse:	<p>ien que le nouveau Règlement de zonage ne réglemente pas les améliorations aux infrastructures, plusieurs politiques et plans municipaux le font. Le Plan directeur des infrastructures a examiné les niveaux probables d'intensification dans les quartiers et a identifié de nouveaux projets ou programmes pour répondre aux problèmes de capacité.</p> <p>De manière générale, il existe actuellement une capacité excédentaire dans les quartiers plus anciens, car la population de ces secteurs a diminué depuis leur conception initiale</p>



Question:	Que pouvons-nous faire dans les banlieues de zone N1 pour obtenir un aménagement à usage mixte, par exemple avec des entreprises à faible impact et/ou de petits immeubles d'appartements ?
Réponse:	<p>Dans la zone N1, une variété d'entreprises à domicile sont permises. Ces entreprises peuvent introduire certains usages non résidentiels dans les quartiers et contribuer à offrir une diversité d'usages.</p> <p>Le Plan officiel a introduit la désignation de « corridor mineur » dans les quartiers partout en ville. Le nouveau Règlement de zonage crée une nouvelle zone CM – Corridor mineur afin de mettre en œuvre les politiques liées à cette désignation et d'introduire de nouvelles permissions pour les commerces et services nécessaires aux besoins quotidiens des résidents sur les rues qui traversent les quartiers.</p>

Question:	<p>J'ai une question concernant les dispositions relatives aux pavillons-jardins. Actuellement, un pavillon-jardin d'un étage est la seule forme permise compte tenu de la hauteur maximale de 3,2 mètres. Cela exclut essentiellement les garages-appartements (garage au rez-de-chaussée et appartement à l'étage). Dans le transect urbain, il semble que les propriétaires doivent choisir entre avoir un pavillon-jardin ou un garage, car un deuxième étage n'est pas autorisé de plein droit. Est-ce exact? De plus, est-ce que tous les pavillons-jardins de deux étages devront passer uniquement par une demande au Comité de dérogation?</p>
Réponse:	<p>L'article 701(7)(b) de l'Ébauche 2 permet un pavillon-jardin de deux étages (c.-à-d. au-dessus d'un garage) mais uniquement en zone rurale. Cela est dû aux contraintes d'espace sur les lots urbains et à la nécessité de gérer les enjeux liés à l'intimité.</p> <p>Le Plan officiel limite explicitement la hauteur maximale des pavillons-jardins à un étage et précise que l'ajout d'un deuxième étage doit faire l'objet d'une approbation par le Comité de dérogation.</p>



Question:	<p>Je souhaite poser une question concernant le zonage de Blackburn. Le hameau de Blackburn, construit à la même époque, dans le même style et par les mêmes constructeurs qu'Orléans — et situé beaucoup plus près d'Orléans — a été classé en zone N2 plutôt qu'en N1. Blackburn ne possède pas de routes principales ni d'autres infrastructures qu'un quartier plus urbain pourrait avoir, et son accès routier est limité. Par son apparence, sa conception et son aménagement, il ressemble à un environnement suburbain. Serait-il possible de reconsidérer son zonage afin qu'il corresponde à celui d'Orléans ?</p>
Réponse:	<p>Le personnel examinera ce commentaire. Pour contexte, dans le Plan officiel, le hameau de Blackburn se situe dans le transect périurbain (« Outer Urban »), par opposition au transect suburbain, et c'est de là que découle la proposition de zonage en N2 plutôt qu'en N1 dans les versions préliminaires 1 et 2.</p>
Question:	<p>Quelles utilisations non résidentielles sont possibles dans les zones N2 et N3 (bureau, boulangerie, etc.)? Je ne trouve rien à ce sujet, sauf en ce qui concerne les zones N5 et N6.</p>
Réponse:	<p>L'article 301 présente les dispositions relatives aux entreprises à domicile, qui peuvent offrir un mélange d'utilisations dans les quartiers résidentiels. Il s'agit du principal mécanisme permettant des usages non résidentiels dans les zones N1 à N4.</p> <p>Les zones de « Corridor mineur » et de « Quartier à usage mixte » contribuent également à rapprocher les usages non résidentiels des quartiers résidentiels.</p>



Question:	Bien que je comprenne l'économie liée à la densité résidentielle, quels sont les plans pour améliorer les infrastructures de transport dans les secteurs qui ne sont pas bien desservis par le transport en commun ?
Réponse:	Un examen du transport est actuellement en cours dans le cadre du Plan directeur des transports. Veuillez consulter le site <i>Engage Ottawa</i> pour obtenir des renseignements sur ce plan et savoir comment formuler vos commentaires.
Question:	Les plans secondaires doivent-ils suivre l'une des options de transition de hauteur ? Le Plan secondaire de Lincoln Fields n'a pas appliqué la règle ou la ligne directrice du plan incliné (<i>angular plane</i>).
Réponse:	<p>Les plans secondaires ne sont pas liés par le zonage et ne sont pas tenus de se conformer au zonage existant à l'intérieur de leur périmètre. Le zonage d'un secteur visé par un plan secondaire sera mis à jour après l'approbation du plan afin de refléter ses politiques.</p> <p>La plupart des récents plans secondaires adoptent une approche similaire à la transition de hauteur en appliquant un plan incliné. Dans le Plan secondaire de Lincoln Fields, par exemple, un plan incliné a été appliqué aux changements d'utilisation du sol le long de l'avenue Edgeworth.</p> <p>De nombreux plans secondaires sont antérieurs au nouveau Plan officiel (PO) et/ou à cette approche de transition de hauteur. Pour les besoins du nouveau Règlement de zonage, les orientations locales et spécifiques d'un plan secondaire ont préséance sur les orientations générales du PO.</p>
Question:	Quelle est la profondeur de la ligne diagonale rouge indiquée dans chacun des documents sur la transition de hauteur ? Par exemple, dans l'option 3, quel recul de cour arrière serait requis pour un immeuble de 6 étages ?
Réponse:	La ligne rouge verticale indique la limite arrière du lot et les lignes rouges hachurées représentent le recul de cour arrière. Bien que les conditions puissent varier, le recul de cour arrière pour un immeuble de 6 étages sur une rue principale serait généralement de 6 à 7,5 mètres.



Question:	<p>Avait-on envisagé de réduire les six zones résidentielles N1 à N6 à seulement trois zones ? Par exemple, regrouper R1-2 en N1, R3-4 en N3, et R5-6 en N5. Pourquoi y a-t-il autant de zones différentes ? Est-il vraiment nécessaire d'être aussi précis dans autant de segments différents ?</p>
Réponse:	<p>Le document 10 du rapport de l'Ébauche 1 présente un aperçu du processus de conversion de plus de 140 zones résidentielles existantes et sous-zones vers le nouveau réseau de zones résidentielles de voisinage.</p> <p>Bien que le nouveau Règlement de zonage soit axé sur la forme et qu'il se soit éloigné du zonage résidentiel basé sur la typologie, des différences dans la largeur des lots et les exigences de marges de recul demeurent nécessaires pour établir des normes en matière de volumétrie générale et de forme bâtie des nouveaux aménagements. Les dispositions des nouvelles zones de voisinage visent à refléter la forme bâtie actuelle des quartiers existants tout en augmentant les permissions à l'intérieur de l'empreinte et de la volumétrie générale actuellement autorisées.</p>
Question:	<p>Selon les normes de transition proposées pour les projets de grande hauteur, la tour Icon de 45 étages de Claridge, sur l'avenue Carling, pourrait-elle être construite aujourd'hui ?</p>
Réponse:	<p>En vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire, les propriétaires fonciers peuvent soumettre une demande visant à modifier le Plan officiel et le Règlement de zonage pour leur terrain spécifique.</p> <p>Bien qu'un nouveau Plan officiel soit en vigueur et que le Règlement de zonage soit en cours de mise à jour pour refléter ces politiques, il est toujours prévu que des demandes de modifications soient déposées. Ce projet est un exemple de tour « exceptionnellement haute » qui devrait faire l'objet d'un examen plus approfondi et ne pas être autorisée de plein droit dans le nouveau Règlement de zonage.</p>



Question:	On a mentionné que davantage de zones à usage mixte sont permises dans les quartiers, mais ce n'est pas le cas là où j'habite, à Convent Glen Nord. Les dépanneurs seraient un vent de fraîcheur incroyable. Comment pouvons-nous obtenir davantage de développement à usage mixte dans ce secteur ?
Réponse:	Le boulevard Jeanne-d'Arc, qui traverse ce secteur, est désigné comme « corridor mineur » dans le Plan officiel, ce qui vise à accueillir un aménagement de plus grande densité et un usage mixte plus important. Bien que le boulevard Jeanne-d'Arc soit un corridor mineur, peu de propriétés situées sur cette rue, dans le secteur de Convent Glen, sont proposées pour être zonées « corridor mineur » en raison du modèle de lotissement en banlieue, où de nombreux terrains donnent sur l'arrière du boulevard plutôt que d'y faire face. Le boulevard St. Joseph est zoné « corridor de rue principale » et continuera d'offrir un mélange d'usages dans le secteur.

Question:	Si une réduction de la marge de recul de 30 mètres pour les immeubles de grande hauteur est mise en œuvre (question 5, option 4), la Ville appliquerait-elle l'exigence de construire des logements profondément abordables en utilisant l'espace supplémentaire pour des logements ?
Réponse:	Les municipalités n'ont pas le pouvoir légal d'exiger des logements abordables en dehors des zones de gares de transport en commun rapide protégées, qui sont définies dans le Plan officiel. Pour ces zones, la fourniture de logements abordables est limitée à 5 %. La Ville mène actuellement un processus pour mettre cela en œuvre par le biais du zonage inclusif.



Question:	Quel est le mécanisme pour s'assurer qu'il y ait suffisamment d'espaces verts et de parcs par habitant à proximité des nouvelles densités et du développement ?
Réponse:	Il existe deux principaux mécanismes : la mise à jour du Plan directeur des parcs et des installations récréatives, ainsi que les exigences de cession de terrain pour parc pour les demandes admissibles en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire. Toutefois, dans la plupart des projets d'intensification, il n'y a pas d'espace sur le site pour céder des terrains destinés aux parcs. Dans ces cas, une compensation financière en remplacement de la cession de terrain peut être versée afin que, collectivement, un nouveau parc puisse être construit dans l'arrondissement où la somme a été perçue.
Question:	L'un des impacts des immeubles de grande hauteur à proximité de zones à faible hauteur est l'accès au soleil. Les personnes touchées par cette situation pourraient-elles être indemnisées, soit en ayant la possibilité de vendre, soit par une compensation pour la perte de cette ressource ?
Réponse:	Cette question dépasse la portée de l'examen du Règlement de zonage et de ce qui peut être réglementé par le zonage. Il n'existe actuellement aucun pouvoir légal en vertu de la législation provinciale permettant ce type de compensation.
Question:	Le nouveau Règlement de zonage intégrera-t-il les informations sur l'élargissement des routes ? Si ce n'est pas le cas, où peut-on consulter ces informations ?
Réponse:	Le nouveau Règlement de zonage ne réglemente pas les projets municipaux d'élargissement des routes. L'annexe C16 du Plan officiel correspond au plan de classification des routes et de protection des emprises, qui désigne la largeur ultime prévue pour les routes qui devront être élargies dans le futur.



Question:	Le Plan de transport de la Ville garantira-t-il que le transport en commun soit correctement financé afin de réellement répondre aux besoins de transport de ces quartiers densifiés ?
Réponse:	Le Conseil municipal déterminera en dernier ressort les projets prioritaires qui recevront un financement et mettront en œuvre le Plan directeur des transports (PDT). Veuillez consulter <i>Participons Ottawa (Engage Ottawa)</i> pour en savoir plus sur le PDT et sur le processus.
Question:	Pouvez-vous confirmer de nouveau que le plan secondaire prime ou a priorité sur le plan officiel ?
Réponse:	Les plans secondaires font partie intégrante du Plan officiel. Toutefois, en cas de conflit, les politiques spécifiques d'un plan secondaire s'appliquent avant les principes plus généraux du Plan officiel.
Question:	Serait-il possible de créer un tableau de définitions, accessible au public, indiquant pour chaque catégorie (N1, N2, N3, N4, N5, N6) la hauteur des bâtiments en mètres, ainsi que le nombre d'étages maximal autorisé dans chaque scénario ? Je ne suis pas très à l'aise pour estimer la hauteur d'un bâtiment en mètres.
Réponse:	Merci pour ce commentaire et cette suggestion. Le personnel examinera la possibilité d'élaborer ce type de document de référence.



Question:	J'ai appris que dans une zone de « corridor mineur », une entreprise peut avoir jusqu'à 3 employés. Que se passe-t-il si j'ai plus d'une entreprise dans le même bâtiment ?
Réponse:	Une entreprise commerciale située dans une zone de corridor mineur n'est pas soumise à une limite du nombre d'employés autorisés à y travailler. Les dispositions relatives aux entreprises à domicile (EAD) figurant à la section 301 proposent de limiter le nombre d'employés autorisés à travailler pour une même EAD, y compris une EAD située dans une unité résidentielle en zone de corridor mineur. Si l'EAD se trouve dans une zone « Pôle », « Corridor mineur » ou « Corridor de rue principale », le maximum est de trois employés. Dans toutes les autres zones, le maximum est de deux employés.

Question:	Pouvez-vous parler des refuges et du nouveau Règlement de zonage ?
Réponse:	Le Plan officiel comprend, à la section 4, des politiques en matière de logement qui orientent le nouveau Règlement de zonage afin de permettre un large éventail de types de logement, y compris les refuges, les établissements de soins résidentiels, les résidences pour personnes âgées, les maisons de chambres et les foyers collectifs. Le Règlement de zonage accorde ces autorisations générales, conformément à ces politiques. Un amendement a récemment été approuvé par le Conseil municipal afin de permettre l'implantation de refuges dans les zones urbaines de toute la ville, avant même l'entrée en vigueur du nouveau Règlement de zonage, et ces autorisations sont déjà en vigueur.



Question:	<p>Comme indiqué à la section 1 du Plan officiel : « Ce Plan officiel nous mènera jusqu'en 2046, mais il vise également à préparer la ville à atteindre une population de 2 millions d'habitants. » Le Règlement de zonage vise-t-il une population de 2 millions d'habitants et est-ce que cela explique la densification importante prévue dans le nouveau Règlement de zonage ?</p>
Réponse:	<p>Le Règlement de zonage met en œuvre la croissance projetée dans le Plan officiel à l'horizon 2046, soit 92 000 logements pour accueillir 400 000 nouveaux résidents, principalement par l'intensification. Une grande partie de cette croissance est orientée, dans le Plan officiel, vers les secteurs désignés « Pôle », « Rue principale » et « Corridor mineur », ainsi que vers les zones visées par des plans secondaires qui donnent aussi une orientation en matière de croissance, par exemple à proximité ou adjacentes à une station de transport en commun.</p> <p>Le Règlement de zonage met également en œuvre les récentes modifications législatives prévues par la Loi sur l'aménagement du territoire afin de permettre 3 logements dans une maison unifamiliale isolée, jumelée ou en rangée desservie par les services municipaux.</p> <p>Le Règlement de zonage propose aussi d'autoriser un minimum de 4 logements sur tous les terrains résidentiels desservis par la municipalité, conformément à l'entente de la Ville dans le cadre du Fonds pour accélérer la construction de logements de la Société canadienne d'hypothèques et de logement.</p> <p>Ces différentes dispositions législatives et orientations provenant de divers paliers de gouvernement influencent les autorisations proposées dans le nouveau Règlement de zonage</p>



Question:	<p>Nous devrions planifier en tenant compte du vieillissement de la population – les escaliers peuvent être difficiles pour cette population. Quatre étages signifient qu'un ascenseur est trop coûteux. Quel est l'argument pour 4 étages et moins plutôt que pour 6 étages et moins ?</p>
Réponse:	<p>Dans la zone N4, la hauteur maximale autorisée est de 4 étages, mais ce n'est pas une obligation. De plus, un immeuble de 4 étages comporterait des logements situés au rez-de-chaussée, plus adaptés aux personnes à mobilité réduite, tandis que les logements aux étages supérieurs pourraient convenir à d'autres segments de la population.</p>
Question:	<p>Allez-vous réduire (diminuer) toutes les marges de recul prévues dans le nouveau Règlement de zonage afin de tenir compte de la dérogation mineure automatique de 10 % qui devrait bientôt être imposée par un règlement provincial sur le point d'être adopté ? Allez-vous faire le même ajustement pour la hauteur et le coefficient d'occupation du sol, qui seront également éventuellement soumis à une dérogation mineure automatique de 10 % prévue dans ce même règlement provincial ?</p>
Réponse:	<p>Avec la formulation actuelle proposée dans le projet de loi 17, diminuer préventivement les marges de recul ou augmenter les hauteurs maximales de bâtiments de 10 % dans la version préliminaire 3 du nouveau Règlement de zonage signifierait qu'elles pourraient faire l'objet d'une réduction ou d'une augmentation additionnelle de 10 % après l'entrée en vigueur du nouveau Règlement de zonage.</p> <p>Comme ce changement proposé n'est pas encore en vigueur, aucune modification n'est envisagée pour le moment.</p>



