

Objet : Modification du Règlement de zonage – 1670, chemin Tenth Line

Numéro du dossier : ACS2026-PDB-PSX-0020

Rapport soumis au Comité de la planification et du logement

le 18 février 2026

et au Conseil municipal le 25 février 2026

**Déposé le 11 février 2026 par Derrick Moodie, directeur, Services de la
planification, Direction générale des services de la planification, de
l'aménagement et du bâtiment**

**Personne-ressource : Lucy Ramirez, urbaniste, Examen des projets
d'aménagement, Est**

613-580-2424, poste 23808; Lucy.Ramirez@ottawa.ca

Quartier : Orléans-Est-Cumberland (1)

Subject: Zoning By-law Amendment – 1670 Tenth Line Road

File Number: ACS2026-PDB-PSX-0020

Report to Planning and Housing Committee on 18 February 2026

and Council 25 February 2026

**Submitted on February 11, 2026 by Derrick Moodie, Director, Planning Services,
Planning, Development and Building Services**

Contact Person: Lucy Ramirez, Planner, Development Review East

613-580-2424 ext 23808, Lucy.Ramirez@ottawa.ca

Ward: Orléans East-Cumberland (1)

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

1. Que le Comité de la planification et du logement recommande au Conseil d'approuver la modification du *Règlement de zonage* (n° 2008-250) visant le 1670, chemin Tenth Line, bien-fonds représenté dans la pièce 1, afin de permettre d'aménager un immeuble d'habitation de faible hauteur, selon les modalités précisées dans la pièce 2.
2. Que le Comité de la planification et du logement approuve l'intégration de la section Détails de la consultation du rapport dans la « brève explication » du Résumé des mémoires déposés par écrit et de vive voix, à rédiger par le Bureau du greffe municipal et à soumettre au Conseil municipal dans le rapport intitulé « Résumé des mémoires déposés par écrit et de vive voix par le public sur les questions assujetties aux "explications obligatoires" de la *Loi sur l'aménagement du territoire* à la réunion tenue par le Conseil municipal le 25 février 2026 », sous réserve des mémoires qui seront déposés entre la publication de ce rapport et la date à laquelle le Conseil municipal rendra sa décision.

REPORT RECOMMENDATIONS

1. That Planning and Housing Committee recommend Council approve an amendment to Zoning By-law 2008-250 for 1670 Tenth Line, as shown in Document 1, to permit a low-rise apartment building, as detailed in Document 2.
2. That Planning and Housing Committee approve the Consultation Details Section of this report be included as part of the 'brief explanation' in the Summary of Written and Oral Public Submissions, to be prepared by the Office of the City Clerk and submitted to Council in the report titled, "Summary of Oral and Written Public Submissions for Items Subject to *the Planning Act* 'Explanation Requirements' at the City Council Meeting of February 25, 2026," subject to submissions received between the publication of this report and the time of Council's decision.

CONTEXTE

Pour en savoir plus, veuillez cliquer sur ce [lien : Demandes d'aménagement — Modifications du *Règlement de zonage*](#).

Pour consulter toutes les pièces justificatives se rapportant à la demande de permis d'aménagement, veuillez cliquer sur le [lien de l'outil Recherche de demandes d'aménagement](#).

Coordonnées du site

1670, chemin Tenth Line

Propriétaire

1070456 Ontario Inc., à l'attention de M. Chris Lacroix

Demandeur

Arcadis, à l'attention de Jamie Rathwell

Architecte

Project1 Studio, à l'attention de Ryan Koolwine

Description du site et des environs

La propriété est un vaste lot rectangulaire de 1,856 mètres carrés (0,18 hectare) situé du côté ouest du chemin Tenth Line dans le quartier Queenswood Heights dans Orléans. Il s'agit d'un lot traversant, cerné par des rues sur deux côtés opposés. La propriété a une façade de 30,0 mètres donnant sur le chemin Tenth Line (artère) et une façade de 30,0 mètres donnant sur la promenade Duvernay (route locale). Veuillez consulter la pièce 1 (Plan de localisation – Plan repère de zonage).

La maison individuelle existante sera démolie. Il y a des immeubles d'habitation de faible hauteur au nord, au sud et à l'ouest de la propriété. Il y a des bâtiments commerciaux à l'est, soit le Centre commercial Fallingbrook, la Plaza Charlemagne et la Place d'Orléans. Il y a différents aménagements fonciers à proximité : les services et commodités journaliers et hebdomadaires se trouvent à moins de 15 minutes à pied et sont constitués de boutiques, de services, d'épiceries, de restaurants, d'écoles et d'établissements de soins de santé. Selon l'[étude du quartier du quart d'heure](#) (2021), huit des neuf services et commodités analysés se trouvent à moins de 15 minutes à pied. (Cf. les pages 17 et 18 de l'[étude](#) et la [Carte A8-7](#).)

Contexte des transports en commun

La [Carte du réseau d'autobus réinventé](#) donne une vue d'ensemble du réseau d'autobus dans le secteur : les circuits d'autobus 35 et 36 sont des routes locales

ponctuées d'arrêts à proximité du site visé. Le [circuit d'autobus 36 \(Innes-Place d'Orléans\)](#) est accessible grâce aux arrêts d'autobus de l'intersection de l'avenue des Épinettes et de la promenade Duvernay, située à environ 100,0 mètres au sud de l'arrière du site. Le [circuit d'autobus 35 \(Avalon-Blair\)](#) est accessible grâce aux arrêts d'autobus proches de l'intersection du boulevard Charlemagne et de la voie Bottriell, située à environ 550,0 mètres au sud-est de l'avant du site. Le [circuit d'autobus 234 \(Blair-Tenth Line\)](#) est accessible grâce aux arrêts d'autobus proches de l'intersection de l'avenue des Épinettes et de la promenade Prestwick, située à environ 400,0 mètres au sud-ouest de l'arrière du site et assurant la liaison avec l'O-Train pendant les périodes de pointe des jours de semaine. Il y a aussi, dans les services de transports en commun, le [circuit 25 \(Wateridge/La Cité-Millennium\)](#), qui se déroule le long du chemin Innes, couloir prioritaire de transport en commun situé à 900,0 mètres au sud du site.

La Place d'Orléans sera la station de transport en commun rapide la plus proche. La Ville prévoit d'aménager une station de l'O-Train à environ 300,0 mètres à l'est du chemin Tenth Line. Même si on a protégé l'emprise pour l'aménagement de cette station, on n'a pas fixé de délais pour la mise en œuvre, et cette station n'est pas financée au moment d'écrire ces lignes. Le couloir projeté pour les transports en commun rapides du Transitway de Cumberland est situé au sud; veuillez consulter l'[annexe C2 – Réseau de transport ultime](#). Le Transitway de Cumberland proposé est indiqué dans le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville. Le PDT (2025) fait état des deux tronçons du Transitway de Cumberland et du chemin Blair menant au [parc relais Chapel Hill](#), et du parc relais Chapel Hill jusqu'à la promenade Esprit, classés respectivement au deuxième et au troisième rangs pour les besoins des projets du Transitway dans le Réseau prioritaire de transports en commun de la Ville. La mise en œuvre est planifiée en 2046.

Rétrospective du site et des travaux d'aménagement dans le secteur

Au milieu des années 1960, un bâtiment d'habitation et un grand entrepôt ont été aménagés sur le site visé.¹ La propriété a eu une vocation commerciale et résidentielle jusqu'en 2021. Depuis 2021, il a une vocation résidentielle. L'entrepôt a été démoli en octobre 2022.