<p>Question:</p>	<p>Quelle est la raison d'être d'une largeur minimale de terrain de 5,6 mètres pour les unités attenantes verticalement dans la sous-zone résidentielle N – sous-zone B ? Il s'agit d'une augmentation de la largeur minimale par rapport aux maisons en rangée dans toutes les zones R4 actuelles.</p> <p>Cela signifie que des maisons en rangée ne peuvent pas être construites sur un terrain standard de 15 mètres de largeur. Le résultat sera principalement la construction de deux grandes maisons jumelées sur des terrains de 15 mètres de largeur, et des immeubles d'appartements.</p> <p>Cela ne va-t-il pas à l'encontre du nouveau Plan officiel, qui encourage la construction de logements familiaux de type « intermédiaire manquant » ?</p> <p>Does this not go against the new OP, which pushes for missing middle family sized housing?</p>
<p>Réponse:</p>	<p>Lors de la conversion des 140+ zones et sous-zones résidentielles existantes vers la nouvelle structure de zones résidentielles, le personnel a tenté, autant que possible, d'appliquer la norme la plus permissive en ce qui concerne les exigences relatives aux terrains. Par exemple, si une série de zones dans le Règlement de zonage 2008-250 autorise une gamme de largeurs minimales de terrain et qu'il est proposé de les regrouper dans une zone spécifique, l'intention était de retenir la largeur minimale la plus faible et de l'appliquer à cette nouvelle zone.</p> <p>Ces dispositions sont toujours à l'étude et tout commentaire concernant des incohérences dans une zone particulière est le bienvenu.</p>
<p>Question:</p>	<p>Le contrôle du plan d'implantation serait-il requis pour 8 maisons en rangée comportant chacune 2 logements supplémentaires, pour un total de 24 logements ?</p>
<p>Réponse:</p>	<p>Le contrôle du plan d'implantation est requis pour les projets comportant 11 logements ou plus.</p>



Question:	<p>Pourquoi le personnel estime-t-il qu'une hauteur maximale de bâtiment de 11 m est préférable dans les quartiers centraux plutôt que 14,5 m ? J'habite dans un quartier où il y a beaucoup de nouveaux immeubles multifamiliaux de 3,5 étages qui s'intègrent très bien aux maisons environnantes et offrent davantage de logements. Pourquoi 4,5 étages poseraient-ils problème ?</p>
Réponse:	<p>Le Plan officiel prévoit généralement l'autorisation de bâtiments de 3 étages dans les quartiers résidentiels, et de 4 étages « lorsque cela est approprié ». L'un des enjeux sur lesquels le personnel souhaite obtenir des commentaires lors des consultations sur l'ébauche 2 est la conversion des zones R4 actuelles en zones N4 proposées, en particulier la hauteur maximale des bâtiments. Les options 1 et 3 de la question 3 établiraient une hauteur maximale de 14,5 m pour toutes les propriétés zonées N4 à l'échelle de la ville.</p> <p>Le personnel tiendra compte de ces commentaires.</p>



Question:	<p>Puisqu'une des raisons de cette mise à jour du zonage est de simplifier la réglementation, pourquoi tant d'exceptions sont-elles déjà prévues (par exemple, des variations de limites de hauteur à l'intérieur d'une même désignation « N ») ?</p>
Réponse:	<p>Le Plan officiel permet une gamme de hauteurs dans les quartiers résidentiels. Les politiques de la superposition « quartiers en évolution » (Evolving Neighbourhood Overlay) qui s'appliquent aux secteurs proches des pôles et des rues principales exigent que le Règlement de zonage autorise des hauteurs et des densités plus élevées, tandis que les politiques visant les secteurs intérieurs des quartiers demandent que le Règlement de zonage reflète la forme bâtie existante, et donc généralement une forme semblable à ce qui est déjà permis par le règlement actuel.</p> <p>Dans ces secteurs, les règles spécifiques de hauteur (indiquées par des suffixes H dans le code de zone du règlement actuel) ont été reprises dans l'ébauche du nouveau règlement, afin de respecter ces hauteurs permises, conformément aux politiques du Plan officiel. Les variations de hauteur résultent donc des politiques du Plan officiel qui permettent des hauteurs plus élevées à proximité des secteurs d'intensification, et qui respectent les hauteurs permises existantes dans les secteurs intérieurs des quartiers.</p> <p>La conversion de la zone R4 actuelle en nouvelle zone N4, incluant le maintien des suffixes de hauteur existants limitant certaines zones à 11 m, est présentée dans la question 3 du document 3 du rapport sur l'ébauche 2.</p>

Question:	<p>Un résident serait-il autorisé à convertir une structure existante (par exemple un grand cabanon) en un 4e logement, même si la structure ne respecte pas les marges de recul prévues pour une annexe résidentielle (coach house), mais respecte celles des bâtiments accessoires dans la cour arrière ? Cela semble être une sorte de faille qu'il faudrait corriger</p>
Réponse:	<p>Une structure existante convertie pour inclure un logement devrait quand même respecter le zonage applicable, c'est-à-dire celui des bâtiments accessoires ou des annexes résidentielles. Les bâtiments accessoires ne sont pas autorisés à contenir un logement, donc le scénario décrit ne serait pas permis.</p>



Question:	<p>Comment la zone N3 a-t-elle été déterminée pour remplacer la zone R1 dans les secteurs visés par la superposition « quartiers en évolution » (Evolving Neighbourhood Overlay) dans le transect urbain central ? Y a-t-il eu un calcul utilisé, ou simplement un « rehaussement » par rapport à ce qui aurait autrement été prévu dans l'ébauche ?</p> <p>De même, comment la sous-zone B a-t-elle été déterminée pour ces mêmes secteurs, plutôt que les sous-zones A ou C ?</p>
Réponse:	<p>Le processus de conversion est décrit dans le Document 10 – Zones de quartier (N1 à N6) et dispositions de l'ébauche 1 du rapport. Ce document décrit le processus d'attribution des zones principales et des sous-zones, tant dans la superposition « quartiers en évolution » que dans les secteurs intérieurs des quartiers. Le tableau à la page 20 présente les conversions vers les zones N pour chaque transect.</p>

Question:	<p>Comment les dispositions des zones de quartier s'appliquent-elles dans les villages ruraux ?</p>
Réponse:	<p>Les zones de quartier ne s'appliquent qu'en zone urbaine. Cinq zones résidentielles de village réglementent les usages résidentiels dans les villages ruraux.</p>

Question:	<p>Qui approuvera l'ajout d'abris dans les communautés d'Ottawa ? Avant l'approbation des abris, y aura-t-il des consultations publiques ?</p>
Réponse:	<p>Tout nouveau projet est assujéti au processus d'examen des demandes d'aménagement, au cours duquel un projet est évalué pour sa conformité avec le Plan officiel et le règlement de zonage, ainsi que pour des questions précises liées à l'aménagement et à la conception du site dans le cadre du contrôle du plan d'implantation</p>



Question:	Pouvez-vous expliquer quel type d'installation est inclus dans la définition d'« installation de microdistribution » à l'article 310 ? Les installations d'entreposage comme Dymon et U-Haul, avec leur éclairage intérieur extrêmement lumineux et très visible, seraient-elles permises dans les zones de quartier ?
Réponse:	Une « installation de microdistribution » désigne un lieu utilisé pour l'entreposage temporaire et la distribution de marchandises en transit, et comprend un bureau de poste. Cet usage était auparavant appelé « cueillette sur place » (« click and collect »). Les installations d'entreposage libre-service correspondent à l'usage « entrepôt », qui n'est pas permis dans les zones de quartier.
Question:	La définition très large d'« abris » peut-elle être modifiée ?
Réponse:	Le Conseil municipal a déjà donné la directive au personnel d'examiner les définitions d'« abri » et d'« établissement de soins résidentiels » dans le Règlement de zonage, afin de les harmoniser avec les définitions prévues dans les politiques liées au logement du Plan officiel. Ce travail est en cours et les conclusions seront présentées dans l'ébauche 3.
Question:	Quand les exceptions du Règlement de zonage actuel 2008-250 seront-elles traitées ? La plupart des exceptions figurent comme étant « en cours d'examen » dans l'ébauche 2.
Réponse:	Le travail visant à intégrer les exceptions dans le nouveau Règlement de zonage se poursuit. Une stratégie est en cours d'élaboration afin de s'assurer que les droits d'aménagement actuels soient maintenus jusqu'à ce que toutes les exceptions aient été examinées.



Question:	Le nouveau Règlement de zonage comprend-il des outils pour protéger la planification municipale d'Ottawa face aux politiques provinciales ou à la capacité du Tribunal ontarien de l'aménagement du territoire (TOAT) de passer outre à ce règlement ?
Réponse:	Ces questions dépassent la portée d'un règlement de zonage. La Déclaration de politique provinciale (DPP) est généralement l'instrument de planification prépondérant en Ontario, et toutes les décisions en matière d'aménagement doivent être conformes à ce document. La capacité du TOAT à statuer sur un appel est prévue par la législation provinciale, et le nouveau Règlement de zonage ne peut pas retirer au TOAT cette capacité décisionnelle.
Question:	Le Règlement de zonage comprend-il des dispositions concernant les volumes de circulation sur les rues secondaires pour l'accès au stationnement des immeubles de grande hauteur ??
Réponse:	Le Règlement de zonage prévoit des dispositions sur les dimensions et les caractéristiques des entrées charretières et des accès aux garages, mais il ne régit pas la circulation. Ces questions seraient traitées dans le cadre du processus de contrôle du plan d'implantation et examinées en détail dans le cadre d'une évaluation des répercussions sur les transports par des planificateurs et des ingénieurs en transport.
Question:	Les suffixes de hauteur actuellement indiqués dans l'ébauche 2 pour une zone de corridor secondaire resteront-ils probablement en place ou sont-ils toujours en cours d'examen pour finalisation ?
Réponse:	En règle générale, les suffixes de hauteur existants, qui limitent la hauteur maximale d'un bâtiment sur un lot à une certaine mesure en mètres, sont destinés à être conservés s'ils sont liés à la politique actuelle ou s'ils accordent des permissions supplémentaires par rapport à l'ébauche du Règlement de zonage. Leur suppression constituerait alors une réduction de zonage (« downzoning »), ce qui n'est pas permis.



Question:	Les urbanistes envisageraient-ils un stationnement de quartier sur un terrain sans maison ?
Réponse:	Les dispositions actuelles concernant le stationnement collectif exigent qu'un stationnement collectif — c'est-à-dire un terrain de stationnement utilisé par des personnes qui ne vivent pas sur la propriété — soit situé sur une propriété résidentielle. Toutefois, les options de stationnement collectif font toujours l'objet d'un examen.

Question:	Le stationnement en cour avant continuera-t-il d'être interdit ?
Réponse:	<p>Les dispositions relatives au stationnement en cour avant sont présentées à l'article 604 – Emplacement du stationnement. Les aires de stationnement en cour avant existantes établies avant le 30 septembre 2007 sont proposées comme étant autorisées telles qu'elles existaient à cette date.</p> <p>Dans les zones de quartier situées à l'extérieur du transect du centre-ville, le projet de règlement propose d'autoriser une place de stationnement dans la cour avant, sous réserve de plusieurs conditions, comme l'obligation d'aménager entièrement la place sur une propriété privée et non sur l'emprise publique.</p>



<p>Question:</p>	<p>Si j'ai bien compris, l'un des principes de cette mise à jour du zonage est l'équité. Cependant, il semble que la plupart des efforts de densification soient encore concentrés sur les principaux corridors. Cela signifie que plus de gens vivront le long de ces rues, qui sont plus bruyantes et plus dangereuses.</p> <p>Pourquoi ne pas adopter la même approche que la Colombie-Britannique et augmenter la densité dans un rayon de 800 m d'une station de transport en commun rapide (p. ex. station de train) et de 400 m d'un pôle d'échanges d'autobus pour permettre un aménagement axé sur le transport en commun et l'équité ?</p>
<p>Réponse:</p>	<p>Dans le Plan officiel, des niveaux plus élevés de densification et de croissance sont envisagés autour des désignations de pôles (« Hubs ») et de corridors. Des formes d'intensification plus douces, comme le logement de type « maillon manquant » (« missing middle »), sont prévues dans la désignation de quartier (« Neighbourhood »).</p> <p>Les zones désignées comme « Hub » dans l'ébauche 2 se trouvent principalement autour des grandes stations de transport en commun, tandis que les rues principales et les corridors secondaires se trouvent généralement le long des lignes de service de transport en commun. Pour planifier la croissance, le nouveau Règlement de zonage propose bon nombre des mêmes stratégies qu'adoptent d'autres municipalités en Amérique du Nord, y compris en Colombie-Britannique, pour concentrer la croissance autour du transport en commun.</p> <p>De nombreuses zones visées par un plan secondaire se trouvent autour des stations de transport en commun et intègrent des principes d'aménagement axés sur le transport en commun, qui comprennent non seulement l'augmentation de la hauteur et de la densité des bâtiments dans le secteur, mais aussi l'amélioration des liens entre la station et les quartiers existants.</p>



COMMENTS

Comment:	Je ne suis pas d'accord avec le fait de traiter les quartiers suburbains différemment des quartiers périphériques urbains.
Comment:	Lorsque les transects ont été désignés, on ne nous a pas indiqué que cela aurait un impact aussi important sur les futures discussions de zonage. Les routes de Blackburn Hamlet subissent déjà les effets de l'intensification et des centaines d'unités supplémentaires sont soit approuvées, soit en construction. Comment la Ville peut-elle justifier le zonage N2 alors qu'elle sait que les routes de ce quartier ne peuvent pas être élargies et qu'il n'y a même pas d'espace pour un rond-point à l'intersection principale ?
Comment:	Je suis à Convent Glen North, juste à l'extérieur de la Ceinture de verdure. N1 est une zone tellement monotone pour être la seule option légale. Une densité accrue rendue légale (avec toutes les considérations habituelles, bien sûr), accompagnée de commerces à faible impact, aiderait énormément à réduire le sentiment de dépendance totale à la voiture ici.
Comment:	Si vous voulez être conforme au Plan officiel, celui-ci définit une vision de 15MNH. Il ne dit pas que vous ne pouvez atteindre que 15MNH à condition qu'un urbaniste juge qu'un corridor secondaire est approprié. Pourquoi ne pas ouvrir le zonage mixte (par suffixe ou autre) et ensuite, si les entreprises et les institutions prestataires de services survivent, tant mieux.



Comment:	<p>Lors d'une réunion avec le conseiller Glen Gower, il a indiqué que le personnel estimait que certaines propositions de stationnements de quartier pourraient être appropriées, mais que d'autres ne le seraient peut-être pas. La résolution de la FCA répond à cette préoccupation en demandant au personnel d'examiner si le « stationnement de quartier » comme usage dans les zones résidentielles pourrait être autorisé. Je soutiendrais que le personnel devrait examiner les demandes de stationnements dans d'autres zones afin d'évaluer si la proposition répond à la norme d'amélioration du quartier. Ces normes comprennent la mise à disposition de stationnements pour contribuer à atteindre les densités cibles, offrir du stationnement lors des interdictions de stationner dans la rue pour le déneigement, et fournir un lieu de stationnement jusqu'à ce que le transport en commun s'améliore pour répondre aux besoins de la collectivité. Cela donne au personnel la possibilité de fournir un rapport qui pourrait recommander de soutenir ou d'exclure un stationnement de quartier à un endroit pour lequel il y a une demande.</p>
Comment:	<p>Il est coûteux d'aménager un terrain pour un usage résidentiel uniquement afin de fournir un stationnement de quartier, surtout si le stationnement est temporaire. Les urbanistes peuvent ne pas voir un besoin aujourd'hui, mais les nouvelles densités de zonage pourraient créer un besoin de stationnement près du secteur générant ce besoin.</p>
Comment:	<p>Juste un commentaire : je soutiens fortement l'absence d'exigences en matière de stationnement ! Cela a été fait à Kitchener l'année dernière et, à ma connaissance, il n'y a eu aucun problème.</p>
Comment:	<p>J'adore cette motion (suppression de tous les suffixes H) : elle soutient le logement de type « maillon manquant » et la simplicité !</p>



Rapport « Tel que nous l'avons entendu » – Consultation auprès des jeunes

Dans le cadre de la consultation sur la deuxième ébauche du nouveau Règlement de zonage, du matériel et des activités ont été élaborés afin de mobiliser les jeunes dans le processus d'examen du règlement de zonage. Il est important de comprendre ce qui compte pour les jeunes et comment le zonage peut répondre aux défis de l'avenir. Leurs points de vue sur les enjeux communautaires sont essentiels pour peaufiner le nouveau Règlement de zonage.

Le présent rapport « Tel que nous l'avons entendu » donne un aperçu des commentaires, questions et réflexions partagés par les jeunes, les étudiants et les éducateurs, ainsi que des activités qu'ils ont réalisées. Ce rapport comprend un index des sujets, un aperçu de chacun de ces sujets et un résumé des questions organisées par thème, accompagné des réponses du personnel.

Conseil jeunesse d'Ottawa – Atelier « City Smarts : Naviguer à Ottawa en toute confiance

Le personnel de la Ville a participé à l'atelier *City Smarts : Naviguer à Ottawa en toute confiance*, organisé par le Conseil jeunesse d'Ottawa (CJO). L'objectif de cet atelier était d'aider les jeunes à mieux comprendre le fonctionnement de la Ville, y compris la manière dont les décisions sont prises et la façon dont les politiques, comme le règlement de zonage, influencent la vie quotidienne.

Les participants ont pris part à des discussions interactives et à des activités visant à explorer la planification urbaine, les différents types de zones et la manière dont l'aménagement du territoire peut répondre aux besoins futurs de la collectivité. Les échanges ont permis de recueillir des points de vue divers sur des enjeux comme le logement, la mobilité et la durabilité.

Exemples de travaux réalisés par les jeunes

En tenant compte de leurs propres parcours personnels, éducatifs et professionnels, les jeunes ont réfléchi de manière critique aux possibilités offertes par le site ainsi qu'aux principaux moteurs de changement, tels que la croissance démographique, les pressions du marché du logement et la réurbanisation existante et planifiée de la zone.



Les jeunes ont dépassé les exigences de l'activité en considérant des facteurs tels que les possibilités de financement, les méthodes de génération de profits et la création de projets de développement qui soutiendraient le logement, l'emploi et le tourisme.

Matériel pédagogique pour les écoles et concours de construction de la ville

Du matériel pédagogique et cinq activités potentielles ont été élaborés afin d'être intégrés au nouveau programme de géographie canadienne de 9^e année (*Exploring Canadian Geography, CGC1W*). Ces activités comprennent : une visite guidée à pied, une analyse des pressions exercées sur les terrains résidentiels, un exercice de projection (visioning exercise), la conception d'un plan de quartier futur, ainsi qu'une activité de cartographie empathique (*empathy mapping*) et de jeu de rôles.

Le projet du nouveau Règlement de zonage d'Ottawa s'aligne directement avec tous les volets du nouveau programme en :

- **Améliorant l'apprentissage** : le projet peut enrichir les cours grâce à l'apprentissage par projet et engager les élèves dans un processus réel d'élaboration de politiques municipales ;
- **Développant des compétences essentielles** : les activités favoriseront la citoyenneté mondiale, l'innovation, la pensée critique, la résolution de problèmes et la littératie numérique ;
- **Fournissant des connaissances précieuses** : les thèmes aborderont l'environnement naturel et bâti, les relations spatiales, la densité et la croissance démographique, les changements climatiques, l'utilisation du sol et le développement durable ;
- **Mettant en valeur des parcours professionnels** : le matériel et les activités peuvent promouvoir des carrières en urbanisme, en design urbain, en immobilier, en administration publique, etc.

De plus, le projet du nouveau Règlement de zonage peut également fournir des exemples pratiques qui soutiennent le cours *Civisme et citoyenneté* de 10^e année (cours ouvert, CHV2O) et les cours de géographie de 12^e année (*Problèmes mondiaux : une analyse géographique, CGW4U*, et *Géographie mondiale : structures urbaines et enjeux démographiques, CGU4M*). Ces activités peuvent être révisées et adaptées pour être intégrées à ces cours et soutenues par des ressources telles que des politiques, des documents de travail et des cartes interactives disponibles sur **Participons Ottawa** afin d'appuyer le programme proposé.



La proposition complète du programme est disponible ici et toutes les activités peuvent être consultées sur Participons Ottawa dans la section « Ressources pour les écoles et les éducateurs ».

Avec l'appui des agents de liaison de Santé publique Ottawa (SPO), ce projet a été présenté au Conseil des écoles catholiques d'Ottawa lors de la journée de perfectionnement professionnel, ainsi qu'à plusieurs enseignants du Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario. Pour encourager la participation, un concours a été organisé : les enseignants pouvaient faire participer leur classe à une ou plusieurs activités pour courir la chance de gagner une fête-pizza pour la classe. Chaque activité équivalait à une soumission. Merci à toutes les classes qui ont participé et félicitations à la classe gagnante.

Commentaires reçus

À la fin du programme, les élèves étaient invités à rédiger une réflexion de 300 à 500 mots et à réfléchir de manière critique à leur communauté, aux défis qu'ils ont pu rencontrer dans leur quartier ou lors des activités, ainsi qu'aux types de changements qu'ils aimeraient voir à Ottawa. Ces réflexions sont présentées ci-dessous.



1) Programme et activités

Thème	Tel que nous l'avons entendu
Programme	<ul style="list-style-type: none"> • Cette unité était amusante, intéressante et m'a appris que la géographie ne se résume pas aux cartes ; elle concerne aussi les gens, l'aménagement et l'avenir. • Tout au long de l'unité, j'ai appris sur : les environnements bâtis et naturels, l'utilisation des sols, la planification de l'utilisation des sols, les problèmes urbains et les villes durables. J'ai appris la différence entre les environnements bâtis et naturels. J'ai découvert les différents usages du sol tels que : résidentiel, transport, commercial, institutionnel et bien plus encore. J'ai également appris comment ces usages interagissent entre eux et j'ai pu appliquer ces nouvelles connaissances à mon travail sur le quartier de l'avenir. • J'ai beaucoup appris sur la façon dont les quartiers sont créés et planifiés. Je ne savais pas qu'il fallait réfléchir à autant d'éléments pour construire un lieu où vivre. Je comprends maintenant l'importance des éléments comme l'espace, les routes, les parcs, les maisons, les écoles et les commerces, qui fonctionnent tous ensemble pour créer un quartier agréable à vivre. • J'ai appris qu'il est assez compliqué de planifier un quartier qui convient à tout le monde et qui respecte la règle des 15 minutes. J'ai compris qu'il y a de nombreux facteurs à prendre en compte, comme la disponibilité de la nourriture et l'emploi, et qu'il est difficile de répondre aux besoins de tous. Lorsqu'on planifie une ville, il ne devrait pas y avoir une énorme jungle de béton ; le béton peut créer un environnement plus chaud en raison de sa capacité à absorber la chaleur. • J'ai appris beaucoup de choses, comme le fait que nous devons planifier l'avenir avec une population très nombreuse qui continuera de croître. J'ai aussi appris à propos de l'espace de stationnement disponible, ce qui montre que nous dépendons trop des voitures et que nous manquons de pistes cyclables et de trottoirs. Nous avons examiné comment permettre à davantage de familles de vivre sur un même terrain, ce qui pourrait signifier la construction de plus de maisons en rangée ou même de plus de condominiums ou d'immeubles à appartements.



Pressions sur les lots résidentiels	<ul style="list-style-type: none">▪ Cela m'a montré à quel point il est difficile de tout faire tenir dans un petit espace. Cela m'a fait réaliser à quel point il est compliqué pour les urbanistes et les constructeurs de faire les bons choix.
Exercice de vision	<ul style="list-style-type: none">• L'exercice de vision m'a aidé à trouver des idées et à planifier les choses avant de commencer.



Plan de quartier futur

- C'était ma partie préférée de l'unité. J'ai aimé dessiner mon propre quartier et choisir où tout placer. Cela m'a permis de faire preuve de créativité et aussi de réfléchir à ce qui rend un lieu agréable à vivre.
- Le modèle physique du quartier était vraiment amusant. J'ai aimé le construire et voir notre conception prendre vie. C'était agréable de travailler avec mes mains et d'utiliser des matériaux comme du papier, du carton et des marqueurs. Le rapport final m'a aidé à réfléchir à tout ce que j'avais appris.
- J'ai appris à créer un quartier fonctionnel. J'avais déjà fait des cartes de villes et de quartiers, mais jamais à ce point. Je n'avais jamais eu à créer de cartes 3D, ni à réfléchir à l'emplacement des bâtiments ou aux raisons de ces choix. Ce projet m'a permis de mieux comprendre comment les quartiers réels sont construits et planifiés. Comme il ne s'agissait pas d'un projet individuel, j'ai également appris à mieux communiquer mes idées.
- Lorsque j'ai planifié mon quartier, j'ai veillé à inclure tous les éléments essentiels dont les habitants auraient besoin, comme des bâtiments institutionnels et des moyens de transport. Mon équipe a même inclus un métro et plus de pistes cyclables pour faciliter les déplacements. Nous avons de nombreuses écoles et des épiceries à proximité pour permettre un accès rapide aux établissements scolaires et éviter que quiconque ne vive dans un désert alimentaire. Au centre du quartier, il y avait une zone commerciale où les gens pouvaient se rendre pour des activités de loisirs ou des centres commerciaux, car il y en a moins dans Riverside South.



- Une autre partie amusante de l'unité était le travail où nous pouvons planifier un quartier futur en groupe. Nous devons décider où placer les espaces verts, les habitations, les commerces et les zones industrielles, et nous avons colorié des blocs pour indiquer leurs utilisations. Cela m'a vraiment fait prendre conscience de l'impact du zonage sur la vie des gens. Nous devons également rendre le quartier accessible à pied, comme dans le plan de la ville pour des quartiers de 15 minutes. Cela signifie placer les maisons, les parcs, les écoles et les magasins à proximité afin que les résidents n'aient pas besoin de voiture en permanence. C'était intéressant de voir à quel point la planification est nécessaire pour créer un bon quartier. Ce projet m'a montré que l'urbanisme change la vie des habitants et que le zonage contribue à un meilleur mode de vie et à un meilleur environnement.

2) Zonage

Comment

Ma compréhension du nouveau règlement municipal s'est énormément approfondie après avoir réalisé le projet de planification de quartier. J'ai appris comment le placement stratégique de bâtiments et de zones importantes peut influencer tout un quartier. De petits détails sur le plan peuvent énormément bénéficier au quartier, par exemple l'emplacement des arrêts d'autobus ou même celui des espaces verts. Avant de faire toute cette unité, je ne savais même pas que le zonage existait, mais maintenant, après avoir suivi cette unité, je suis tellement renseigné sur le sujet que je pourrais probablement l'expliquer à quelqu'un qui ne le comprend pas.

Comment

La planification urbaine est assez complexe et il est très difficile de s'assurer que tout le monde puisse être inclus dans le plan des quartiers de 15 minutes, mais je suis convaincu que, lorsque je planifiais mon quartier, tout le monde aurait eu une égalité de chances.



<p>Comment</p>	<p>J'ai découvert que le nouveau règlement de zonage d'Ottawa vise à rendre la ville plus dense et à avoir des communautés plus mixtes. Cela signifie qu'il y aura plus d'appartements, de logements (comme des "613 flats") et de commerces regroupés, ce qui rendra Ottawa plus propice à la marche. La Ville d'Ottawa essaie aussi de créer des quartiers de 15 minutes. Les quartiers de 15 minutes sont des quartiers où les gens peuvent se rendre à pied à tout ce dont ils ont besoin en 15 minutes ou moins, par exemple les écoles, les magasins et les parcs.</p>
<p>Comment</p>	<p>Un autre fait intéressant que j'ai découvert est que le zonage influence le prix et la disponibilité des logements. L'intensification signifie ajouter des habitations et des bâtiments dans les zones urbaines existantes plutôt que de construire sur de nouveaux terrains. Cela rend les maisons moins chères et plus accessibles.</p>
<p>Comment</p>	<p>J'ai également une bien meilleure compréhension de la façon dont les décisions en matière de zonage et de planification sont prises. Je pensais auparavant que le gouvernement prenait toutes ces décisions seul, mais j'ai appris par la suite que ces décisions impliquent des consultations publiques et des soumissions de la part des résidents.</p>
<p>Comment</p>	<p>Au départ, je ne pensais pas que les règlements de zonage étaient très importants, mais après avoir examiné la question de plus près, je me suis rendu compte que sans eux, la ville pourrait être dans un chaos absolu !</p>



<p>Comment</p>	<p>Avant d'en apprendre davantage sur le nouveau règlement de zonage, je pensais que l'urbanisme consistait simplement à choisir où placer les bâtiments, comme les maisons ou les commerces. Mais maintenant, j'ai appris que l'urbanisme, c'est bien plus que cela. Il s'agit de s'assurer que les quartiers soient de bons endroits où tout le monde peut vivre, avec des maisons, des parcs, des routes et même des lieux pour marcher ou faire du vélo. Le nouveau règlement de zonage d'Ottawa m'a appris que l'on peut construire plus de maisons au même endroit, par exemple 8 ou même 12 sur un seul terrain, et que différents types de bâtiments, comme des maisons et de petits immeubles à appartements, peuvent coexister dans la même zone. En fin de compte, j'ai compris que le nouveau règlement de zonage essaie de faire d'Ottawa un meilleur endroit où vivre pour les plus jeunes de cette ville formidable.</p>
-----------------------	---

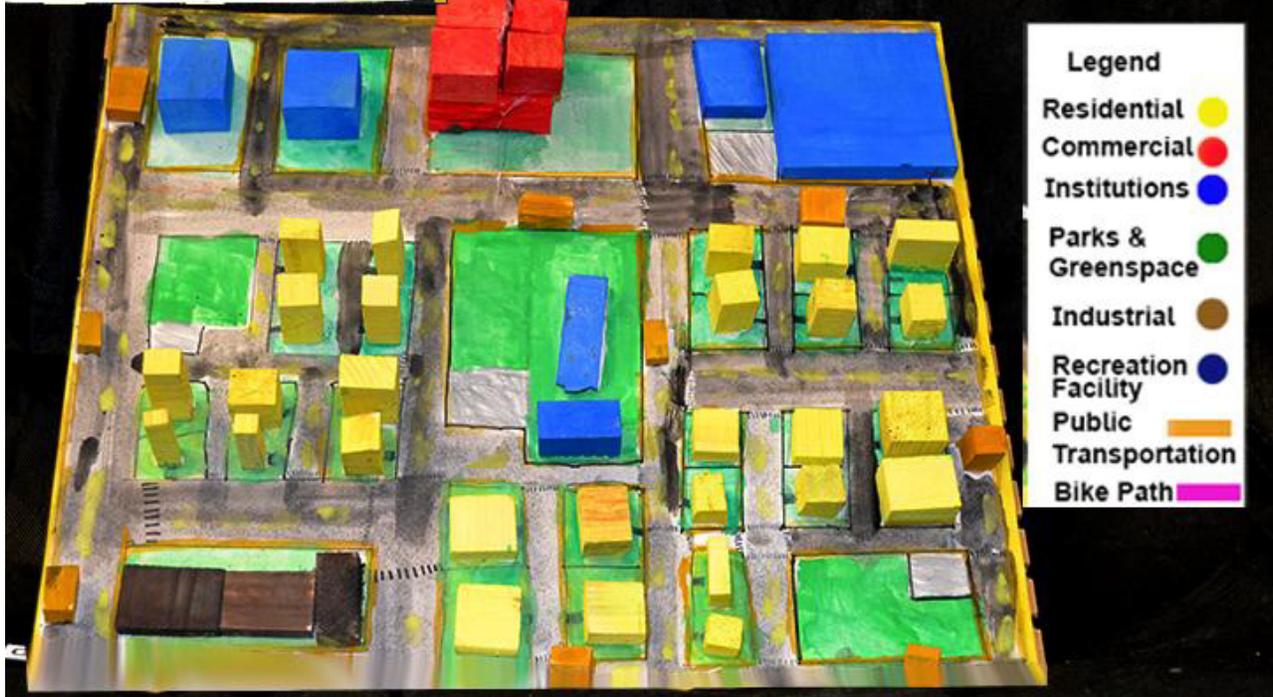
<p>Comment</p>	<p>At first I didn't think that zoning by laws were very important, but after I took a closer look I came to the realization that without zoning by laws the city could be in absolute chaos!</p>
-----------------------	---

Exemples de travaux d'élèves

Dans le cadre de l'« activité de planification d'un quartier futur », les élèves, en groupes, ont conçu à quoi ressemblerait leur quartier idéal.



Future Neighbourhood Plan



Future Neighbourhood Plan







Rapport « Tel que nous l'avons entendu » – Boîte de réception du projet

Ce rapport « Tel que nous l'avons entendu » présente un aperçu des commentaires envoyés à la boîte de réception du nouveau Règlement de zonage à l'adresse newzoning@ottawa.ca. Ce rapport comprend un index des sujets, un résumé des commentaires pour chaque sujet ainsi qu'une liste à puces des principaux points soulevés. Il résume les commentaires reçus entre le 20 mars 2025 et le 30 juin 2025. Environ 480 soumissions détaillées ont été envoyées à la boîte de réception au cours de cette période. Les questions ou commentaires propres à un site ne sont pas inclus dans ce rapport.

Index

	Sujet
1	Zones de voisinage
2	Zones polyvalentes
3	Stationnement
4	Entrées de cour
5	Arbres
6	Zones institutionnelles, récréatives et d'espaces verts
7	Zones rurales
8	Consultation publique



Aperçu des sujets

1) Zones de voisinage

Les résidents ont exprimé un large soutien à l'intensification à l'intérieur des limites urbaines existantes plutôt qu'à l'expansion vers l'extérieur. Plusieurs courriels ont suggéré d'autoriser des usages commerciaux à faible impact dans les quartiers à plus forte densité et dans les secteurs suburbains afin de favoriser la marchabilité et l'activité économique locale. Des préoccupations ont été soulevées quant aux effets potentiels de la suppression des plafonds de densité dans certaines zones, notamment le risque de dépasser les cibles de croissance et de mettre à rude épreuve les infrastructures et les espaces verts existants. Pour soutenir l'intensification dans les secteurs ayant un accès limité au transport en commun, des suggestions incluaient la possibilité de permettre de petits terrains de stationnement dans les zones résidentielles et de réduire la largeur minimale des lots ainsi que les marges de recul avant minimales.

Les commentaires sur les hauteurs de bâtiments et les transitions étaient variés. Certains appuyaient l'augmentation des hauteurs permises dans les zones N1 et N2 suburbaines à 11 m, tandis que d'autres préféraient maintenir la limite actuelle de 8,5 m dans les secteurs urbains centraux. Des inquiétudes ont également été exprimées concernant l'introduction d'immeubles de grande hauteur dans des quartiers traditionnellement de faible hauteur et l'absence de lignes directrices en matière de conception finalisées, ce qui, selon certains, rend l'évaluation des changements proposés plus difficile.

D'autres commentaires comprenaient des demandes de réduction des marges de recul latérales afin de pouvoir aménager des abris d'auto ou des garages, de réduire la superficie de plancher autorisée pour les usages non résidentiels dans les zones NMU, et de mener davantage de consultations communautaires avant l'implantation d'abris. L'importance de proposer des options de logement diversifiées et d'adopter une planification adaptée au contexte était un thème récurrent dans l'ensemble des commentaires. Pour certains commentaires propres à un secteur, veuillez vous référer à la section correspondante dans le tableau ci-dessous.



Thème	Tel que nous l'avons entendu
Intensification	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à la possibilité d'avoir quatre logements par lot à l'échelle de la ville. ▪ Suggestion d'autoriser des usages commerciaux dans les quartiers à plus forte densité afin de rendre les commerces et cafés facilement accessibles aux résidents de ces communautés. ▪ Appui à l'intensification plutôt qu'à l'expansion. ▪ Préoccupation que l'introduction de zones sans plafonds de densité puisse dépasser les cibles de croissance et exercer une pression sur les commodités et espaces verts existants. ▪ Suggestion de permettre des « terrains de stationnement de quartier » dans les zones résidentielles afin de soutenir l'intensification dans les secteurs mal desservis par le transport en commun. ▪ Suggestion d'autoriser un zonage polyvalent à faible impact dans tout le transect suburbain afin de soutenir de petites entreprises hyperlocales. ▪ Préoccupation face au remplacement de maisons unifamiliales existantes par de grandes maisons unifamiliales, entraînant souvent l'abattage d'arbres matures et modifiant le caractère du quartier.
Commentaires généraux sur les quartiers	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suggestion de construire d'abord des immeubles de grande hauteur dans les zones urbaines, puis de réaliser le « chaînon manquant » dans les quartiers existants de faible hauteur. ▪ Demande d'engagement et de consultation avec les associations communautaires environnantes avant d'établir un refuge dans le secteur.