Le tissu foncier de ce segment du chemin Tenth Line est varié : il comprend des lots plus anciens et d'autres lots plus récents, qui font partie des plans de lotissement. Les lots qui jouxtent les lignes de lot du côté intérieur du site visé et le terrain qui se trouve à l'ouest faisaient partie d'un plan de lotissement qui datait de 1982 (Plan 50M-63). Dans

¹ Paterson Group, Phase 1 – Évaluation environnementale du 1670, chemin Tenth Line, Ottawa (Ontario)

le cadre de ce plan de lotissement, on a prévu une réserve de 30 centimètres à côté de la promenade Duvernay (îlot 55 du Plan 50M-63). Il faut déposer une demande pour lever cette réserve de 30 centimètres le long de la promenade Duvernay; cette demande a été déposée, et l'une des conditions de l'approbation de la demande de réglementation du plan d'implantation consiste à lever la réserve de 30 centimètres. De plus, il faudra assurer et conditionner, dans l'approbation de la demande de réglementation du plan d'implantation, la protection de l'emprise le long du chemin Tenth Line.

Synthèse du projet d'aménagement proposé

L'immeuble d'habitation existant sera démoli. On propose de construire un immeuble d'appartements de faible hauteur, d'au plus 30 logements. On prévoit différents types de logements : deux studios, huit logements d'une chambre à coucher, huit logements d'une chambre à coucher et d'une pièce de détente, ainsi que 12 logements de deux chambres à coucher. Une salle de rangement des vélos et une salle de remisage des ordures et des matières recyclables sont prévues dans cet immeuble. On propose d'aménager un total de 23 places de stationnement de voitures en surface dans la cour jouxtant la promenade Duvernay : il y aura 17 places pour les résidents et six pour les visiteurs. Des aires d'agrément sont prévues sous la forme de balcons et de terrasses en sous-sol, ainsi que dans la cour arrière. Des allées piétonnes sont également prévues pour les déplacements des piétons.

Le projet sera viabilisé grâce aux réseaux municipaux d'aqueduc, d'égouts et de gestion des eaux pluviales. Le personnel de la Ville est convaincu que les réseaux d'égouts sanitaires et d'égouts pluviaux existants de la promenade Duvernay ont une capacité suffisante pour assurer le débit projeté après les travaux d'aménagement depuis le site qu'on propose d'aménager et que l'étude proposée pour la gestion des eaux pluviales du site répond aux normes de conception de la Ville pour ce qui est du contrôle de la quantité et de la qualité à la fois. L'offre de ressources en eau de la municipalité est également suffisante pour répondre à la demande en eau projetée.

Le plan d'implantation du site sera finalisé et approuvé dans la demande de réglementation du plan d'implantation correspondante ([D07-12-25-0118](#)), qui a été déposée en même temps que cette modification du *Règlement de zonage*.

Synthèse de la modification que l'on demande d'apporter au *Règlement de zonage*

La propriété appartient actuellement à la sous-zone HH de la zone résidentielle de densité 1 pour l'exception urbaine 1178 (R1HH [1178]), qui limite la forme des bâtiments à des habitations individuelles. Le demandeur propose de modifier le zonage pour que la propriété appartienne plutôt à la zone générale des aménagements polyvalents, sous réserve d'une exception propre au site et d'une hauteur maximum de 13,5 mètres pour les bâtiments (GM [XXXX]) H (13.5).

ANALYSE

Consultation publique

Le personnel a reçu les commentaires de 54 participants : deux particuliers sont favorables au projet, 12 particuliers et ménages s'y opposent, et les autres ont livré des inquiétudes ou ont demandé des explications. Les cinq grands thèmes des commentaires portent essentiellement sur l'achalandage automobile, le stationnement, la sécurité des piétons et des cyclistes, la densité et l'esthétique des bâtiments. Le personnel a aussi reçu deux pétitions émanant d'un résident et portant les signatures de résidents du quartier : la première pétition visait à prolonger la durée fixée pour le dépôt des commentaires, et la deuxième, à réorienter les bâtiments et les moyens d'accès automobile.

Pour prendre connaissance des détails de la consultation qui a porté sur cette proposition, veuillez consulter la pièce 6 du présent rapport.

Désignations du Plan officiel

Selon le Plan officiel (2022), la propriété se trouve dans le [transect du secteur de banlieue](#) et porte la désignation de [couloir mineur](#) (annexes [A](#) et [B8](#)). Le lecteur trouvera ci-après la synthèse des objectifs et des politiques du Plan officiel qui justifient le projet d'aménagement proposé.

La section 3 apporte des explications sur la structure-cadre de gestion de la croissance de la Ville, et les politiques de cette section précisent que la zone urbaine et les villages sont les points de mire de la croissance et du développement. Conformément à la politique 3.2 du Plan officiel, la densification permettra d'aménager les quartiers du quart d'heure dans les carrefours et les couloirs dans lesquels la majorité des services et des infrastructures se trouvent.

Conformément à la politique 1) de la sous-section 4.1.7, le Plan officiel permet de protéger l'emprise pour les changements infrastructurels à apporter éventuellement au couloir de transport.

Conformément à la politique 3) de la sous-section 5.4.1, le Plan officiel permet d'aménager des logements de différentes tailles dans les immeubles à logements multiples construits dans les couloirs. En outre, conformément à la politique 3) de la sous-section 5.4.3, le Plan officiel permet d'aménager des bâtiments d'au plus quatre étages dans le couloir mineur du chemin Tenth Line.

Conformément à la politique 4) de la sous-section 6.2.1, les travaux d'aménagement doivent être adaptés au chemin Tenth Line comme l'indiquent les politiques générales régissant les couloirs mineurs, et l'accès automobile doit généralement être assuré à partir de la rue parallèle ou de la rue latérale, soit la promenade Duvernay dans ce cas.

Justification des projets d'aménagement

Le personnel des Services de planification recommande d'approuver le projet de réaménagement proposé, puisqu'il est conforme aux politiques du Plan officiel (2022). Le site est bien connecté à différents aménagements fonciers, dans lesquels on peut avoir accès aux besoins journaliers et hebdomadaires à moins de 15 minutes à pied. En outre, le projet de réaménagement proposé justifie l'application des politiques sur la gestion de la croissance de la section 3, en plus des différentes politiques sur les désignations et les transects des sections 5 et 6.

Détails du zonage proposé

La modification proposée du *Règlement de zonage* aura pour effet de rezoner le 1670, chemin Tenth Line, qui correspond au secteur A dans la pièce 1, en passant de la sous-zone R1HH [1178] à la sous-zone GM [XXXX] H (13.5), pour autoriser l'aménagement d'un immeuble d'appartements de faible hauteur selon les modalités précisées dans la pièce 2. L'un des objectifs de la zone GM consiste à autoriser les formes bâties résidentielles comme les immeubles d'appartements de faible hauteur et différents aménagements, par exemple des établissements commerciaux et institutionnels.

Les dispositions sur les exceptions ([XXXX]) et le suffixe de hauteur H constituent les modifications apportées au zonage des sites. Dans ce cas, la modification proposée du *Règlement de zonage* prévoit une exception pour : préciser les lignes de lot avant et arrière, protéger l'espace de la cour avant pour les changements à apporter éventuellement aux infrastructures du couloir, donner des directives sur les hauteurs

minimums et maximums des bâtiments, prévoir des dispositions sur les façades actives, réduire le ratio de la surface des places de stationnement résidentiel d'après la proximité des services et des commodités, réduire la zone tampon paysagée obligatoire pour le terrain de stationnement, diminuer la superficie des commodités communales obligatoire tout en préservant l'ensemble de l'espace obligatoire pour les aires d'agrément, et préciser que les places de stationnement doivent être aménagées dans la cour arrière. En outre, le personnel de la Ville interdira certains aménagements à vocation automobile. Le personnel est favorable à ces modifications à apporter au zonage, puisqu'elles permettent d'aménager une solide bordure de rue dans ce couloir et de préparer le terrain pour la fonction et les changements du chemin Tenth Line. En outre, ces modifications permettent d'aménager un quartier du quart d'heure, dans lequel il y a une moins forte proportion d'habitations unifamiliales et de plus nombreux immeubles à logements multiples de plus grande densité.