Normes de forme bâtie dans les quartiers
(marges de recul, hauteur, normes de conception, exigences relatives aux cours)

- Appui à l'augmentation des hauteurs permises dans les zones N1 et N2 à 11 m.
- Demande de maintenir la hauteur des bâtiments dans les zones N1 et N2 à 8,5 m dans les transects urbains centraux.
- Suggestion de réduire de façon importante la largeur minimale des lots et les marges de recul avant minimales.
- Appui à la diversité des options de logement, car elles créent un quartier intéressant et ne devraient pas être freinées par des restrictions de hauteur trop faibles.
- Préoccupation que l'absence de lignes directrices de conception finalisées rende difficile l'évaluation de l'impact des changements de zonage par les résidents.
- Préoccupation quant à la réduction de la taille des lots, les cours arrière devenant de plus en plus petites.
- Préoccupation face à l'introduction d'immeubles de grande hauteur dans des quartiers traditionnellement de faible hauteur.
- Appui à l'Option 2 visant à augmenter les hauteurs permises pour les zones N1 et N2 dans le transect suburbain à 11 m et à maintenir la hauteur des bâtiments dans les zones N1 et N2 à 8,5 m dans les autres transects.
- Suggestion d'appliquer le zonage N5 à certaines zones R4 existantes et de maintenir la hauteur maximale des bâtiments à 11 m.
- Inquiétude quant à l'absence de plafonds de densité dans les zones N4.
- Demande d'établir une superficie de plancher beaucoup plus petite pour les usages non résidentiels dans les bâtiments résidentiels de la zone NMU.
- Demande de réduire la distance minimale de construction par rapport à la limite de propriété de 1 500 cm à 30 cm. Souvent, la marge de recul latérale de 1,5 m ne permet pas l'aménagement d'un abri d'auto ou d'un garage, ce qui devient une nécessité pour beaucoup.



<p>Commentaires sur des secteurs spécifiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préoccupation face à la densification et à l'autorisation d'immeubles de jusqu'à six étages à Alta Vista (<i>chemin Heron, avenue Kilborn, chemin Pleasant Park et chemin Smyth</i>). ▪ Préoccupation face à l'infrastructure existante et à la densification proposée à Blackburn Hamlet. Suggestion de zoner ce secteur en N1. ▪ Demande de zoner le parc Centrepointe en espace vert afin de prévenir tout nouvel aménagement dans le parc. ▪ Préoccupation quant à la désignation de CM1 pour l'<i>avenue Sunnyside</i> entre l'<i>avenue Bronson</i> et la <i>rue Bank</i>, en raison de problèmes de circulation et de vitesse déjà présents. ▪ Préoccupation quant à la proposition de permettre un nombre illimité de logements sur les lots dans le quartier Wellington West.
<p>Rédaction du règlement</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui au passage vers les zones de voisinage (N) et à la consolidation des zones commerciales, jugés beaucoup plus clairs que la structure précédente du règlement. Le système de suffixes (A–F) pour refléter différents contextes est judicieux et devrait faciliter la mise en œuvre. ▪ Demande de clarification de la définition d'<i>entrée active</i>. ▪ Demande de clarification de la définition de <i>maison de chambres</i>. ▪ Demande de clarification de la définition de <i>refuge</i>. ▪ Demande d'ajouter des dispositions expliquant comment s'applique la <i>superposition des quartiers en évolution (Evolving Neighbourhood Overlay)</i>.

2) Zones polyvalentes

Les résidents ont exprimé un intérêt à élargir la diversité des usages du sol dans les quartiers, en proposant notamment de permettre de petites entreprises commerciales aux intersections des rues collectrices ou des artères dans toutes les zones. Des préoccupations ont été soulevées quant à l'augmentation du développement le long des corridors mineurs par rapport aux versions précédentes, avec des impacts potentiels comme une hausse du volume de circulation, du bruit et de la vitesse. Certains résidents appuyaient le maintien d'une marge de recul de 30 m pour les tours d'habitation de grande hauteur adjacentes aux zones de faible hauteur afin d'atténuer ces effets, tandis que d'autres recommandaient d'améliorer les règles de transition.



Il y a également eu des demandes visant à agrandir les zones-pôles (*Hub zones*) autour de toutes les stations de TLR, avec un rayon plus large et des hauteurs maximales accrues. À l'inverse, certains résidents appuyaient la limitation du développement en hauteur sur les artères principales en zone suburbaine, comme le chemin Innes, où le transport en commun rapide n'est pas disponible dans un rayon de 400 m. Certains commentaires exprimaient des inquiétudes quant aux effets que pourraient avoir les immeubles de grande hauteur sur la performance des panneaux solaires et sur la végétation. Parmi les suggestions techniques figuraient la révision de la façon dont les mezzanines sont prises en compte dans la hauteur des bâtiments et le maintien du point de départ actuel de la mesure du plan angulaire à 7,5 m à l'intérieur de la ligne de lot, plutôt qu'à partir de la ligne de lot elle-même.

Thème	Tel que nous l'avons entendu
Usages	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demande d'offrir une plus grande diversité d'usages dans certaines parties des quartiers. Donner aux propriétaires ou aux promoteurs en réaménagement la possibilité de construire de petits immeubles d'habitation de 2 à 3 étages avec des commerces de détail au rez-de-chaussée serait très apprécié et permettrait d'accéder à pied à des commodités locales, dont nous ne disposons pratiquement pas à distance de marche. ▪ Demande d'autoriser de petites entreprises commerciales à l'intersection de deux rues collectrices ou artères dans toutes les zones..
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préoccupation quant à un développement accru le long des corridors mineurs par rapport à la Version 1. ▪ Préoccupations concernant l'augmentation de la circulation, du bruit et de la vitesse dans les corridors mineurs en raison d'un développement accru.
Marges de recul	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demande de maintenir une marge de recul de 30 m pour l'implantation de tours d'habitation de grande hauteur à proximité immédiate de zones de faible hauteur.



Hauteur

- Appui aux règles de transition révisées pour les hauteurs de bâtiments, mais préoccupations possibles concernant le gabarit et les ombrages créés par les nouveaux projets de réaménagement. Suggestion d'ajouter des normes explicites pour les transitions ou retraits latéraux et arrière lorsque des immeubles multifamiliaux sont construits à côté de maisons de faible hauteur.
- Suggestion que les zones-pôles (Hub zones) soient présentes à toutes les stations de TLR, avec une aire/un rayon plus grand et des hauteurs maximales beaucoup plus élevées que celles actuellement prévues.
- Appui à la motion visant à limiter la hauteur des immeubles de grande hauteur sur les artères principales en zone suburbaine, comme le chemin Innes, surtout là où aucun TLR ou SRB n'est accessible dans un rayon de 400 m.
- Préoccupation quant à l'effet des immeubles de grande hauteur sur le rendement des panneaux solaires.
- Suggestion d'inclure, dans la mise à jour actuelle du règlement, une disposition permettant d'examiner ultérieurement un système de « crédits ciel » (Sky Credits).
- Suggestion de modifier la façon dont les mezzanines sont comptabilisées dans la hauteur des bâtiments.
- Mise en garde contre le changement qui fixe désormais le point de départ de la mesure du plan angulaire pour les zones MS1 et CM1 à la ligne de lot, au lieu de 7,5 m à l'intérieur de la ligne de lot comme dans le règlement actuel.



3) Stationnement

Plusieurs résidents ont appuyé la suppression des exigences minimales de stationnement à l'échelle de la ville, y voyant une approche tournée vers l'avenir et conforme au développement urbain durable. D'autres, toutefois, ont souligné la nécessité de prévoir au moins une place de stationnement par logement. Des préoccupations ont été exprimées quant au fait que l'élimination des minimums pourrait entraîner une augmentation du stationnement sur rue, compliquant l'entretien hivernal et réduisant l'accessibilité. Pour y remédier, certains ont recommandé que des terrains de stationnement de quartier soient aménagés avec une capacité suffisante pour les résidents et les véhicules de service, comme les camions de déménagement.

Le concept de terrains de stationnement collectifs a suscité des réactions partagées. Certains l'appuyaient comme une solution flexible dictée par le marché, tandis que d'autres demandaient des paramètres plus clairs concernant la taille, l'emplacement et la gestion afin d'éviter des effets indésirables. Les suggestions incluaient l'extension des stationnements collectifs aux zones situées dans un rayon de 400 m d'une station de TLR dépourvue de stationnement incitatif, ainsi que la mise en place de systèmes d'accès sécurisés réservés aux résidents, financés par des frais d'utilisation. Dans les zones suburbaines, les résidents ont demandé que le nombre de places de stationnement ne soit pas limité et que de petites installations de stationnement soient permises dans les zones résidentielles pour soutenir l'intensification. D'autres recommandations comprenaient le maintien de petites aires de stationnement en façade pour le dépôt temporaire de passagers ou de marchandises.

En ce qui concerne le stationnement pour vélos, certains résidents ont indiqué que l'exigence actuelle de 0,5 m de largeur par vélo est excessive, en particulier pour les projets de logement abordable, où les contraintes d'espace et les processus réglementaires peuvent constituer des obstacles. Enfin, il a été recommandé de restreindre les nouveaux services au volant aux artères principales en zone suburbaine et aux artères dans les villages ruraux, avec des limitations sur le nombre de voies et une exigence selon laquelle les entrées doivent donner sur la voie publique.



Thème	Tel que nous l'avons entendu
Parking Minimums	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il faut prévoir un stationnement suffisant pour un minimum d'un véhicule (et non 0,75 comme proposé) par logement, ainsi qu'un stationnement pour visiteurs au ratio d'une place pour 4 logements. ▪ Appui à la suppression de la plupart des minimums de stationnement. Cependant, le concept de terrains de stationnement collectifs dans les quartiers nécessite des paramètres plus clairs (p. ex., limites de taille, conditions de gestion) afin d'éviter des impacts involontaires. ▪ Appui à la suppression de tous les minimums de stationnement à l'échelle de la ville. ▪ Le fait de ne pas prévoir de minimums pousse les véhicules à se garer dans la rue, ce qui entraîne des problèmes de stationnement inapproprié et complique le déneigement hivernal. Suggestion que chaque bâtiment comporte un stationnement sur place ou que des terrains de stationnement de quartier adaptés aux tempêtes de neige et capables d'accueillir le volume de véhicules prévu soient disponibles. De plus, chaque bâtiment devrait avoir suffisamment d'espace pour stationner un camion ou une fourgonnette de déménagement afin d'éviter de bloquer la rue lors des déménagements. ▪ Recommandation de supprimer l'exigence selon laquelle un bâtiment résidentiel doit se trouver sur le même lot qu'un stationnement, à condition que des mesures appropriées soient en place (p. ex., éclairage, accès sécurisé). ▪ Préoccupation quant à la volonté des promoteurs de fournir un stationnement adéquat.



<p>Commentaires généraux sur le stationnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demande de ne pas limiter le nombre de places de stationnement en zone suburbaine. ▪ Suggestion d'autoriser des installations de stationnement dans certains secteurs résidentiels comme réponse pratique à l'intensification et à la rareté du stationnement sur rue. ▪ Suggestion qu'un stationnement non résidentiel attenant à une zone résidentielle exige un écran opaque afin que les phares des voitures ne projettent pas leur lumière dans la cour résidentielle. ▪ Suggestion de reconsidérer les réductions des taux maximums de stationnement proposés à proximité du transport en commun dans la Version 2, et d'aligner ces taux sur ceux demandés dans le cadre des demandes d'aménagement en cours dans la Ville. ▪ Suggestion d'élargir la souplesse prévue pour les véhicules électriques à l'article 611 (6) et (7) afin de protéger les nouvelles approches de recharge de VE qui atteignent les objectifs du Plan officiel et du Règlement de zonage. ▪ Préoccupation quant à l'augmentation de la demande de stationnement sur rue dans les secteurs où il existe déjà des restrictions (p. ex., limites d'une heure), ce qui pourrait accroître la pression sur l'application du règlement municipal.
<p>Stationnement collectif</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui au concept de stationnement collectif proposé par la Ville. Le libre marché déterminera si un projet d'aménagement planifié (<i>Planned Unit Development</i>) justifie ou non un stationnement collectif. Suggestion d'étendre le stationnement collectif à toute zone située dans un rayon de 400 m d'une station de TLR où la Ville ne fournit pas de stationnement incitatif, afin d'encourager les citoyens à utiliser le transport en commun. ▪ Demande d'étendre cette permission aux bâtiments individuels afin d'encourager le partage de l'espace et de réduire la surface en asphalte et en béton occupée par les stationnements. ▪ Appui au potentiel de création de stationnements partagés, car cela contribuerait à rendre la ville plus durable. ▪ Recommandation de mettre en place un accès sécurisé réservé aux résidents pour les stationnements de quartier, via portail électronique et système de transpondeur, avec des frais mensuels couvrant l'entretien et les commodités. ▪ Proposition de conserver de petites aires de stationnement devant les nouvelles unités résidentielles pour le dépôt temporaire, le stationnement principal étant situé dans une installation centralisée.



Stationnement pour vélos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exigence actuelle d'une largeur de 0,5 m par vélo est excessive et entraîne un gaspillage d'espace précieux dans les projets. Cette exigence pose des difficultés pour les projets de logements abordables, car elle peut être coûteuse et la demande de dérogation mineure est un processus long qui mobilise du temps et des ressources.
Services au volant	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les nouvelles installations de service au volant devraient être limitées aux artères principales en zone suburbaine et aux artères dans les villages ruraux, et elles devraient se limiter à une seule voie. L'entrée de tout service au volant (de même que celle de tout bâtiment commercial) devrait toujours donner sur la voie publique.

4) Entrées de cour

Les commentaires concernant les entrées de cour se sont concentrés sur la largeur maximale permise et sur l'impact de ces entrées sur la verdure, l'infiltration des eaux et l'esthétique des quartiers. Certains résidents ont appuyé la réduction des largeurs maximales afin de préserver l'espace pour les arbres et l'aménagement paysager. D'autres ont indiqué que des largeurs plus importantes sont nécessaires pour répondre aux besoins de ménages possédant plusieurs véhicules, particulièrement dans les zones suburbaines et rurales où l'accès au transport en commun est limité.

Des préoccupations ont été exprimées au sujet de l'imperméabilisation excessive des terrains résidentiels causée par l'agrandissement des entrées, ce qui pourrait augmenter le ruissellement des eaux pluviales et réduire la surface végétalisée. Des suggestions incluaient la promotion de surfaces perméables, la conservation d'espaces verts entre l'entrée et la rue, et la limitation du pourcentage de la façade du terrain pouvant être occupé par une entrée de cour.

Plusieurs résidents ont également demandé de la souplesse pour les entrées situées sur des terrains étroits, où la largeur actuelle ne permet pas le stationnement côte à côte ou la manœuvre sécuritaire de véhicules



Entrées de cour

- Appui à la réduction des largeurs maximales d'entrée de cour afin de préserver l'espace pour les arbres, l'aménagement paysager et la gestion des eaux pluviales.
- Préoccupation que les largeurs proposées ne répondent pas aux besoins des ménages possédant plusieurs véhicules, surtout dans les zones suburbaines et rurales où le transport en commun est limité.
- Suggestion de permettre des matériaux perméables pour les entrées afin de réduire l'imperméabilisation des sols.
- Demande de conserver un espace vert minimal entre l'entrée et la rue pour préserver l'esthétique des quartiers.
- Préoccupation quant au fait que les terrains résidentiels deviennent trop recouverts d'asphalte ou de béton, ce qui entraîne un ruissellement accru et une perte de verdure.
- Suggestion de limiter le pourcentage de la façade du terrain qui peut être occupé par une entrée de cour.
- Demande de flexibilité accrue pour les terrains étroits, où la largeur actuelle ne permet pas le stationnement côte à côte ou une manœuvre sécuritaire.

5) Arbres

Les citoyens ont souligné l'importance de préserver les arbres matures et les espaces verts dans le cadre du développement urbain. Les arbres matures ont été identifiés comme des atouts essentiels pour améliorer la qualité de l'air, réduire les effets d'îlot de chaleur urbain, gérer le ruissellement des eaux pluviales et contribuer à l'atténuation des changements climatiques.

Il a été recommandé de renforcer les exigences en matière d'aménagement paysager et d'envisager la mise en place de normes minimales de plantation d'arbres pour les nouveaux aménagements. Ces mesures ont été jugées nécessaires pour compenser les impacts environnementaux liés à l'augmentation de la densité et de la forme bâtie.

Les résidents ont également suggéré d'exiger des études d'impact sur l'ensoleillement afin d'évaluer les effets des nouveaux aménagements sur l'accès à la lumière du soleil pour les propriétés adjacentes.



Arbres	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Importance de préserver les arbres matures et les espaces verts dans le développement urbain. ▪ Les arbres matures sont des atouts essentiels pour améliorer la qualité de l'air, réduire les effets d'îlot de chaleur urbain, gérer le ruissellement des eaux pluviales et contribuer à l'atténuation des changements climatiques. ▪ Recommandation de renforcer les exigences en matière d'aménagement paysager. ▪ Suggestion de mettre en place des normes minimales de plantation d'arbres pour les nouveaux aménagements. ▪ Nécessité de compenser les impacts environnementaux liés à l'augmentation de la densité et de la forme bâtie. ▪ Demande que des études d'impact sur l'ensoleillement soient exigées pour évaluer les effets des nouveaux aménagements sur l'accès à la lumière du soleil des propriétés adjacentes.
---------------	---

6) Zones institutionnelles, récréatives et d'espaces verts

Les commentaires sur ces zones portaient principalement sur la protection et la mise en valeur des espaces verts, des parcs et des installations récréatives, ainsi que sur l'utilisation appropriée des terrains institutionnels. De nombreux résidents ont insisté sur l'importance de conserver les terrains désignés comme espaces verts afin de préserver la biodiversité, d'offrir des lieux de loisirs accessibles et de protéger la qualité de vie des quartiers.