Déclaration de principes provinciale

Le personnel a examiné cette proposition et a déterminé qu'elle est conforme à la Déclaration provinciale sur la planification de 2024.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Il n'y a pas de répercussions sur les zones rurales.

COMMENTAIRES DU CONSEILLER MUNICIPAL

Matthew Luloff, conseiller municipal, confirme que cette proposition permet de répondre au besoin grandissant en logements abordables dans Orléans. Ce projet offre aussi, aux résidents âgés, une occasion significative de réduire la superficie qu'ils habitent tout en continuant de vivre dans leur collectivité, non loin des commodités essentielles comme les épiceries, les centres communautaires et récréatifs, les établissements de conditionnement physique, les entreprises locales et les restaurants. Permettre de vieillir sur place est un objectif important, et il faut encourager les projets d'aménagement qui permettent aux résidents de continuer d'habiter dans leur quartier.

Dans le même temps, Matthew Luloff est très conscient des inquiétudes exprimées par les résidents qui habitent sur la promenade Duvernay et avec l'importance de préserver les conditions existantes du quartier dans toute la mesure du possible. Il faut continuer d'assurer l'intimité, la sécurité et l'habitabilité pour les résidents actuels, puisqu'il s'agit d'une considération essentielle dans l'étude de cette proposition.

Un compromis proposé par des membres de la collectivité peut consister à créer une voie d'accès avec un îlot tourne-à-droite sur le chemin Tenth Line, plutôt qu'une voie d'accès au départ de la promenade Duvernay, de concert avec l'installation d'une clôture d'intimité ou d'une haie de cèdres le long de la façade donnant sur la promenade Duvernay. Matthew Luloff est d'accord, en principe, avec ce concept, puisqu'il pourrait atténuer les répercussions sur le quartier, tout en permettant d'atteindre les objectifs de l'aménagement de logements dans leur ensemble. Il faut toutefois reconnaître que cette approche pourrait obliger à réduire le nombre total de logements aménageables sur le site, et il faudrait évaluer et présenter clairement ce compromis.

Si la promenade Duvernay continue d'assurer l'accès automobile, le personnel devra évaluer attentivement et rigoureusement les répercussions sur l'achalandage. En implantant l'accès au stationnement sur la promenade Duvernay, il faudrait en fait aménager une nouvelle intersection, surtout pour les périodes de pointe du navettage, ce qui suscite des inquiétudes pour la sécurité, d'autant plus que des enfants qui habitent sur la promenade Duvernay et qui prennent l'autobus scolaire devront se rendre à pied jusqu'à l'avenue des Épinettes pour avoir accès à leur point d'embarquement. L'augmentation des déplacements automobiles au point d'accès proposé pourrait avoir une incidence négative sur la sécurité des piétons, ce dont il faut parfaitement tenir compte dans le cadre de la planification et dans l'analyse de l'achalandage.

Matthew Luloff est heureux de continuer de travailler en collaboration avec le personnel de la Ville, le promoteur et la collectivité pour veiller à ce que ce projet d'aménagement assure un juste équilibre entre la construction de logements absolument nécessaires d'une part et, d'autre part, le respect du caractère établi et de la sécurité du quartier des environs.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Il n'y a pas d'obstacles juridiques empêchant d'adopter les recommandations de ce rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Viabilisation – Alimentation en eau : aucune préoccupation

Viabilisation de l'infrastructure - ICA :

Viabilisation – Égouts sanitaires : aucune préoccupation

Viabilisation – Eaux pluviales : aucune préoccupation, il faudra contrôler les eaux pluviales sur le terrain à un taux de rejet pré-aménagement de 5 ans avec un coefficient de ruissellement inférieur à 0,5

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Il n'y a aucune répercussion financière directe.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le personnel étudie aujourd'hui les répercussions sur l'accessibilité dans le cadre du processus de réglementation du plan d'implantation, et au moment de rédiger ce rapport, on n'avait pas exprimé d'inquiétudes. Les Services du Code du bâtiment (SCB) confirmeront les besoins en accessibilité à l'étape de l'examen des demandes de permis de construire de ce projet d'aménagement, conformément au Code du bâtiment de l'Ontario.

RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

L'Évaluation environnementale de site (EES) de la phase 1 a été réalisée pour la propriété visée. L'EES de la phase 1 fait état des précédentes vocations de la propriété et permet d'analyser la contamination réelle ou potentielle des sols ou des eaux souterraines du site. L'EES de la phase 1 n'a révélé aucun problème lié à l'utilisation antérieure de la propriété et a permis de déterminer que la phase 2 n'était pas nécessaire.

Le personnel a établi un rapport sur la conservation des arbres (RCA), qui fait état de trois arbres protégés sur les terrains attenants : un arbre appartenant à la municipalité et deux arbres appartenant à des particuliers. Ces arbres seront tous préservés. Le propriétaire propose de planter neuf autres arbres, dont quatre le long de la promenade Duvernay et cinq le long du chemin Tenth Line. Les arbres de la promenade Duvernay seront pour la plupart des arbres à feuilles décidues de grande taille comme des érables, des chênes rouges et des ormes, alors que ceux du chemin Tenth Line seront des arbres à feuilles décidues de taille moyenne, par exemple le micocoulier occidental, le pommier des prairies, l'ostryer de Virginie et le sorbier d'Amérique. Le propriétaire propose de planter 96 arbustes, qui regrouperont des rosiers rugueux et des sorbaires à feuilles de sorbier.

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la priorité suivante du mandat du Conseil municipal :

- Une ville qui regroupe des logements abordables et qui est plus habitable pour tous, soit essentiellement l'objectif qui consiste à accroître les options de logements et à assurer la densification.

STATUT DES DÉLAIS DANS LE TRAITEMENT DE LA DEMANDE

Le délai officiel de 120 jours prévu pour rendre une décision dans cette demande en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* sera échu le 6 mars 2026.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Pièce 1. Plan de localisation/Plan repère de zonage

Pièce 2. Détails du zonage recommandé

Pièce 3. Photos à vol d'oiseau

Pièce 4. Plan d'implantation proposé

Pièce 5. Images du projet d'aménagement proposé

Pièce 6. Détails de la consultation

CONCLUSION

Le personnel des Services de planification recommande d'approuver la modification du *Règlement de zonage* pour le 1670, chemin Tenth Line afin de rezoner la propriété pour passer de la sous-zone R1HH [1178] à la sous-zone GM [XXXX] H (13.5), afin d'autoriser l'aménagement d'un immeuble d'appartements de faible hauteur. La proposition cadre avec le Plan officiel (2022).

SUITE À DONNER

La Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment préparera le règlement municipal de la mise en œuvre et le fera suivre aux Services juridiques.

Les Services juridiques du Bureau de la directrice municipale soumettront au Conseil municipal le règlement de la mise en œuvre.

L'Unité des opérations de planification des Services de planification doit publier l'avis officiel.

Pièce 1 – Plan de localisation/schéma de zonage



Vous pouvez consulter une carte interactive du zonage d'Ottawa sur le site [geoOttawa](https://geoottawa.com).

La propriété est un vaste lot rectangulaire de 1,856 mètres carrés (0,18 hectare) situé du côté ouest du chemin Tenth Line dans le quartier Queenswood Heights dans Orléans. Il s'agit d'un lot traversant, cerné par des rues sur deux côtés opposés.

Pièce 2 – Détails du zonage recommandé

La modification que le demandeur propose d'apporter au *Règlement de zonage* (n° 2008-250) de la Ville d'Ottawa pour le 1670, chemin Tenth Line consiste à :

- 1) rezoner les terrains représentés dans la pièce 1 pour passer de la sous-zone R1HH [1178] à la sous-zone GM [XXXX] H (13.5);
- 2) ajouter une nouvelle exception dans l'article 239 (Exceptions urbaines) afin d'y intégrer des dispositions comparables, dans leur effet, aux dispositions suivantes :
 - a) dans la colonne I (Numéro de l'exception), ajouter la mention « [XXXX] »;
 - b) dans la colonne II (Zone à laquelle elle s'applique), ajouter la mention « GM [XXXX] H (13.5) »;
 - c) dans la colonne IV (Dispositions afférentes à l'exception – Utilisations du sol interdites), ajouter les mentions suivantes :

Station-service automobile;

Lave-auto;

Poste d'essence;
 - d) dans la colonne V (Dispositions afférentes à l'exception – Dispositions), reproduire des dispositions comparables aux dispositions suivantes :
 - i. La ligne de lot avant est réputée être celle qui jouxte le chemin Tenth Line;
 - ii. La ligne de lot arrière est réputée être celle qui jouxte la promenade Duvernay;
 - iii. La marge de retrait minimum obligatoire de la cour avant est de 4,0 mètres;
 - iv. Sans égard à toutes les autres dispositions de ce règlement municipal, nul ouvrage en saillie ni structure (dont les terrasses en sous-sol) situés dans une cour avant obligatoire ne peut se trouver à moins de 3,0 mètres de la ligne de lot avant;
 - v. La hauteur minimum obligatoire de l'immeuble est de deux étages;

- vi. Au moins 20 pour cent de la superficie de la façade avant de l'immeuble doit être décalée selon une marge de retrait supplémentaire de 0,6 mètre depuis la ligne de lot avant;
- vii. Malgré ce qui précède, nulle marge de recul supplémentaire de la façade avant n'est obligatoire dans les cas où un balcon est prévu pour chaque logement donnant sur la voie publique au premier niveau ou à un niveau supérieur;
- viii. Pour les immeubles d'appartements de faible hauteur, au moins une des entrées principales menant à un couloir ou à un escalier intérieur commun doit être située sur la façade donnant sur la ligne de lot avant qui donne directement accès à la rue;
- ix. Pour les immeubles qui regroupent des logements, il n'est pas obligatoire de prévoir des places de stationnement hors rue pour les automobiles à l'intention des 12 premiers logements. Le nombre minimum de places de stationnement à aménager hors rue pour les voitures des logements ou des chambres au-delà de 12 places doit être calculé selon les ratios de superficie X du tableau 101;
- x. La largeur minimum obligatoire de la zone tampon du parc de stationnement donnant sur la rue est de 1,5 mètre;
- xi. La largeur minimum obligatoire de la zone tampon du parc de stationnement jouxtant une zone résidentielle est de 1,5 mètre;
- xii. Pour les immeubles d'appartements de faible hauteur, l'aire d'agrément communale minimum obligatoire s'étend sur une superficie globale de 54,0 mètres carrés;
- xiii. La voie donnant accès au terrain de stationnement ou aux places de stationnement ne peut être aménagée que dans la cour arrière.

Pièce 3 – Photos à vol d'oiseau

Figure 1 : Image captée dans geoOttawa et représentant le contexte, ainsi que la couche Zonage; le 1670, chemin Tenth Line est signalé en surbrillance avec la flèche. Le nord se trouve dans le haut de l'image.



Figure 2 : Image extraite de geoOttawa et représentant le point d'implantation du 1670, chemin Tenth Line, ainsi qu'un rayon de 900,0 mètres. En règle générale, dans le Plan officiel, une durée de 15 minutes pour les déplacements à pied représente l'équivalent d'un rayon de 900,0 mètres ou de 1,200 mètres dans le réseau piétonnier. Selon l'[étude du quartier du quart d'heure](#) (2021), les services et les aires d'agrément proches sont nombreux : huit des neuf services et aires d'agrément analysés se trouvent à moins de 15 minutes à pied. (Cf. les pages 17 et 18 de l'[étude](#) et la [Carte A8-7.](#))

Pièce 4 – Plan d’implantation proposé

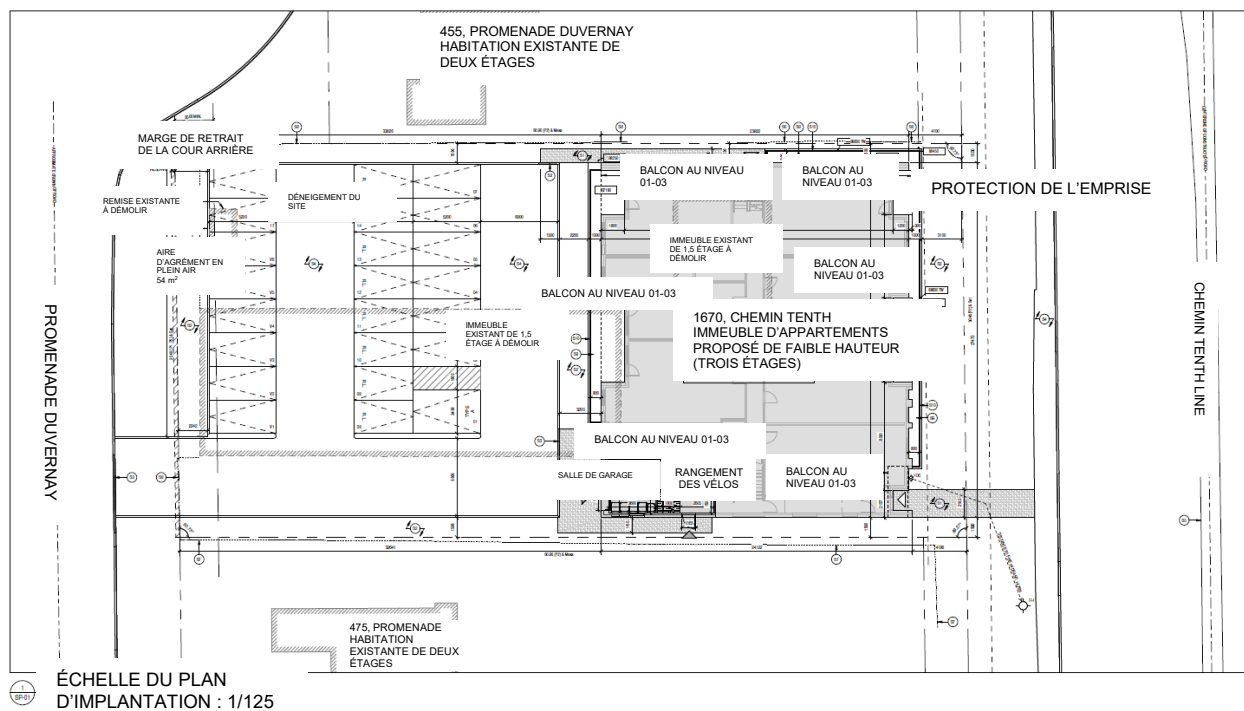


Figure 3 : Plan d’implantation – 1670, chemin Tenth Line. Source : Dessin n° SP-01, préparé par Project 1 Studio en date du 12 août 2025; révision 4 datée du 16 janvier 2026.

Pièce 5 – Images du projet d'aménagement proposé



2
A201
ÉLEVATION EST – CHEMIN TENTH LINE
ÉCHELLE : 1/75

Figure 4 : Façade est – chemin Tenth Line. Source : Dessin n° A201, préparé par Project1 Studio en date du 12 août 2025; révision 4 datée du 16 janvier 2026.



1
A201
ÉLEVATION OUEST – PROMENADE DUVERNAY
ÉCHELLE: 1/175

Figure 5 : Façade ouest – Promenade Duvernay. Source : Dessin n° A201, préparé par Project1 Studio en date du 12 août 2025; révision 4 datée du 16 janvier 2026.

Pièce 6 – Détails de la consultation

Processus de publication de l’avis et de consultation

La notification et la consultation publique se sont déroulées conformément à la Politique sur la notification publique et sur la consultation publique approuvée par le Conseil municipal pour les modifications à apporter au *Règlement de zonage*. Les demandes ont été diffusées le vendredi 5 décembre 2025. L’échéance pour le dépôt des commentaires selon la synthèse de la planification était fixée au 2 janvier 2026. Les affiches ont été installées sur la propriété le 12 décembre 2025. Le personnel des Services de planification a donc reporté au 9 janvier 2026 l’échéance fixée pour le dépôt des commentaires, ce qui cadre avec notre Politique sur la notification publique et sur la consultation publique, qui prévoit que la période des commentaires correspond à 28 jours à partir de l’installation des affiches.