Certains participants ont exprimé des préoccupations concernant la réaffectation potentielle d'espaces verts à des usages résidentiels ou commerciaux, ce qui pourrait réduire l'accès des communautés à des espaces ouverts et augmenter la pression sur les installations existantes. Des suggestions incluaient l'instauration de protections plus strictes pour les parcs municipaux et communautaires, ainsi que la création de nouvelles zones vertes dans les secteurs en croissance.

Pour les terrains institutionnels, certaines personnes ont proposé de permettre des usages communautaires complémentaires — comme des jardins collectifs, des marchés publics ou des installations sportives — afin de maximiser leur utilité pour la collectivité.



<p>Parcs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suggestion que tous les parcs soient désignés comme espaces verts. ▪ Préoccupation concernant le développement sur le territoire de parcs existants. ▪ Demande de clarification de la définition d'un refuge (shelter). ▪ Suggestion que le zonage des parcs tienne compte de la taille du parc. ▪ Suggestion que la zone REC inclue une taille minimale de parc avant de permettre d'autres usages.
--------------	--

7) Rural Zones

<p>Zones rurales</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les commentaires concernant les zones rurales ont principalement porté sur l'équilibre entre la préservation des terres agricoles, la protection des ressources naturelles et les possibilités de développement rural. De nombreux résidents ont exprimé leur attachement à la protection des paysages ruraux et à la limitation de l'expansion résidentielle dispersée afin de préserver les activités agricoles, les habitats naturels et le caractère des villages. ▪ Certaines suggestions comprenaient l'encouragement des usages agricoles diversifiés, la promotion de petites entreprises compatibles avec les milieux ruraux (comme les marchés fermiers ou l'agrotourisme), et la facilitation de logements accessoires pour soutenir les familles et les travailleurs agricoles. ▪ Des préoccupations ont également été soulevées au sujet de l'impact du développement sur les puits et les systèmes septiques, ainsi que sur la capacité des routes rurales à gérer une circulation accrue. Certains participants ont recommandé de limiter les usages non agricoles dans les zones à forte valeur agricole et de concentrer le développement dans les villages dotés d'infrastructures adéquates.
----------------------	---



8) Consultation publique

Les citoyens ont formulé plusieurs recommandations visant à améliorer l'accessibilité et la clarté du processus de planification et de consultation. Celles-ci comprenaient l'organisation du contenu du règlement proposé en documents distincts par section, plutôt qu'en un seul fichier PDF complet, afin d'en faciliter la navigation et l'utilisation. Bien que la combinaison d'outils en ligne et d'ateliers en personne ait été généralement bien accueillie, certains ont trouvé le matériel difficile à comprendre, particulièrement pour les personnes peu familières avec la terminologie en matière de zonage.

Tel que nous l'avons entendu

- Suggestion que chaque section du règlement soit présentée dans un document distinct plutôt que dans un seul grand fichier PDF.
- Demande pour une consultation en ligne plus courte et plus facile à suivre.
- La combinaison d'outils en ligne (carte interactive, jumeau numérique 3D) et d'ateliers en personne est positive. Toutefois, l'information peut encore être difficile à comprendre pour les résidents peu familiers avec le zonage. Suggestion de préparer davantage de fiches d'information, rédigées en langage clair et propres à chaque quartier (« Ce que l'Ébauche 2 signifie pour votre secteur »), et d'élargir la sensibilisation ciblée aux groupes sous-représentés tels que les jeunes, les locataires et les nouveaux arrivants.
- Suggestion que les dispositions transitoires aient un calendrier plus court.
- Suggestion de fournir des résumés conviviaux des principaux enjeux, ou au moins d'indiquer où ils se trouvent parmi les liens fournis.
- Préoccupation quant à la longueur et à la complexité du processus de planification.



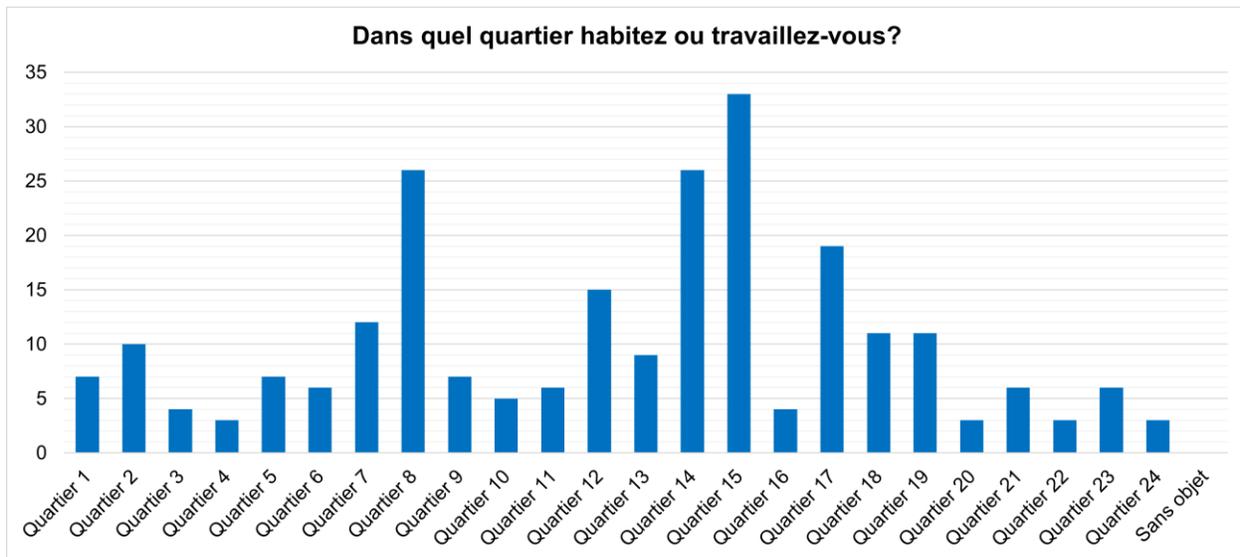
Rapport “ Tel qu’entendu ” – Sondage sur l’ébauche 2

Dans le cadre de la consultation sur la version préliminaire 2 du nouveau Règlement de zonage d’Ottawa, la Ville a mené un sondage public afin de recueillir des commentaires sur les principales questions relevées lors de la consultation sur la version préliminaire 1, ainsi que sur les motions adoptées par le Conseil en avril 2025. Le sondage visait à approfondir la compréhension, par la Ville, des points de vue des résidents concernant les modifications de zonage proposées, notamment celles liées à la hauteur des bâtiments, à la transition entre les immeubles de grande hauteur et les quartiers résidentiels, ainsi qu’à l’intensification près des corridors de transport en commun.

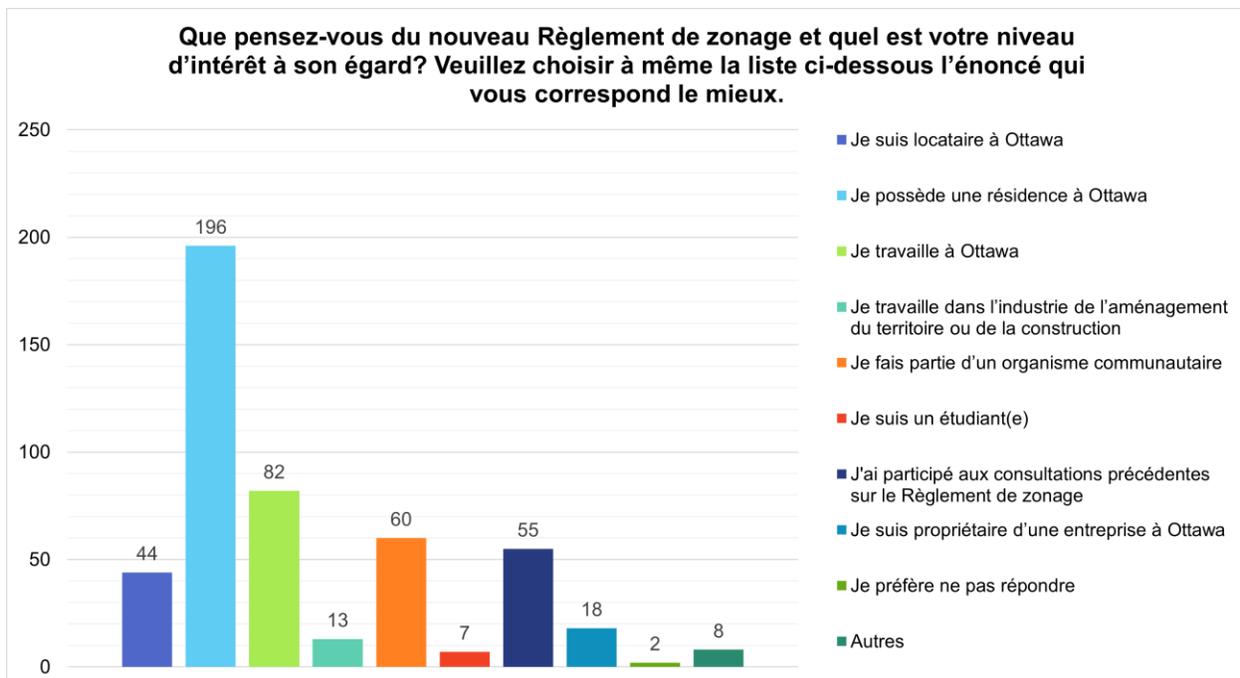
Le sondage a été ouvert du 16 juin au 11 juillet 2025 et a reçu un total de 373 réponses. Les commentaires recueillis serviront directement à l’élaboration de la version préliminaire 3, dont la publication est prévue le 8 septembre 2025.



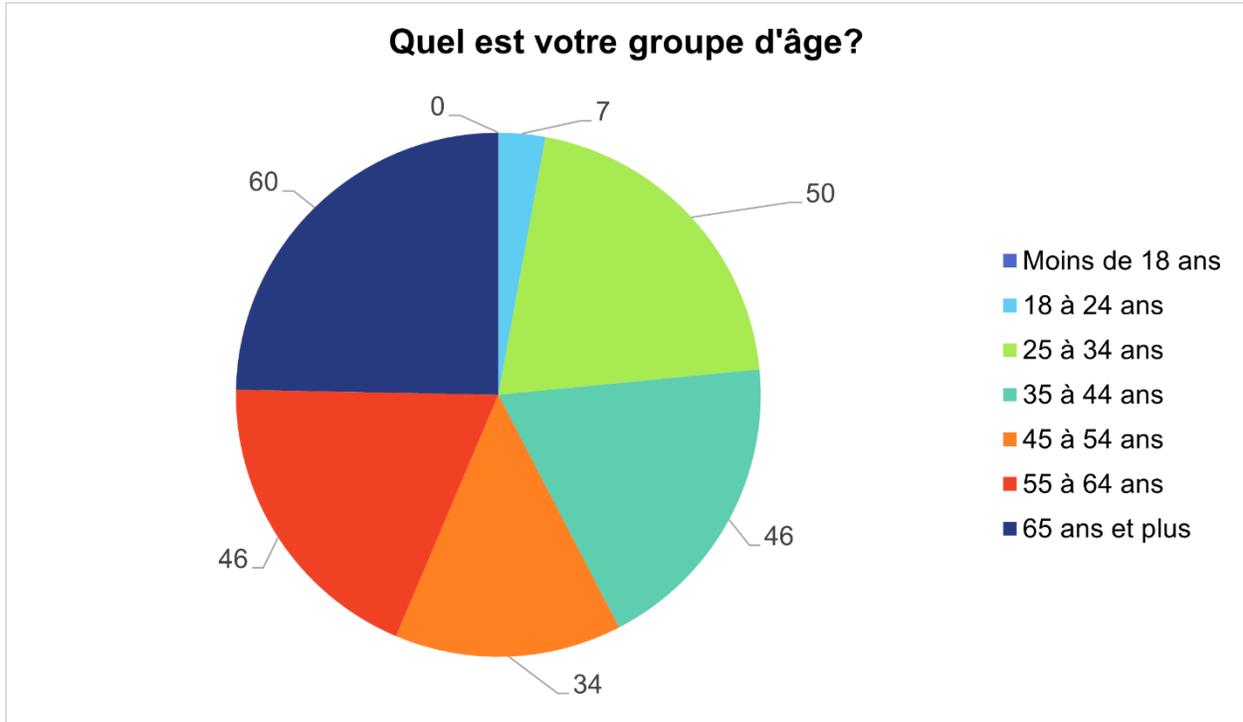
Questions générales



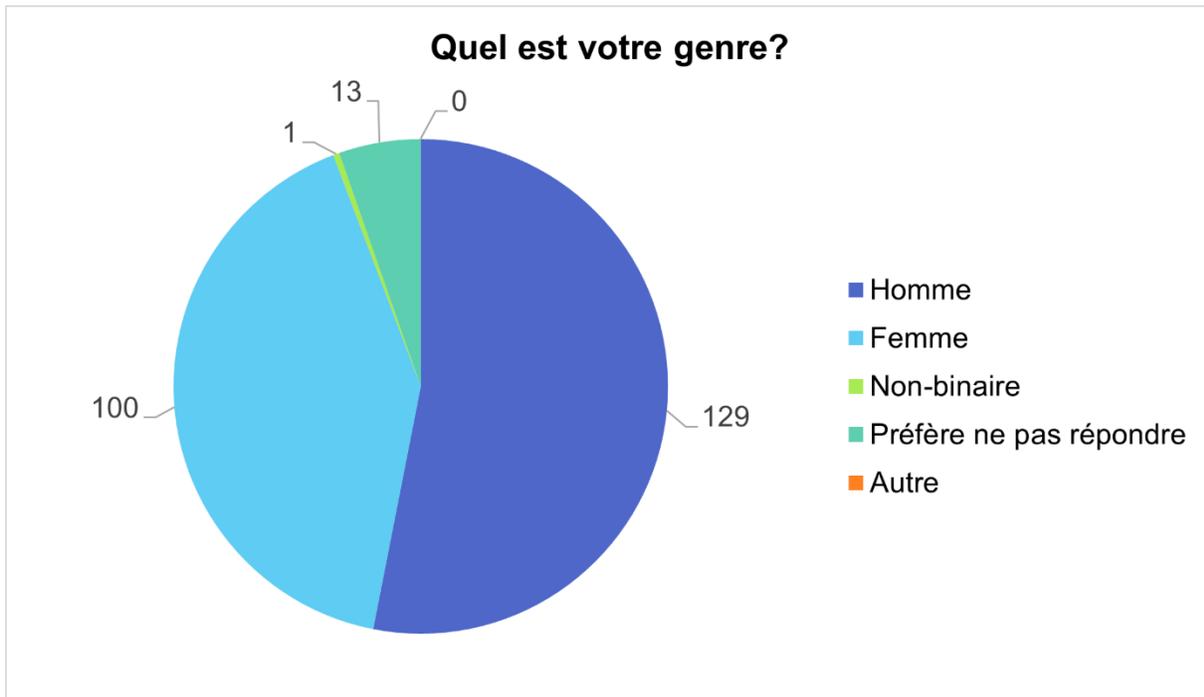
n = 358 réponses



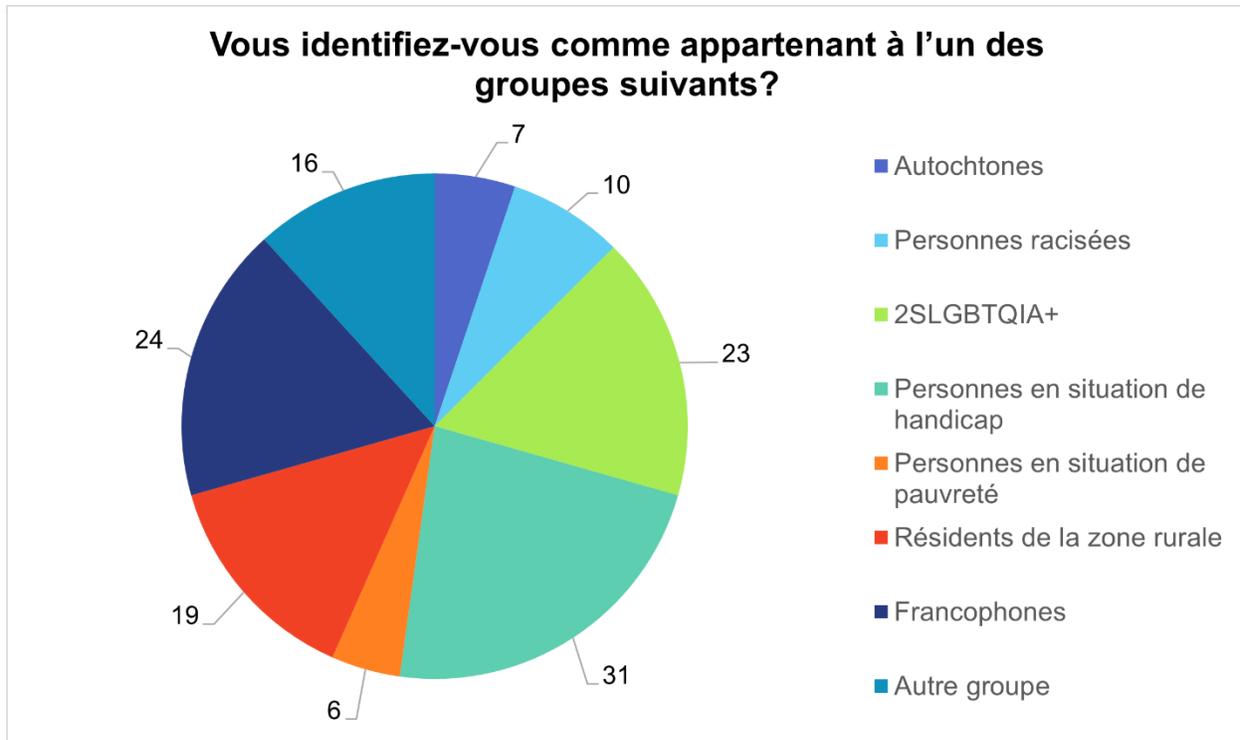
n = 372 réponses



n = 366 réponses



n = 367 réponses



n = 154 réponses

Afin de contribuer à la création d'un plus large éventail de possibilités de logement, le nouveau Règlement de zonage prévoit des possibilités d'augmentation de la hauteur ou de la densité dans certains secteurs de la Ville, conformément aux orientations du Plan officiel. Le Plan officiel prévoit que le nouveau Règlement de zonage augmente le nombre de logements autorisés dans les secteurs résidentiels de faible hauteur afin de favoriser la création d'un plus grand nombre de logements dans la Ville et de permettre la créativité dans la conception de bâtiments de faible hauteur (jusqu'à quatre étages) sous diverses formes, telles que des maisons en rangée et des appartements.

Classez en ordre d'importance (1 - le plus important, 10 - le moins important) les questions suivantes que la Ville devrait aborder dans le cadre du nouveau Règlement de zonage (et d'autres outils de planification) au moment d'envisager la hausse des densités dans les quartiers de la Ville. n = 369 réponses



Le tableau ci-dessous présente un résumé du classement moyen attribué à chaque considération.

OPTIONS	CLASSEMENT MOYEN
Conception de communautés saines, vivables et sécuritaires	3.65
Proximité du transport en commun et du réseau de transport de la Ville	4.47
Création de plus d'options et de disponibilité de logements dans la collectivité	4.81
Améliorations de l'espace public (p. ex., trottoirs, arbres de rue et aménagement paysager dans l'emprise publique)	4.89
Accès aux installations communautaires et récréatives	5.11
Aménagement paysager de qualité et espaces communs adéquats (p. ex., arbres, jardins, terrasses, etc.)	5.78
Gestion de l'offre de stationnement dans le quartier	5.93
Conception attrayante	5.97
Conception inclusive et accessible des bâtiments et de l'aménagement du site	6.15
Préservation du patrimoine	6.65

Y a-t-il d'autres priorités que vous aimeriez ajouter?

n = 219 réponses,

Les réponses à la question 7 sont résumées ci-dessous.

Forme bâtie et caractère du quartier

Les priorités des résidents comprennent la préservation de l'échelle du quartier en maintenant des hauteurs maximales de bâtiments et en limitant les immeubles de grande hauteur à proximité des secteurs déjà établis de faible hauteur, afin de prévenir l'ombre excessive, les corridors de vent et la perte d'ensoleillement. Les répondants ont exprimé une préférence pour concentrer la densité le long des corridors de transport en commun et des artères principales, plutôt qu'au sein des quartiers résidentiels matures, et se sont opposés au rezonage commercial dans les zones principalement résidentielles. Plusieurs réponses ont également souligné le besoin accru d'unités de plusieurs chambres pour soutenir les familles et les aînés, accompagnées d'espaces



verts, de sentiers piétonniers et de marges de recul adéquates pour protéger l'identité et la qualité de vie des communautés.

Logement et densité

Les répondants préfèrent une densité accrue autour des corridors de transport en commun et des artères principales afin de répondre aux pressions urgentes en matière d'abordabilité et d'accélérer la construction de nouveaux logements. L'équité constitue un thème récurrent : les répondants appuient la création de logements abordables, inclusifs et avec services de soutien, distribués de manière équitable dans tous les quartiers et transects, avec un accent sur la proximité des stations de TLR. Plusieurs réponses insistent toutefois sur l'importance de préserver la faible densité dans les quartiers établis.

Quartiers polyvalents et de proximité (quartiers de 15 minutes)

Les répondants privilégient des quartiers favorisant les principes des quartiers de 15 minutes, axés sur la marche vers les services et commerces locaux. L'importance de rues praticables à pied et à vélo, offrant des commodités quotidiennes telles que commerces, services et installations récréatives à proximité, a été soulignée, de même que la création d'espaces communautaires inclusifs et de services sociaux essentiels pour les aînés et les personnes handicapées.

Aménagement paysager et gestion des eaux pluviales

Les répondants ont souligné l'importance des infrastructures vertes pour gérer les eaux pluviales, protéger les cours d'eau et réduire les risques d'inondation. Ils recommandent des plantations d'arbres stratégiques et un espacement adéquat de la végétation entre les habitations afin d'offrir de l'ombre, de rafraîchir l'air, d'accroître la biodiversité et d'améliorer la marche durant les épisodes de chaleur extrême.

Gestion des déchets

Pour améliorer la propreté et la fonctionnalité des quartiers, les répondants proposent la mise en place de bâtiments ou d'abris dédiés aux ordures et aux matières recyclables, appuyés par une application rigoureuse des règlements municipaux. La centralisation du stockage des déchets réduirait l'encombrement en bordure de rue et faciliterait la collecte.

Stationnement

Plusieurs répondants appuient la réduction du stationnement sur rue et l'élimination des exigences minimales en matière de stationnement, tout en favorisant le stationnement à l'arrière des bâtiments et en améliorant l'infrastructure pour les vélos. Ils soulignent la nécessité d'équilibrer l'offre de stationnement, en particulier autour des hôpitaux, afin de maintenir son accessibilité et son abordabilité, tout en installant des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les immeubles multirésidentiels.

Parcs et espaces verts



De nombreux répondants insistent sur la préservation des espaces verts, forêts et parcs existants, ainsi que sur l'expansion des espaces extérieurs accessibles pour l'exercice et la socialisation. Ils réclament des plantations indigènes, des jardins favorables aux pollinisateurs, des toits verts et des jardins pluviaux pour renforcer la biodiversité et la santé écologique. La protection de la canopée d'arbres matures est jugée essentielle pour le bien-être communautaire et la résilience climatique.

Énergie

Les répondants appuient les projets communautaires d'énergie renouvelable afin de réduire les émissions et les coûts énergétiques, tout en développant un réseau électrique résilient capable d'intégrer ces améliorations.

Routes et infrastructures

Plusieurs répondants soulignent l'importance de mettre à niveau la capacité routière avant d'approuver de nouveaux projets. Des préoccupations ont été soulevées concernant la suffisance des systèmes d'égouts, d'aqueduc et de drainage pluvial pour gérer la densification et prévenir les inondations. Ils insistent sur la nécessité d'assurer des emprises dégagées pour les véhicules d'urgence et la collecte des déchets, d'intégrer la planification des infrastructures au zonage, et de diversifier les options de transport au-delà des artères principales pour soutenir la croissance.

Transport actif

Les répondants prônent également l'aménagement de rues conçues pour les personnes plutôt que pour les voitures, avec l'installation de pistes cyclables protégées, de trottoirs continus et de limites de vitesse réduites pour encourager la marche et le vélo. Ils réclament des installations de transport actif directement adjacentes aux projets de densification, ainsi qu'un entretien hivernal adéquat pour garder les parcours accessibles. Ils notent que la gestion de l'offre de stationnement peut décourager l'usage excessif de l'automobile et libérer plus d'espace pour les piétons et les cyclistes.

Milieu rural

Certains répondants insistent sur la préservation des communautés rurales, des forêts, des milieux humides et des terres agricoles pour freiner l'étalement irréversible, tout en prônant des politiques de zonage cohérentes et efficaces qui créent des possibilités de logement abordable. Ils réclament une approche équilibrée qui protège le caractère et les écosystèmes ruraux tout en permettant une croissance responsable.

Autres

Les répondants ont mis en avant l'importance de consultations de quartier significatives pour tous les projets d'intensification, le respect des dispositions des plans secondaires et l'application des règlements sur le bruit nocturne, notamment dans les zones proches des secteurs de divertissement.

Zones polyvalentes



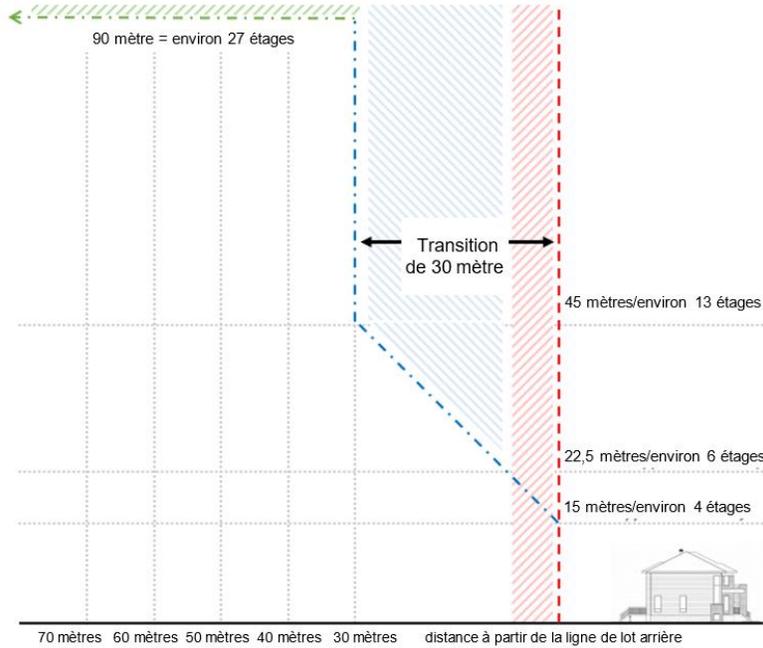
Préambule de la question :

La population d'Ottawa a dépassé le million d'habitants en 2019, doublant ainsi en cinquante ans. D'ici 2046, on prévoit qu'elle atteindra près de 1,6 million d'habitants. Le Plan officiel de la Ville sert à orienter et à encadrer la croissance, et le Règlement de zonage peut favoriser la construction de logements à plus forte densité, appuyer les projets à usages mixtes et offrir aux résidents un éventail de commerces et de services de proximité.

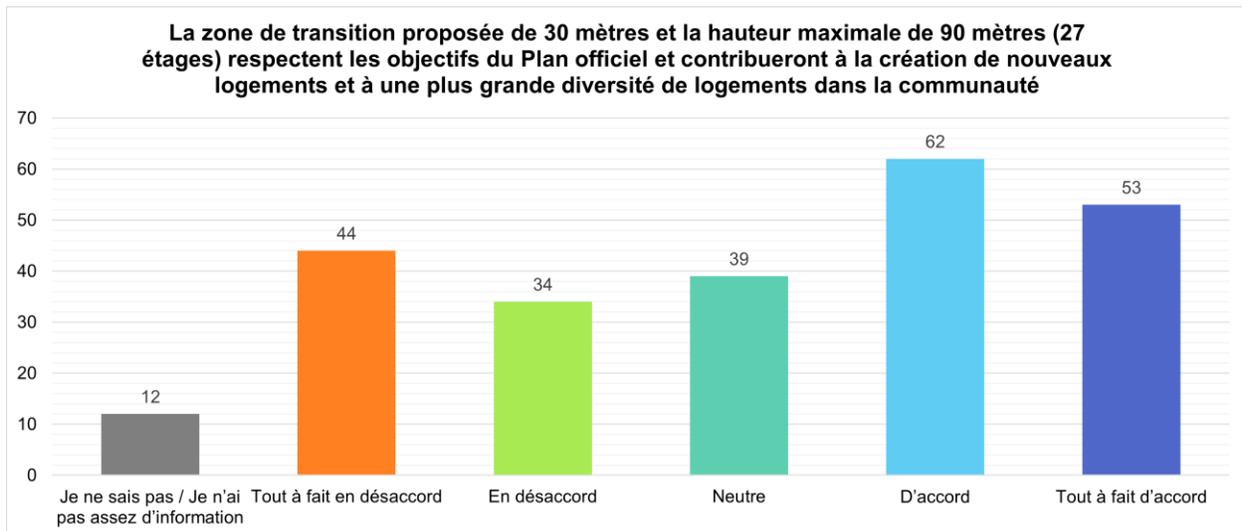
Le Plan officiel de la Ville autorise les immeubles de grande hauteur le long des artères principales (Mainstreets), lesquels peuvent être adjacents à des quartiers de faible hauteur. Le Plan officiel permet des immeubles de grande hauteur allant jusqu'à 40 étages sur les artères principales, pourvu qu'une transition adéquate soit prévue vers les zones de faible hauteur adjacentes. Dans cette optique, et afin de soutenir la mise en œuvre du Plan officiel, le personnel municipal a proposé un cadre visant l'autorisation de plein droit de constructions de grande hauteur le long des artères principales : une hauteur maximale de 90 mètres (soit 27 étages), commençant après une distance de transition de 30 mètres par rapport à une zone de quartier de faible hauteur.

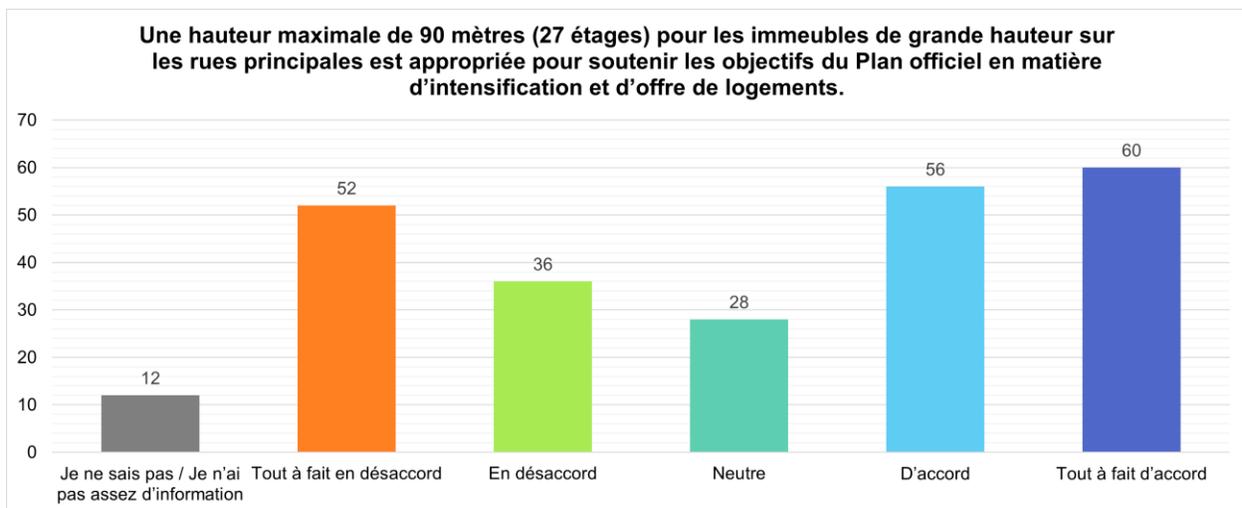
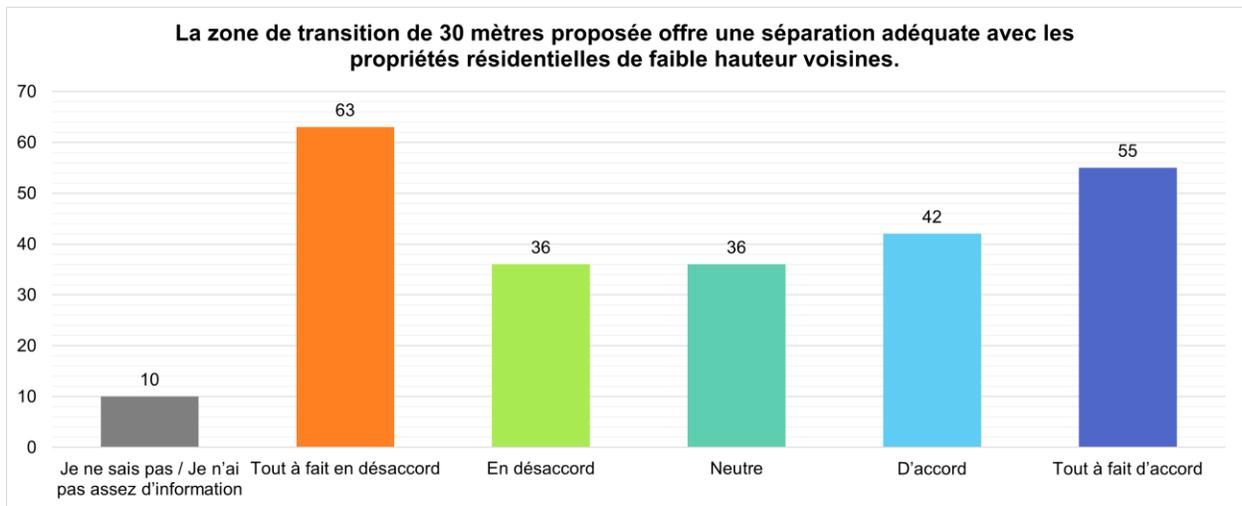
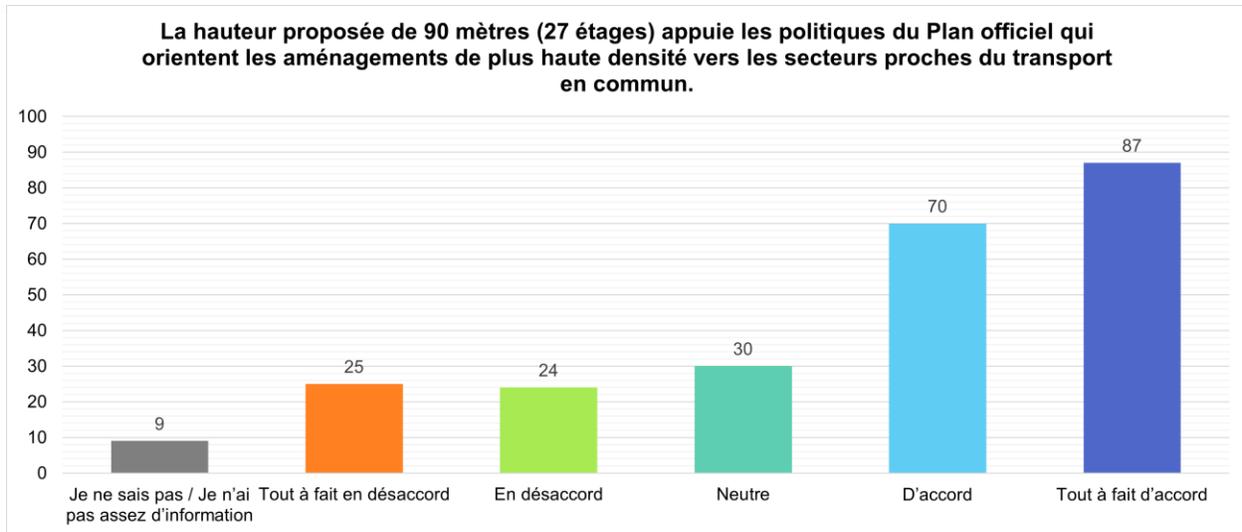
La hauteur maximale proposée de 90 mètres découle d'un examen des permis de construire délivrés pour des immeubles de grande hauteur à Ottawa depuis 2018, lequel a montré que 80 % des bâtiments atteignaient jusqu'à 90 mètres (27 étages).