Le personnel a été contacté par 54 personnes : 12 s’opposaient à la proposition, 2 étaient d’accord avec la proposition et les autres ont exprimé des inquiétudes ou ont demandé des précisions. Des commentaires ont été déposés par écrit par 41 particuliers ou ménages. Des résidents ont aussi appelé le personnel de la Ville pour exprimer leurs inquiétudes relatives à cette proposition. Le personnel a reçu deux pétitions déposées par un résident et réunissant les signatures de résidents du quartier : la première pétition consistait à prolonger la durée fixée pour le dépôt des commentaires, et la deuxième, à réorienter l’immeuble et les voies d’accès automobiles.

Voici les thèmes qui se sont fait jour, en commençant par les plus fréquents pour finir par les moins fréquents.

Commentaires du public et réponses du personnel

Thème 1. Achalandage automobile

Des résidents ont exprimé des inquiétudes à propos de l’accroissement de l’achalandage auquel donnerait lieu ce projet sur la promenade Duvernay. Ils ont aussi exprimé des inquiétudes à propos de l’accès automobile à la hauteur de la promenade Duvernay, plutôt qu’à la hauteur du chemin Tenth Line. Des résidents ont fait savoir qu’ils souhaitaient que l’immeuble soit réorienté pour donner sur la promenade Duvernay et que l’accès automobile se fasse à partir du chemin Tenth Line.

Réponse

Selon l'information transmise sur la génération des trajets par le gestionnaire des projets de transport (GPT), on prévoit qu'il y aura six véhicules de plus à l'heure de pointe de l'avant-midi et sept véhicules de plus à l'heure de pointe de l'après-midi. Le réseau routier existant permet d'accueillir l'achalandage généré par un aménagement de cette taille.

Le Plan officiel ne permet pas de réorienter l'immeuble pour qu'il donne sur la promenade Duvernay. La propriété se trouve dans le [transect du secteur de banlieue](#) et porte la désignation de [couloir mineur](#) (annexes [A](#) et [B8](#)). Le chemin Tenth Line est la voie publique qui porte la désignation de couloir mineur. Conformément à la politique 4) de la sous-section 6.2.1, ce projet d'aménagement doit être adapté au couloir, et l'accès automobile doit généralement être assuré à partir de la rue parallèle ou de la rue latérale.

Thème 2. Stationnement (sur les lieux) et pression exercée sur les places de stationnement sur rue

Les résidents croyaient qu'il n'y avait pas suffisamment de places de stationnement sur les lieux et se sont dits inquiets de constater que la proposition ne permet pas d'aménager le nombre minimum obligatoire de places de stationnement résidentielles prévu dans le *Règlement de zonage* (n° 2008-250) (1,2 place par logement). Des résidents ont fait savoir qu'ils s'inquiétaient de constater que les automobilistes qui habiteraient dans cet immeuble viendraient stationner sur la promenade Duvernay et ont fait observer qu'il y a déjà des résidents des logements en copropriété au sud de l'avenue des Épinettes qui viennent se stationner sur cette promenade.

Réponse

En 2016, la Ville a réduit le nombre minimum de places de stationnement obligatoires dans certains secteurs en apportant une modification au zonage dans le Règlement n° 2016-249. Ces changements ont été apportés notamment pour permettre à un plus grand nombre de ménages sans voiture de trouver des logements dans les secteurs bien servis par les transports en commun et proches des rues principales et pour les encourager à le faire. Selon l'[étude du quartier du quart d'heure](#) (2021), les services et les aires d'agrément sont nombreux non loin du 1670, chemin Tenth Line : huit des neuf services et commodités analysés se trouvent à moins de 15 minutes à pied. (Cf. les pages 17 et 18 de l'[étude](#) et la [Carte](#)

[A8-7.](#)) La modification du nombre minimum obligatoire de places de stationnement tenait compte du fait que la demande de places de stationnement n'est pas une « conséquence unilatérale de l'aménagement, mais plutôt un ensemble complexe de boucles d'asservissement entre le prix, les autres modes de transport, l'aménagement du territoire, l'application des règlements dans le stationnement sur rue, l'esthétique urbaine et le comportement adaptatif des résidents qui décident où aller, quand s'y rendre et comment s'y rendre (cf. le document de discussion publié en ligne sur les [empiètements de stationnement](#)) ». ² Le nouveau *Règlement de zonage*, adopté le [28 janvier 2026 par le Conseil municipal d'Ottawa](#) (point 14.2) illumine le nombre minimum obligatoire de places de stationnement sur tout le territoire de la Ville. Veuillez consulter la pièce 10 (Tarifs de stationnement minimums) qui accompagne le rapport portant sur le *Règlement de zonage* et intitulé [Ce qu'il y a de nouveau dans le stationnement sur site](#).

La Ville impose des [restrictions dans les places de stationnement sur rue](#), et les résidents peuvent communiquer avec l'Unité de l'application des règlements pour réduire le plus possible les problèmes de débordement. Les résidents peuvent contacter la Ville pour [signaler les problèmes relatifs aux véhicules stationnés dans les rues sur le domaine municipal](#), par exemple lorsque les voitures sont stationnées au-delà de la limite fixée pour la durée du stationnement.

Thème 3. Sécurité des piétons et des cyclistes

On a exprimé des inquiétudes à propos de l'accroissement de l'achalandage automobile et de la sécurité des piétons et des cyclistes qui se déplacent sur la promenade Duvernay. Il n'y a pas de trottoirs sur la promenade Duvernay, et les piétons et cyclistes doivent partager la route avec les automobilistes. Des résidents se sont dits inquiets des enfants qui se déplacent à pied pour se rendre au coin de la promenade Duvernay et de l'avenue des Épinettes afin d'attendre l'autobus scolaire, ainsi que des piétons qui ont accès, à partir de la promenade Duvernay, au réseau de sentiers polyvalents du quartier.

Réponse

Les résidents sont invités à appeler le [Centre d'appels 3-1-1](#), qui peut faire suivre leurs motifs d'inquiétude à la direction générale compétente pour suivi. La Ville a

² Ville d'Ottawa, Direction générale de la planification et des infrastructures, Modification du *Règlement de zonage* – Nombre minimum obligatoire de places de stationnement (2016), d'après le [Procès-verbal de la réunion du Conseil municipal d'Ottawa le 13 juillet 2016](#), rapport 28 du Comité de l'urbanisme, point 11.

adopté les [Lignes directrices sur la conception des mesures de modération de la circulation](#), dont l'objectif porte essentiellement sur la réfection des rues existantes. La modération de la circulation n'est pas une considération dans l'évaluation des demandes de modification du *Règlement de zonage* propres à certains sites.

L'immeuble d'appartements sera doté d'une entrée active donnant sur le chemin Tenth Line, ainsi que d'une liaison piétonne directe menant au trottoir d'asphalte du chemin Tenth Line.

Thème 4. Densité

Le public a fait savoir qu'il s'inquiétait de la typologie et du nombre de logements de cet immeuble d'appartements de faible hauteur : nombreux sont ceux qui ont fait observer que la proposition ne cadrerait pas avec le caractère du quartier des environs. Un représentant du public a noté qu'il s'agissait d'un secteur idéal pour accroître la densité.

Réponse

Un objectif du Plan officiel consiste à offrir une plus grande souplesse et à assurer une offre et une diversité suffisantes dans les options de logements sur tout le territoire de la Ville. Une politique adoptée pour atteindre cet objectif consiste à réglementer la densité, la forme bâtie, la hauteur, la volumétrie et la conception des aménagements résidentiels, au lieu de les réglementer en imposant des restrictions dans la typologie des bâtiments.