La zone de transition de 30 mètres et la hauteur maximale permise de 90 mètres (27 étages) visent à permettre la construction d'immeubles de grande hauteur, conformément aux orientations du Plan officiel, tout en établissant une aire minimale de transition vers les quartiers de faible hauteur adjacents. Le schéma ci-dessous illustre cette approche..



(Une zone de transition est le retrait, ou la distance, du grand bâtiment par rapport à la ligne de lot arrière d'une zone de quartier adjacente.)

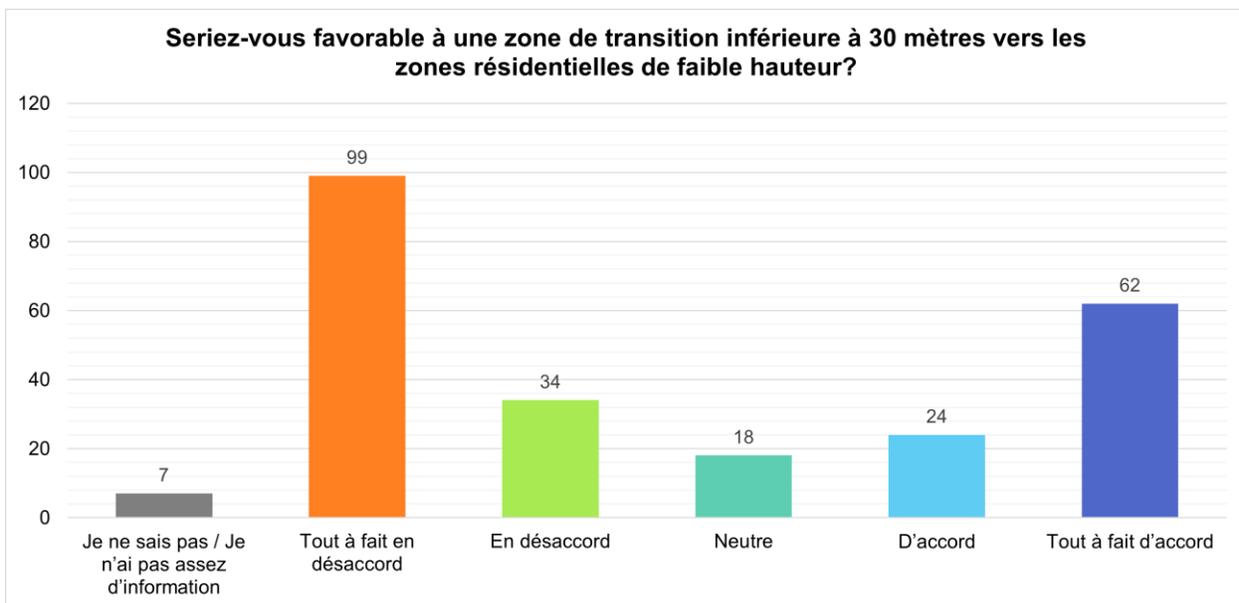
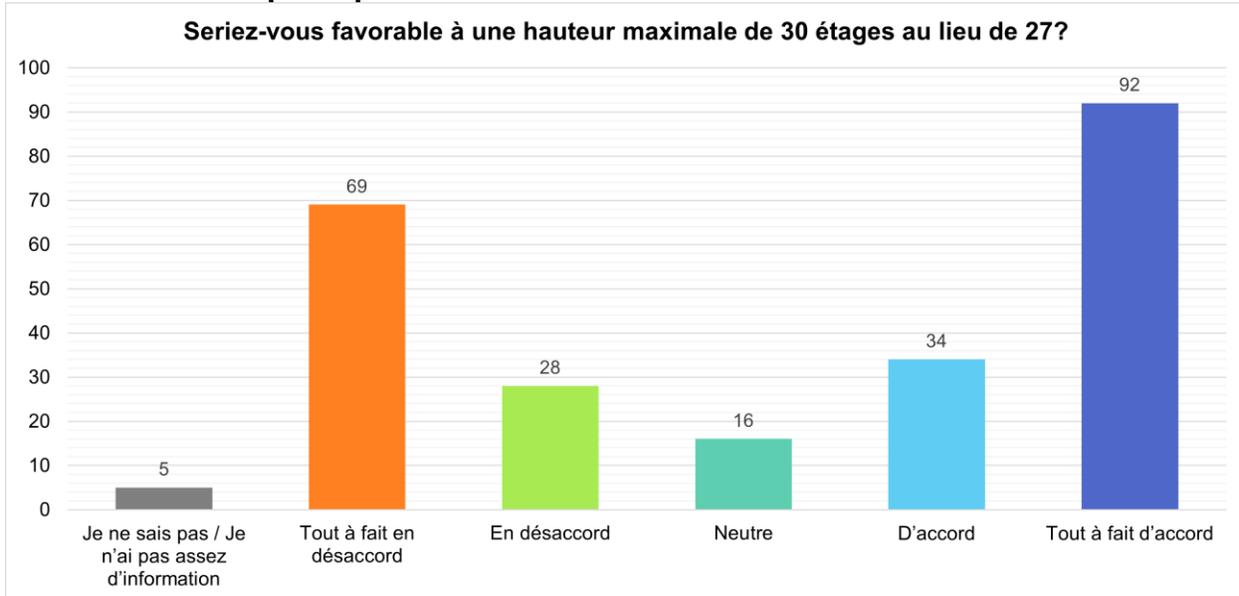




n= 371 réponses



Êtes-vous d'accord avec les énoncés suivants concernant la zone de transition de 30 mètres et la hauteur maximale proposée de 90 mètres (27 étages) dans les secteurs de rues principales?



n= 368 responses

Veillez expliquer vos réponses aux questions ci-dessus. Quels facteurs ont influencé votre opinion sur l'augmentation de la hauteur maximale à 30 étages ou la réduction de la zone de transition requise? (p. ex. offre de logements, caractère du quartier, capacité des infrastructures, proximité du transport en commun, etc.)

n = 300 réponses



Les réponses reflètent une variété de points de vue concernant les modifications proposées à la réglementation sur la hauteur des bâtiments. Une partie des répondants a exprimé son appui à l'augmentation des hauteurs, particulièrement dans les secteurs adjacents aux corridors de transport en commun. Ces changements sont perçus comme une mesure pratique pour accroître l'offre de logements, améliorer l'abordabilité et limiter l'étalement urbain. Plusieurs répondants ont souligné que la différence entre 27 et 30 étages est minime sur le plan visuel, mais pourrait contribuer de façon significative à la capacité globale en logements. Dans cette optique, la réglementation de zonage existante, notamment les limites de hauteur fixes et les larges zones de transition, est perçue comme une contrainte pouvant limiter la capacité de la Ville à offrir davantage de logements.

À l'inverse, un nombre important de répondants a exprimé des préoccupations quant aux effets potentiels des immeubles plus élevés sur les quartiers existants. Ces préoccupations comprennent une réduction de l'ensoleillement, une diminution de l'intimité, la perte d'espaces verts et une pression accrue sur les infrastructures telles que les routes, les écoles et les services publics. De nombreux répondants ont insisté sur l'importance de transitions progressives entre les bâtiments de faible hauteur et de grande hauteur, en soulignant que des changements brusques d'échelle peuvent affecter la cohésion des quartiers. Certains ont plaidé en faveur de bâtiments de hauteur moyenne comme approche plus modérée pour accroître la densité, tandis que d'autres ont mis l'accent sur l'importance d'éléments de conception urbaine tels que des zones tampons végétalisées, des retraits d'étages (stepbacks) et une diversité architecturale.

Dans les deux perspectives, la capacité des infrastructures et la qualité de vie globale ressortent comme des thèmes récurrents. Même parmi ceux favorables à une densification accrue, on retrouve un appel constant à une planification intégrée, afin de garantir que le transport en commun, les commodités publiques et les services suivent la croissance démographique. Plusieurs répondants ont également soulevé des considérations d'équité, en soulignant la nécessité que les nouveaux projets comprennent des logements abordables et accessibles.

Hauteur maximale des bâtiments

Question preamble:

Pour minimiser les répercussions sur les propriétés voisines et sur le domaine public, le zonage peut atténuer les effets en orientant l'utilisation du sol et l'aménagement au moyen de mesures telles que les marges de recul (distances par rapport aux limites de propriété) et la fixation de hauteurs maximales des bâtiments. **What do you think of the 30-metre transition area and the 90-metre maximum height (27 storeys) illustrated previously? Please share any further thoughts that you may have.**

n =236 réponses

Les réponses reflètent un large éventail de points de vue concernant la distance de transition proposée de 30 mètres entre les immeubles de grande hauteur et les secteurs résidentiels de faible hauteur. Un certain nombre de répondants ont exprimé la



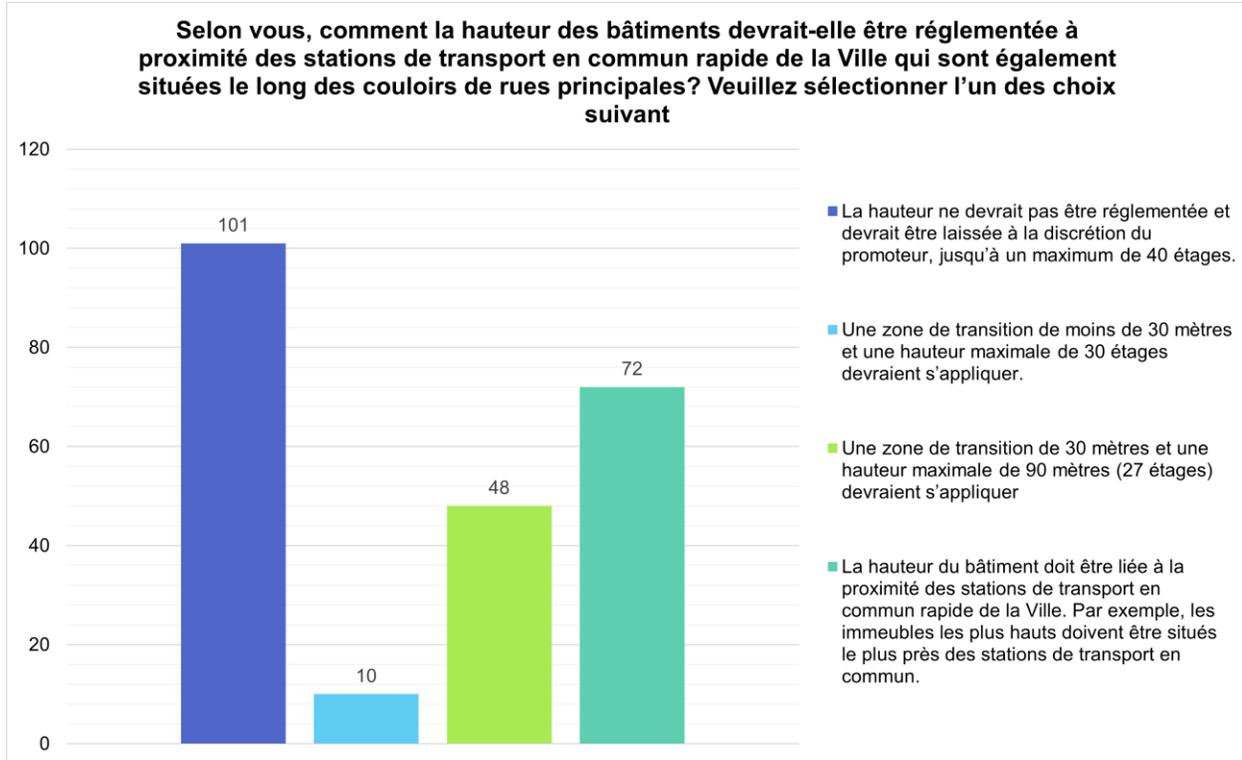
crainte que cette distance ne soit pas suffisante pour préserver le caractère et la fonctionnalité des quartiers existants. Les enjeux soulevés comprennent notamment une réduction de l'ensoleillement, une diminution de l'intimité, la perte d'espaces verts et des effets potentiels liés au vent. Certains répondants ont recommandé d'augmenter la distance de transition à entre 60 et 100 mètres, ou de mettre en place une réduction plus graduelle de la hauteur des bâtiments, par exemple en intégrant des immeubles de hauteur moyenne comme zone tampon entre les tours et les habitations unifamiliales.

À l'inverse, d'autres répondants ont jugé la transition de 30 mètres soit appropriée, soit trop restrictive. Ces personnes ont mis de l'avant le besoin de construire davantage de logements et ont indiqué que des exigences strictes en matière de transition pouvaient limiter les occasions de réaménagement à l'intérieur des quartiers. Plusieurs ont souligné que la différence visuelle entre 27 et 30 étages est minime, tandis que la hauteur supplémentaire pourrait contribuer de manière significative à l'offre en logements. Certains ont plaidé pour l'élimination des restrictions de hauteur et de transition, notamment dans les secteurs à proximité des infrastructures de transport en commun, afin de favoriser une densité plus élevée et une utilisation plus efficiente du sol.

Un thème commun aux deux points de vue est l'importance d'une planification adaptée au contexte. De nombreux répondants ont indiqué qu'une approche uniforme n'était pas appropriée et ont recommandé que les distances de transition et les limites de hauteur soient adaptées aux caractéristiques propres de chaque quartier. On a également noté de nombreux appels à de meilleures stratégies de conception urbaine, y compris l'intégration d'espaces verts, de retraits d'étages (step-backs) et de diversité architecturale afin d'atténuer l'impact des bâtiments plus élevés. Enfin, des préoccupations concernant la capacité des infrastructures — notamment les réseaux de transport, les établissements scolaires et les services publics — ont été soulevées, plusieurs répondants soulignant la nécessité d'améliorations parallèles pour accompagner l'augmentation de la densité.

Le Plan officiel de la Ville autorise la construction de bâtiments de grande hauteur d'une hauteur maximale de 40 étages, à condition qu'il y ait une transition adéquate de la hauteur avec les zones de faible hauteur attenantes. Sur les rues principales, le personnel de la Ville a proposé une hauteur de bâtiment maximale de 27 étages, en retrait d'au moins 30 mètres par rapport à une zone de faible hauteur.

Que pensez-vous de la zone de transition de 30 mètres et de la hauteur maximale de 90 mètres (27 étages) illustrées précédemment? Nous vous invitons à exprimer ci-après vos autres commentaires..



n = 248 réponses

Avez-vous d'autres commentaires sur la façon dont la hauteur des bâtiments devrait être réglementée à proximité des stations de transport en commun rapide de la Ville qui se trouvent également le long des artères principales

n = 278 réponses



Un nombre important de répondants exprime un fort appui à la maximisation de la hauteur et de la densité des bâtiments à proximité des principales stations de transport en commun. Ils expliquent que cette approche permet de tirer pleinement parti des investissements de la Ville dans les infrastructures de transport, contribue à réduire la dépendance à l'automobile et répond à la crise du logement à Ottawa en permettant la construction d'un plus grand nombre d'unités. Plusieurs commentaires appuient également l'élimination ou la réduction importante des restrictions de hauteur; certains proposent même l'autorisation de hauteurs illimitées, laissant les promoteurs bâtir aussi haut que nécessaire, en avançant que la différence entre 30 et 40 étages est négligeable à l'échelle de la rue. D'autres suggèrent d'établir des hauteurs minimales autour des grandes stations de transport en commun, avec une progression graduelle de 6 à 30 étages dans un rayon de 500 mètres.

Toutefois, de nombreux répondants expriment des préoccupations quant aux impacts négatifs des immeubles de grande hauteur sur les quartiers de faible hauteur existants. Parmi les enjeux soulevés figurent l'ombrage des résidences, la perte d'ensoleillement, l'augmentation de la circulation, la pression accrue sur les infrastructures, la création de corridors de vent et l'érosion du caractère communautaire. Certains craignent également que les tours puissent entraîner des problèmes sociaux, en soulignant que les projets à forte densité sont souvent concentrés dans les secteurs à faible revenu. Pour y remédier, plusieurs suggèrent de limiter la hauteur des bâtiments à 25 ou 30 étages et de prévoir des zones de transition plus larges – pouvant aller jusqu'à 50 mètres ou plus – entre les bâtiments de grande hauteur et les quartiers de faible hauteur. La préservation du patrimoine et des espaces verts afin d'atténuer l'impact sur les quartiers, les espaces verts et l'esthétique communautaire constitue également un thème récurrent.

Par ailleurs, plusieurs répondants adoptent une approche intermédiaire, insistant sur l'importance d'une planification adaptée au contexte. Ils appuient la construction de bâtiments plus élevés près des stations de transport en commun, tout en soulignant la nécessité de transitions graduelles vers les quartiers environnants. Beaucoup proposent de continuer à utiliser des outils comme les plans angulaires ou les exigences de retrait (setbacks) pour gérer ces transitions. D'autres recommandent de permettre des immeubles plus élevés uniquement dans des secteurs précis dotés d'infrastructures appropriées, comme les pôles (Hubs) ou les zones de transport en commun majeur (Major Transit Areas). On retrouve également un appui à l'actualisation de la réglementation de zonage pour répondre aux besoins actuels, tout en veillant à ce que le développement demeure équitable et inclusif.