La densité proposée se chiffre à 167 logements par hectare net; la Modification du Plan officiel n° 46 fixe à 80 logements par hectare net la cible de la densité minimum dans les couloirs mineurs de banlieue.³ Les densités minimums visent à constituer un point de départ minimal pour la densité des projets d'aménagement. La proposition porte sur une forme bâtie plus urbaine et répond aux objectifs de la politique en prévoyant un immeuble de faible hauteur dont la façade donne sur le domaine public le long du chemin Tenth Line; les automobilistes y ont accès à partir de la promenade Duvernay, et les places de stationnement sont aménagées dans la cour arrière. Les éléments importants du site sont destinés à améliorer l'esthétique comme le paysagement végétalisé et les arbres, les aires d'agrément, les places de

³ Cf. le rapport intitulé « Déclaration provinciale sur la planification de 2024 – Modifications pour assurer la cohérence », adopté par le [Conseil municipal d'Ottawa le 25 juin 2025](#) (point 17.1), pièce 1, appendice A (Volume 1 : Modifications), modification n° 1.8, tableau 3b) révisé.

stationnement des vélos, les promenades réservées aux piétons et la zone de gestion des déchets.

Thème 5. Esthétique du bâtiment (volume, façade, matériaux et coloris)

Des résidents ont fait savoir qu'ils s'inquiétaient de l'aspect, de la taille et de la volumétrie de ce projet d'aménagement et qu'ils souhaitaient qu'on aménage des places de stationnement en sous-sol plutôt qu'en surface. Des résidents ont aussi fait savoir qu'ils souhaitaient réorienter l'immeuble pour qu'il donne sur la promenade Duvernay.

Réponse

La réglementation de l'architecture et les matériaux architecturaux ne sont pas du ressort du *Règlement de zonage*. Font partie des éléments qui pourraient être réglementés en vertu de l'article 34 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la hauteur, la volumétrie, le lieu, la taille, la superficie des étages, l'espacement, le caractère et la vocation des immeubles, la superficie minimum des lots et la surface bâtie [[paragraphe 34 \(4\)](#)].

Le Plan officiel ne permet pas de réorienter l'immeuble pour qu'il donne sur la promenade Duvernay. La propriété se trouve dans le [transect du secteur de banlieue](#) et porte la désignation de [couloir mineur](#) (annexes [A](#) et [B8](#)). Le chemin Tenth Line est la route qui porte la désignation de couloir mineur, et ce projet d'aménagement est appelé à comprendre ce couloir.

Thème 6. Arbres et paysagement

Des résidents n'étaient pas favorables à la réduction de l'aire d'agrément ni de la zone tampon paysagée obligatoire selon les exigences du *Règlement de zonage* (n° 2008-250). Ils ont exprimé des inquiétudes à propos de la réduction de la zone tampon paysagée, qui permettrait autrement d'améliorer le paysage urbain de la promenade Duvernay, et à propos de la réduction de l'aire d'agrément des éventuels résidents.

Réponse

Le propriétaire propose de planter neuf arbres, soit quatre sur la promenade Duvernay et cinq sur le chemin Tenth Line. Les arbres de la promenade Duvernay seront pour la plupart des arbres à feuilles décidues de grande taille comme des érables, des chênes rouges et des ormes, alors que ceux du chemin Tenth Line

seront des arbres à feuilles décidues de taille moyenne, par exemple le micocoulier occidental, le pommier des prairies, l'ostryer de Virginie et le sorbier d'Amérique. Pendant la séance consacrée à la résolution des problèmes, le demandeur a proposé d'accroître la zone tampon paysagée longeant la ligne de lot arrière et d'ajouter plus de végétaux afin de masquer le terrain de stationnement depuis la promenade Duvernay. En outre, l'aire d'agrément obligatoire de 6,0 mètres carrés par résident sera aménagée, et on propose désormais une aire d'agrément communale dans la cour arrière. Veuillez consulter la pièce 5 (Plan d'implantation proposé, révision 4 datée du 16 janvier, 2026).

Thème 7. Dénéigement

Des résidents ont fait savoir avec inquiétude que dans les mois de l'hiver, la largeur de la promenade Duvernay est réduite par les bancs de neige et par les places de stationnement sur rue. Ils ont aussi fait savoir que ce projet d'aménagement aura pour effet d'augmenter le nombre de véhicules qui ne sont pas conformes aux restrictions dans le nombre de places de stationnement sur rue et qu'il aura pour effet de ralentir la circulation sur la promenade Duvernay.

Réponse

Le lecteur peut consulter sur le site Web de la Ville (<https://ottawa.ca/fr/stationnement-routes-et-deplacements/rues-trottoirs-et-sentiers/deneigement-et-deblaiement/mise-jour-des-operations-hivernales-samedi-le-7-fevrier>) l'information sur le calendrier de déneigement des routes et des trottoirs.

La Ville impose des [restrictions dans les places de stationnement sur rue](#), et les résidents peuvent communiquer avec l'Unité de l'application des règlements pour réduire le plus possible les problèmes de débordement. Les résidents peuvent contacter la Ville pour [signaler les problèmes relatifs aux véhicules stationnés dans les rues sur le domaine municipal](#), par exemple lorsque les voitures sont stationnées au-delà de la limite fixée pour la durée du stationnement.

Thème 8. Viabilisation et infrastructures

Des résidents ont demandé si la capacité des services municipaux comme les réseaux d'aqueduc, d'égouts sanitaires et pluviaux était suffisante. Un résident a fait savoir qu'il s'inquiétait du potentiel de refoulement des égouts.

Réponse

Toutes les canalisations de services publics, dont l'aqueduc, les égouts pluviaux et les égouts sanitaires, sont évaluées durant la phase de la planification et de la conception pour s'assurer que leur capacité est suffisante dans les infrastructures de la Ville. Ce projet d'aménagement est soumis à des restrictions rigoureuses dans la gestion des eaux pluviales, qui obligent le concepteur à restreindre le débit des eaux pluviales sortant du site après les travaux d'aménagement pour les limiter à leurs niveaux d'avant ces travaux. C'est pourquoi les débits des eaux pluviales qui se rendent jusqu'à la promenade Duvernay ne devraient pas changer après les travaux de construction. Pour ce qui est des réseaux d'égouts sanitaires, ce projet d'aménagement doit tenir compte de la capacité existante de ces réseaux d'égouts pour s'assurer que la capacité permet de traiter les nouveaux débits et qu'il n'y a pas d'impact négatif sur le système.

Toutes les habitations nouvelles doivent être dotées de clapets antiretour installés sur les conduites latérales des réseaux d'égouts sanitaires et pluviaux afin de prévenir le refoulement des eaux d'égout dans les sous-sols. Ce quartier a été aménagé avant qu'on impose l'obligation d'installer des clapets antiretour; il se peut que les résidents aient droit à de l'aide financière pour installer ces clapets dans le cadre du [Programme d'installation de dispositifs protecteurs sanitaires résidentiels](#).

Thème 9. Perte d'intimité

Un représentant du public s'est dit inquiet des vues plongeantes sur les cours arrière attenantes.

Réponse

Les logements sont dotés d'une aire d'agrément privée qui se présente sous la forme d'un balcon ou d'une terrasse en sous-sol. Les balcons sont aménagés sur les façades qui donnent sur le chemin Tenth Line et sur la promenade Duvernay. Veuillez consulter la pièce 6 (Images du projet d'aménagement proposé). Les balcons rehaussent la façade et créent un lien avec la voie publique.

Thème 10. Bruit

Des résidents ont fait savoir avec inquiétude que l'accroissement de la densité augmentera le bruit et dérangera ce quartier tranquille.