Au-delà de la réglementation sur les hauteurs, les répondants soulèvent des enjeux plus larges de planification urbaine. Ceux-ci incluent la nécessité d'un réseau de transport en commun fiable et accessible à l'échelle de la ville, l'importance du logement abordable, ainsi que l'intégration d'espaces verts et d'un aménagement favorisant les piétons. Certains critiquent l'influence des promoteurs dans l'élaboration des politiques municipales, tandis que d'autres réclament une plus grande transparence et une meilleure participation communautaire aux décisions de planification. Des suggestions visent également une utilisation plus stratégique des terrains municipaux et des droits aériens afin de soutenir le développement axé sur le transport en commun.

Les stationnement communautaires résidentiels dans les zones de quartier

La Ville envisage de réglementer les nouveaux « parcs ou garages de stationnement de quartier ». Il s'agit de parcs ou de garages de stationnement privés prévoyant des places de stationnement supplémentaires à utiliser, dans les complexaes immobiliers, par les résidents ou visiteurs du quartier des environs. Les « parcs ou garages de stationnement de quartier » peuvent réduire le nombre de places de stationnement individuelles et la superficie de terrain nécessaire au stationnement, et s'adapter à différents usages et besoins, convenant ainsi à divers types de quartiers.

Par exemple, ces « parcs ou garages de stationnement de quartier » pourraient être un garage privé situé en sous-sol dans le cadre d'un nouveau projet d'aménagement d'appartements en copropriété à l'usage du quartier environnant.

Quels sont, selon vous, les éléments importants à prendre en considération pour la mise en place de « parcs de stationnement de quartier » ou de « garages de stationnement de quartier » exploités par le secteur privé?

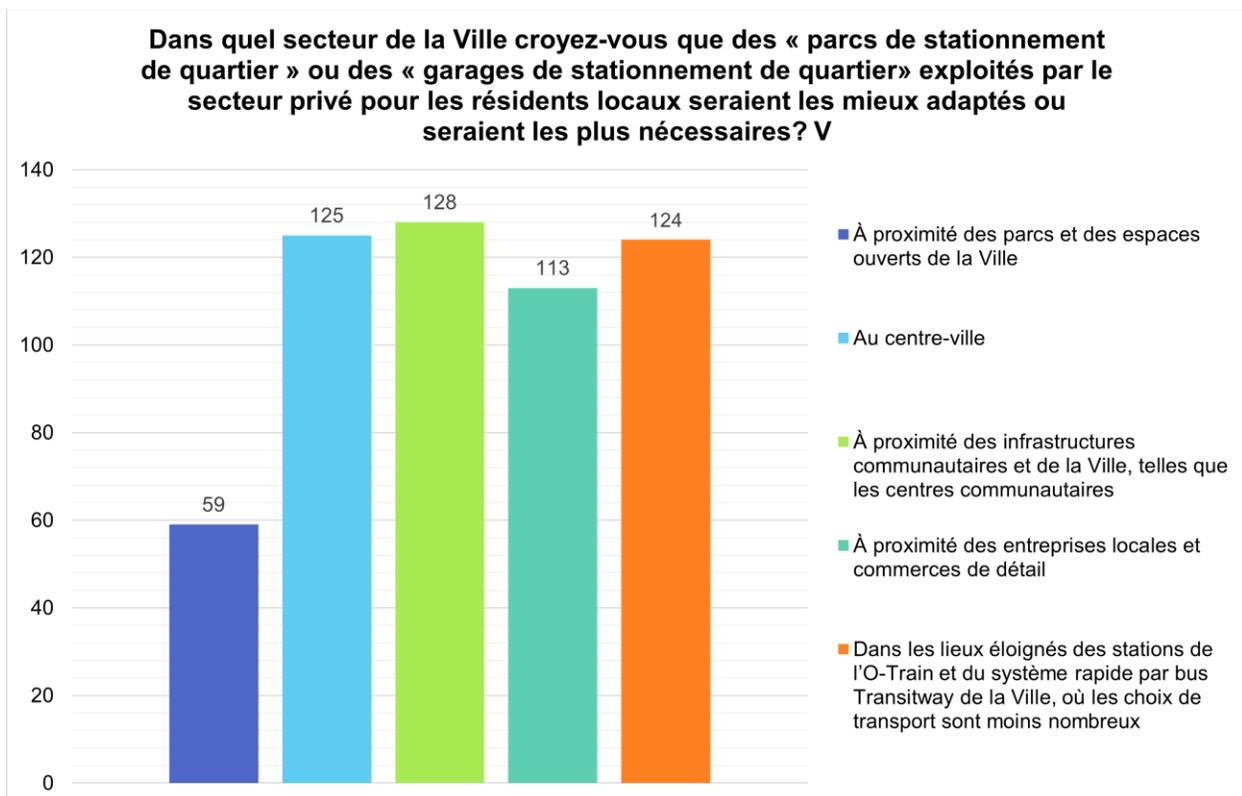
Veillez les classer par ordre d'importance (1 - le plus important, 10 - le moins important).

n = 343 réponses,

CONSIDÉRATIONS	CLASSEMENT MOYEN
Intégration et conception de l'aire de stationnement dans le site et le quartier environnant	4.59
Mesures de sécurité dans le secteur, tant pour la sécurité réelle que perçue des membres de la collectivité	5.04
Disponibilité et proximité du transport en commun de la Ville	5.06
Mesures prises pour répondre aux préoccupations potentielles liées au bruit (des véhicules et des usagers du stationnement), à	5.44



l'éclairage (phares de véhicules et éclairage du stationnement) ou aux impacts de la circulation	
Facilité d'accès aux installations de stationnement	5.70
Compatibilité et intégration avec les usages du sol sur le site	6.35
Durabilité et recours aux infrastructures vertes et au pavage perméable	6.52
Aménagement paysager et conception de haute qualité	6.62
Espaces réservés aux services d'autopartage	6.64
Conception inclusive et accessible des aires de stationnement	6.65



n = 338 réponses

Pensez-vous que les des « parcs de stationnement de quartier » ou des « garages de stationnement de quartier » privés devraient être situés dans d'autres secteurs de quartiers non mentionnées dans la question précédente ?

n = 238 réponses



Un certain nombre de répondants ont exprimé leur appui à l'autorisation de terrains ou de garages de stationnement exploités par des entreprises privées dans les quartiers, particulièrement dans les secteurs en cours de densification ou là où le stationnement sur place est limité. Certains ont suggéré que les stationnements de quartier devraient être autorisés à l'échelle de la ville, surtout dans les secteurs à forte densité où il n'existe pas de stationnement sur rue, près des stations de transport en commun (p. ex. parcs de stationnement incitatif) ou dans les quartiers suburbains où l'accès au transport en commun est limité et où la possession d'une voiture demeure nécessaire. Il a été reconnu que, même si l'utilisation de l'automobile pourrait diminuer dans l'avenir, le stationnement demeure essentiel aujourd'hui — en particulier dans les secteurs suburbains ou pour les personnes à mobilité réduite. De nombreux répondants ont souligné le besoin d'améliorer le service de transport en commun, soutenant que la disponibilité d'alternatives fiables à l'automobile réduirait la demande globale de stationnement.

En attendant, ces installations sont perçues comme une solution pratique à la réduction progressive des exigences de stationnement sur place dans les nouveaux projets. Selon les répondants, les stationnements collectifs de quartier pourraient contribuer à gérer le débordement provenant des maisons en rangée, des immeubles d'appartements et des projets d'infill, notamment dans des secteurs comme le Quartier chinois, la Petite Italie et le Vieil Ottawa-Sud. Quelques répondants ont proposé le stationnement souterrain ou en hauteur comme moyen de préserver l'espace de surface pour des parcs ou d'autres usages communautaires. Selon l'emplacement et la conception, certains ont suggéré que les terrains de stationnement de quartier pourraient être temporaires dans les zones en cours de densification mais mal desservies par le transport en commun, servant d'infrastructure transitoire jusqu'à l'amélioration du service. Ils ont insisté sur le fait que ces stationnements devraient être réservés aux résidents, et non aux navetteurs ou aux visiteurs, et intégrés au tissu urbain de manière à réduire au minimum les impacts visuels et environnementaux.

Toutefois, un nombre important de répondants ont exprimé des préoccupations quant à la privatisation des infrastructures de stationnement. Selon eux, le stationnement devrait être détenu et géré publiquement, surtout s'il est destiné à servir les résidents locaux, en rappelant que le stationnement constitue une forme d'infrastructure publique qui pourrait être exploité par la Ville. Plusieurs craignaient que les exploitants privés imposent des tarifs excessifs, rendant le stationnement inabordable pour les résidents et compromettant l'équité d'accès. Certains ont donné en exemple les tarifs du centre-ville, jugés prohibitifs, pour illustrer comment la privatisation du stationnement peut devenir un fardeau. D'autres répondants ont exprimé la crainte qu'une gestion privée entraîne un accès incohérent, les exploitants pouvant modifier les conditions ou supprimer l'accès. Ils ont ajouté que si le stationnement devait être privatisé, il devrait être réglementé afin d'assurer des tarifs équitables et un accès garanti.

Un grand nombre de répondants se sont opposés à l'idée même de terrains de stationnement de quartier, peu importe leur mode de gestion. Ils considèrent ces installations contraires aux objectifs municipaux de promotion de la marche, de réduction de la dépendance à l'automobile et d'encouragement de l'utilisation du



transport en commun. Selon eux, la construction de nouveaux stationnements incite à la possession d'automobiles, accroît la circulation et nuit à la qualité de vie des quartiers. Certains se sont montrés particulièrement préoccupés par les répercussions négatives sur les zones résidentielles, notamment le bruit, la pollution, les enjeux de sécurité et la perte d'espaces verts. Ils ont souligné que les terrains de stationnement risqueraient de nuire au caractère des quartiers, surtout s'ils remplaçaient des habitations ou des équipements communautaires. Quelques répondants ont proposé d'interdire les aires de stationnement en surface, en suggérant que tout nouveau stationnement devrait être aménagé en sous-sol ou intégré dans les podiums des bâtiments.

Ottawa rural

Ottawa est dotée de l'un des plus vastes secteurs ruraux parmi toutes les villes au Canada, représentant 80 % du territoire de la ville et réunissant plus de 86 000 résidents et 2 000 entreprises, dont environ 1 000 exploitations agricoles. Les politiques relatives aux désignations rurales dans le nouveau Plan officiel prévoient que les terres agricoles, le caractère rural et l'environnement naturel soient protégés tout en soutenant les possibilités pour les entreprises et le développement économique.

Quels sont les éléments les plus importants que la Ville doit prendre en compte au cours de la mise à jour des exigences en matière de zonage dans les secteurs ruraux?

Veillez classer les éléments suivants par ordre d'importance.

n = 330 réponses

OPTIONS	CLASSEMENT MOYEN
Protéger les terres agricoles et les activités agricoles	2.89
Préserver l'environnement naturel	3.09
Favoriser la santé et la qualité de vie des villages et des quartiers ruraux	3.50
Maintenir le caractère rural et villageois	3.64
Renforcer l'économie rurale en permettant une diversité d'usages qui soutiennent la collectivité locale et améliorent l'accès aux biens et services locaux	3.68
Offrir de la flexibilité aux pratiques agricoles et d'élevage, par exemple en autorisant une gamme d'entreprises diversifiées de	3.79



soutien afin d'optimiser l'utilisation des emplacements ruraux et de desservir l'ensemble de la communauté agricole	
---	--

Autres commentaires

Y a-t-il d'autres éléments d'information que vous souhaiteriez partager avec l'équipe de projet et qui devraient être pris en compte dans la deuxième version provisoire du nouveau Règlement de zonage ou que vous souhaiteriez commenter plus en détail dans le cadre du présent sondage?

n = 208 réponses

Plusieurs commentaires ont souligné l'importance d'équilibrer l'intensification avec la qualité de vie, les infrastructures et la durabilité environnementale. De nombreux résidents appuient l'augmentation de la densité et la diversité des logements, particulièrement près des pôles de transport en commun, mais insistent sur la nécessité d'une conception réfléchie, de la préservation des espaces verts, de l'aménagement paysager et de la mise à niveau des infrastructures. Les répondants ont insisté sur l'importance de préserver les arbres, les espaces verts et la biodiversité, notamment dans le contexte des changements climatiques. Des préoccupations ont été exprimées quant à l'impact des immeubles de grande hauteur sur le caractère des quartiers, la circulation et l'accès des services d'urgence, mettant en évidence la nécessité de favoriser davantage les immeubles de hauteur moyenne et une meilleure intégration des commodités comme les parcs, les écoles et les usages commerciaux.

Un thème central concernait le stationnement et le transport. De nombreux répondants ont critiqué l'élimination des exigences minimales en matière de stationnement, faisant valoir que les infrastructures de transport en commun ne sont pas entièrement accessibles, tandis que d'autres ont appuyé l'adoption de plafonds de stationnement en plaidant pour des infrastructures de transport actif et des quartiers piétonniers de type « 15 minutes ». Certains ont également demandé que les piétons et les cyclistes soient priorisés par rapport aux voitures, en particulier dans les secteurs urbains.

Plusieurs commentaires ont également porté sur la complexité et l'équité du zonage. De nombreux participants ont exhorté la Ville à simplifier les codes de zonage, à éliminer les sous-zones inutiles et à assurer des normes uniformes à travers les quartiers. Un fort appui s'est exprimé en faveur de l'autorisation de davantage de projets polyvalents (mixed-use) et d'entreprises à faible impact dans les quartiers, afin de favoriser des communautés dynamiques et praticables à pied. Des préoccupations liées à l'équité ont été soulevées concernant la répartition inégale de la densité et des commodités, certains résidents estimant que les quartiers centraux supportent une intensification plus importante alors que les secteurs suburbains et ruraux ne contribuent pas dans la même mesure. D'autres ont souligné le besoin de logements abordables et adaptés aux



familles ainsi que de mesures tenant compte des populations vulnérables (c.-à-d. enfants, personnes âgées, personnes ayant des besoins en matière d'accessibilité).



Rapport « Tel que nous l'avons entendu » – Consultation de la Fédération des associations civiques d'Ottawa et de la Greater Ottawa Home Builders' Association

Nous avons commencé à consulter la Fédération des associations civiques d'Ottawa (FCA) et la Greater Ottawa Home Builders' Association (GOHBA) après la publication de la première version provisoire du Règlement proposé, et la consultation s'est poursuivie sur la deuxième version provisoire. De mai à juin 2025, l'équipe du *Règlement de zonage* a participé à une série d'assemblées de consultation conjointe consacrées essentiellement aux zones polyvalentes, aux zones de quartier, aux parcs de stationnement communaux et à la gestion des eaux pluviales.

Le personnel a présenté ces thèmes dans le contexte des motions déposées à l'occasion de la réunion conjointe du Comité de la planification et du logement et du Comité de l'agriculture et des affaires rurales, le 31 mars, et pendant la réunion du Conseil municipal, le 16 avril. Plusieurs motions se rapportaient aux questions en instance exposées dans la [pièce 3](#) du rapport du personnel sur la deuxième version provisoire; les motionnaires ont proposé de mettre au point de nouvelles options pour répondre à ces questions. Pendant ces réunions, on a discuté des nouvelles options potentielles et de la mise à jour des dispositions; les commentaires exprimés dans ces discussions ont été intégrés dans la troisième et dernière version provisoire du *Règlement de zonage*.

Zones polyvalentes

Le groupe de travail a débattu les deux motions qui ont des incidences sur les zones polyvalentes et sur la Stratégie de la transition des hauteurs. Les membres de la GOHBA ont fait observer que les politiques du Plan officiel pourraient justifier une stratégie pour une progression de la hauteur d'après la proximité des transports en commun, en précisant toutefois qu'il ne s'agissait pas nécessairement d'une idée à laquelle ils étaient favorables. Ils ont effectivement fait savoir qu'ils étaient en faveur de l'idée de réduire à moins de 30 mètres la zone de transition avec les quartiers de faible hauteur.



La FAC a évoqué les inquiétudes de ses membres, qui craignent que le développement des transports en commun ne suive pas le rythme de l'augmentation de la hauteur et de la densité dans les couloirs.

Zones de quartier

Le groupe de travail a débattu les deux motions qui ont des incidences sur les zones de quartier. Les membres de la FAC ne s'opposaient pas totalement à l'idée de porter à 11 mètres, dans les zones N1 et N2, la hauteur maximum des bâtiments; ils ont toutefois exprimé des réserves quant aux autorisations dans les emprises très exiguës où les marges de retrait des cours avant sont plus modestes.

Les membres de la GOHBA ont fait savoir qu'ils étaient généralement d'accord pour porter de trois à quatre étages les hauteurs maximums autorisées pour les immeubles dans les zones N4 sur l'ensemble du territoire de la Ville.

Parcs de stationnement communaux

Les représentants de la FAC et de la GOHBA étaient tous d'accord pour dire que les parcs de stationnement communaux pourraient être avantageux dans les secteurs dans lesquels il y a plus de pression dans l'aménagement et moins d'options pour les transports en commun. Les membres de la FAC ont précisé qu'ils voulaient que cette mesure soit adoptée temporairement et éliminée progressivement de concert avec l'amélioration de l'accès aux transports en commun.

Le personnel de la Ville a aussi fait observer que ces dispositions permettraient aux propriétaires de biens-fonds de louer leurs entrées de cour, puisque ce type de stationnement non accessoire est interdit à l'heure actuelle, ce qui permettrait d'alléger les pressions qui pèsent sur le stationnement dans les quartiers.

Gestion des eaux pluviales

Les membres de la GOHBA étaient généralement inquiets du déploiement de ces dispositions et des changements qui en découleraient dans le processus de dépôt des demandes de permis d'aménagement, notamment les nouvelles responsabilités des demandeurs. Ils ont fait observer que les retards dans le déroulement de l'examen à cause de ces nouvelles mesures ne seraient pas souhaitables.



Les membres de la FAC ont fait savoir qu'ils s'inquiétaient de la hausse potentielle des coûts pour les petits promoteurs de projets d'aménagement intercalaire en raison des nouveaux impératifs dans la gestion des eaux pluviales. Ils ont toutefois noté qu'ils étaient généralement favorables à des mesures de gestion des eaux pluviales pour pallier les lacunes des secteurs dans lesquels la capacité des conduites d'eaux pluviales est faible.