Réponse

La Ville a adopté le *Règlement sur le bruit* (n° 2017-255), et les résidents peuvent communiquer avec l'Unité de l'application des règlements; ils peuvent déposer des [plaintes sur le bruit](#), qu'il s'agisse des cris ou du bruit très fort, des chiens qui jappent, des systèmes d'alarme, des véhicules de collecte des déchets ou de livraison et du déploiement des feux d'artifice.

Thème 11. Services de transports en commun

Un résident a fait savoir qu'à son avis, les transports en commun étaient inefficients et inefficaces et qu'on ne pouvait pas compter sur ce mode de transport dans Orléans. D'autres ont fait observer que les transports en commun n'étaient pas faciles d'accès ni viables à partir de ce lieu et que la station de transports en commun rapides la plus proche était celle de la Place d'Orléans, à 4,7 kilomètres de là.

Réponse

La [Carte du réseau d'autobus réinventé](#) donne une vue d'ensemble du réseau d'autobus dans le secteur : les circuits d'autobus 35 et 36 sont des routes locales ponctuées d'arrêts à proximité du site visé. Le circuit d'autobus 234, accessible non loin de l'intersection de l'avenue des Épinettes et de la promenade Prestwick, assure la liaison avec le réseau de l'O-Train dans les périodes de pointe des jours de semaine. Les services de transports en commun sont aussi assurés sur le chemin Innes, couloir prioritaire de transports en commun à 900,0 mètres au sud du site. La Place d'Orléans sera la station de transports en commun rapides la plus proche. La Ville prévoit d'aménager une station de l'O-Train à environ 300,0 mètres à l'est du chemin Tenth Line. Même si l'emprise de cette station est protégée, il n'y a pas de délais pour les travaux de mise en œuvre correspondant à cette station, et ces travaux ne sont pas financés. Le couloir projeté pour le transport en commun rapide par autobus sur le Transitway de Cumberland est situé au sud. Veuillez consulter la section Contexte des transports en commun de ce rapport pour de plus amples renseignements.

Thème 12. Hauteur du bâtiment

Des résidents ont posé des questions sur ce qui constitue un immeuble de faible hauteur. Certains pensaient qu'il s'agissait des immeubles de deux étages et que l'immeuble de trois étages proposé était un bâtiment de moyenne hauteur. Un résident s'est dit inquiet des répercussions de l'ombre sur les propriétés voisines et

était d'avis qu'un bâtiment de moins grande hauteur serait plus compatible avec le quartier. Un représentant du public se demandait pourquoi cet immeuble n'était pas plus haut.

Réponse

La section 13 (Définitions) du Plan officiel donne des lignes de conduite sur les catégories de hauteurs.

Catégories de hauteurs :

La hauteur correspondante des étages des aménagements résidentiels est généralement de 3,0 mètres; pour les autres aménagements, elle est généralement de 4,0 mètres. Les aménagements de plain-pied peuvent être dotés d'étages dont la hauteur est supérieure.

Forme bâtie hauteur maximum

Faible hauteur : à concurrence de 4 étages complets

Moyenne hauteur : entre 5 et 9 étages complets

Grande hauteur : entre 10 et 40 étages complets

Immeubles de grande hauteur de 41 étages ou plus : 41 étages complets ou plus

L'immeuble d'appartements de faible hauteur proposé compte trois étages. Les élévations reproduites dans DemDam indiquent que la hauteur des bâtiments selon le *Règlement de zonage* est de 11,0 mètres. L'article 54 du *Règlement de zonage* définit comme suit la hauteur des bâtiments :

hauteur de bâtiment : la distance verticale entre le niveau moyen du sol à la base d'un mur principal du bâtiment et :

- (a) le sommet de la surface de la toiture, s'il s'agit d'un toit en terrasse;
- (b) la ligne du terrasson, s'il s'agit d'un toit mansardé;
- (c) le point milieu compris entre le faîte et l'avant-toit du bâtiment s'il s'agit d'un toit en croupe, à pignon, en appentis ou mansardé, en excluant l'avant-toit de tout ouvrage en saillie; (*Règlement n° 2013-224*)
- (d) dans tous les autres cas, le sommet du bâtiment ou de l'ouvrage;

et le terme « **hauteur** » a le sens correspondant, sauf définition contraire ailleurs dans le présent règlement. (*building height*)

Dans les couloirs mineurs de banlieue, il faut aménager des immeubles de faible hauteur; les immeubles de moyenne hauteur peuvent toutefois être autorisés, selon la politique 2) de la sous-section 5.4.1 du Plan officiel. Pour les modifications à apporter au *Règlement de zonage*, les propositions font généralement état de la plus grande densité d'aménagement qui serait autorisée. Le suffixe de hauteur proposé limite à 13,5 mètres la hauteur des bâtiments, ce qui permet d'aménager un immeuble de quatre étages dont le rez-de-chaussée est surélevé.

Thème 13. Impact sur la valeur des propriétés

Impact négatif sur la valeur des propriétés du quartier

Réponse

La valeur de la propriété n'est pas une considération dans l'évaluation des demandes de modification du *Règlement de zonage*. Or, les recherches et les statistiques ne confirment pas la notion selon laquelle les valeurs des propriétés baissent quand la densité résidentielle augmente. [Dans certains cas, l'accroissement de la densité peut accroître la valeur des propriétés.](#)

Thème 14. Logements abordables

Des représentants du public se demandaient si les logements allaient être abordables.

Réponse

Les promoteurs immobiliers n'ont pas à communiquer à la Ville les tarifs de location qu'ils prévoient d'appliquer; c'est pourquoi le personnel de la Ville ne sait pas si les projets d'aménagement sont abordables ou ne sait pas dans quelle mesure ils pourraient l'être. La Ville encourage l'aménagement de différents logements (en propriété et en location) pour augmenter le choix et prévoit une fourchette de prix abordables.

La Ville a mis au point le [Plan d'améliorations communautaires \(PAC\) du logement abordable](#) afin d'accroître l'offre de nouveaux logements locatifs abordables sur tout son territoire en facilitant la création de logements dont les loyers sont égaux ou inférieurs aux loyers moyens du marché, en offrant des mesures d'incitation par paliers selon le niveau d'abordabilité des logements.

Thème 15. Aménagements fonciers

Un résident s'est dit inquiet des autres aménagements autorisés dans la zone d'utilisations polyvalentes générale (GM) et a fait savoir qu'il souhaitait que les propriétés dont la façade donne sur la promenade Duvernay gardent leur vocation résidentielle.

Réponse

La zone GM permet d'aménager des immeubles d'habitation et des établissements commerciaux et institutionnels, ainsi que des établissements polyvalents; cette zone est parfaitement adaptée aux couloirs.

Thème 16. Inquiétudes liées à la construction

Des résidents ont fait savoir qu'ils s'inquiétaient du bruit et de l'achalandage causés par les travaux et de l'éventualité dans laquelle les travaux pourraient faire obstacle au passage des véhicules d'urgence.

Réponse

La Ville a adopté le *Règlement sur le bruit* (n° 2017-255), et les résidents peuvent communiquer avec l'Unité de l'application des règlements pour se plaindre du bruit produit par les [chantiers ou les engins de construction](#). Note : Le directeur des Services des règlements municipaux peut consentir des exemptions pour les travaux de construction.

Dans le cadre de la demande de réglementation du plan d'implantation, le promoteur a déposé un [plan préliminaire de gestion des travaux](#). L'objectif de ce plan consiste à prévoir les impacts sur tous les modes de transport et sur tous les éléments de l'emprise pendant les travaux. Ce plan est destiné à aider le demandeur et le personnel de la Ville à cerner les répercussions prévues de la proposition sur l'emprise municipale avant le début des travaux.

Si les travaux proposés obligent à fermer des voies de circulation, l'entrepreneur doit soumettre à l'Unité des règlements municipaux, des permis et des inspections de la Ville d'Ottawa un plan de gestion de la circulation. Il faut en outre maintenir les voies d'accès locales et d'urgence.

Thème 17. Terrains à vocation de parc et espaces verts

Un résident s'est dit inquiet de constater qu'on ne proposait pas d'espace vert communal.

Réponse

La cession de terrains pour l'aménagement de parcs publics ou le règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc est obligatoire lorsque le projet d'aménagement a pour effet de modifier la vocation ou la densité d'aménagement d'un terrain, ce qui crée une demande pour des terrains à vocation de parc. C'est ce qu'on appelle parfois le « rehaussement » de la densité. Le taux d'aménagement des terrains à vocation de parc varie selon l'aménagement et, pour les vocations résidentielles, d'après la densité du projet d'aménagement.

Dans ce cas, le règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc fera l'objet des conditions de l'approbation de la réglementation du plan d'implantation; ce règlement devra intervenir avant l'occupation de l'immeuble. Conformément au [Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs](#), (*Règlement n° 2022-280*), le règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc ne doit pas être supérieur à 10 pour cent de la superficie du terrain. Parmi les fonds recueillis, 40 pour cent doivent être affectés aux fonds de l'ensemble de la Ville, et 60 pour cent doivent être consacrés aux fonds du quartier 1.

Thème 18. Diversité des logements

Un résident a fait savoir qu'il souhaitait que l'on construise des logements plus vastes, qui comprendraient un plus grand nombre de chambres à coucher, afin de loger des familles. Un autre a fait observer qu'il serait avantageux, pour la collectivité, d'aménager des logements familiaux à prix raisonnable, pour assurer l'occupation à long terme des logements, la stabilité et la diversité de la population.

Réponse

Le promoteur propose d'aménager 12 logements de deux chambres à coucher, ce qui représente 40 pour cent des logements; la plupart de ces logements ont une superficie supérieure à 75,0 mètres carrés. Les autres logements sont des studios

(7 pour cent), des logements d'une chambre à coucher (27 pour cent) et des logements d'une chambre à coucher en plus d'un coin détente (27 pour cent).

Thème 19. Manque d'espace pour les aires d'agrément

Initialement, la proposition ne prévoyait pas suffisamment d'espace pour les aires d'agrément privées ou d'espace privé pour les aires d'agrément communales. C'est pourquoi le propriétaire a demandé d'être dispensé des dispositions relatives aux aires d'agrément.

Réponse

Le propriétaire respecte désormais les exigences relatives à l'espace des aires d'agrément privées, soit 6,0 mètres carrés par logement, et il aménagera une aire d'agrément communale dans la cour arrière.

Thème 20. Répercussions sur les impôts fonciers

Quelques résidents ont demandé si le projet d'aménagement proposé allait avoir des répercussions sur leurs impôts fonciers.

Réponse

Les impôts fonciers sont calculés d'après la valeur expertisée de la propriété fournie par la Société d'évaluation foncière des municipalités (MPAC) et en multipliant cette valeur par le taux combiné d'imposition de la municipalité et de l'impôt scolaire pour cette catégorie de biens immobiliers (soit les immeubles d'habitation, ainsi que les établissements commerciaux et industriels, entre autres). Les désignations du Plan officiel et les catégories de zonage peuvent influencer sur la valeur expertisée des propriétés. Il n'y a pas de répercussion sur le taux d'imposition ni sur les catégories fiscales des propriétés voisines. Les effets d'un même projet d'aménagement sur l'évaluation des propriétés actuelles peuvent varier; les propriétés sont expertisées d'après leur valeur marchande. Nous ne prévoyons pas, au moment d'écrire ces lignes, de réévaluation, et il n'y aura donc probablement pas de répercussion. Bien que le projet d'aménagement proposé ait pour effet de changer le mode de calcul des impôts fonciers pour le site visé au 1670, chemin Tenth Line, compte tenu de sa densification, il n'a pas pour effet de modifier les taux d'imposition des propriétaires fonciers voisins.

Thème 21. Déchets

Des résidents s'inquiétaient des déchets que produirait un immeuble d'appartements de faible hauteur et se demandaient si les bacs à ordures et à recyclage de ce projet d'aménagement n'allaient pas nuire à l'esthétique de la promenade Duvernay.

Réponse

Cet immeuble est doté, au rez-de-chaussée, d'une salle de remisage des déchets et des matières à recycler, dont la superficie est de l'ordre de 14,6 mètres carrés. Les jours de collecte, les bacs seraient ramassés au point de collecte sur la rue.

Thème 22. Accès d'urgence

Des résidents ont fait savoir qu'ils s'inquiétaient de la possibilité que les véhicules d'urgence — ambulances, camions d'incendie, charrues, voitures de police et véhicules de gestion des déchets — aient plus de difficulté à se rendre jusqu'aux appartements des locataires et aux logements des propriétaires de la promenade Duvernay, surtout en hiver.

Réponse

La propriété visée est un lot traversant, soit un terrain cerné par des rues sur deux côtés opposés. La propriété a une façade de 30,0 mètres donnant sur le chemin Tenth Line (artère) et une façade de 30,0 mètres donnant sur la promenade Duvernay (route locale).

La voie d'accès privée menant au terrain de stationnement est accessible en sortant de la promenade Duvernay et fait 6,0 mètres de largeur.

Il y a aussi une borne-fontaine dans l'emprise du chemin Tenth Line, et un raccord du Service des incendies est représenté dans le plan d'implantation sur la façade avant donnant sur le chemin Tenth Line.

Thème 23. Questions liées aux Normes pour l'aménagement d'immeubles très performants

Un résident se demandait pourquoi il n'est pas obligatoire que les immeubles à logements multiples soient dotés d'infrastructures de base pour les énergies renouvelables, par exemple des panneaux solaires sur les toits, ce qui permettrait de réduire les frais d'exploitation à long terme et de permettre à la Ville d'atteindre ses objectifs climatiques.

Réponse

Les [Normes pour l'aménagement d'immeubles très performants](#) (NAITP) constituent un ensemble de normes volontaires qui rehaussent le rendement des nouveaux projets immobiliers pour s'assurer qu'ils sont durables et résilients.

Thème 24. Pollution lumineuse

Un résident s'inquiétait de la pollution lumineuse du projet d'aménagement proposé.

Réponse

L'éclairage proposé pour ce site sera pensé selon le principe de l'éclairage « à défilement absolu ». Cet éclairage permet de réduire le plus possible le débordement lumineux hors du site, ce qui réduira l'impact produit sur les propriétés voisines. Le certificat pour l'éclairage du site constituera une condition de l'approbation de la réglementation du plan d'implantation, pour s'assurer que ces exigences sont respectées.

Thème 25. Processus de modification du *Règlement de zonage*

Un résident s'est dit inquiet de la date de diffusion de la modification du *Règlement de zonage*, quelques semaines avant Noël. Il a fait savoir que le moment choisi manquait de respect pour les résidents et laissait entendre que les inquiétudes de la collectivité mériteraient peu d'attention, en plus d'affirmer que l'on priorisait les intérêts du promoteur.

Réponse

Le 1^{er} décembre 2025, la demande a été jugée complète en date du 6 novembre 2025, soit la date à laquelle elle a été redéposée. Les demandes de modification du *Règlement de zonage* et de réglementation du plan d'implantation ont été diffusées le vendredi 5 décembre 2025.

Ces documents ont été diffusés comme suit :

- diffusion des renseignements techniques aux services compétents;
- diffusion auprès des groupes communautaires;
- publication dans DemDam;
- communication par la poste aux propriétaires fonciers dans un rayon de 120,0 mètres du terrain faisant l'objet de la modification du *Règlement de zonage*;

- affiches installées sur la propriété.

Les affiches ont été installées sur la propriété le 12 décembre 2025. Le personnel de la Ville a reporté au 9 janvier 2026 l'échéance fixée pour le dépôt des commentaires.

Le délai officiel de 120 jours (soit 30 jours pour juger que la demande est complète et 90 jours civils pour le délai du gouvernement provincial) pour rendre une décision dans cette demande en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* arrivera à expiration le 6 mars 2026.