

Rapport au :
Report to:

Comité de l'urbanisme
Planning Committee
24 janvier 2019/ 24 January 2019

et au Conseil / and Council
30 janvier 2019
30 January 2019

Soumis le 8 janvier 2019
Submitted on January 8, 2019

Soumis par:
Submitted by
Lee Ann Snedden,
Directrice / Director

Services de la planification / Planning Services /
Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement
économique / Planning, Infrastructure and Economic Development Department

Personne ressource / Contact Person :
Evode Rwagasore, urbaniste / Planner /, Examen des demandes d'aménagement
est / Development Review East
613-580-2424, 16483, Evode.Rwagasore@ottawa.ca

Ward: INNES (2)

File Number: ACS2019-PIE-PS-0001

OBJET: Modification du *Règlement de zonage* – 2983 et 3053, chemin Navan

SUBJECT: Zoning By-law Amendment – 2983 and 3053 Navan Road

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

1. Que le Comité de l'urbanisme recommande au Conseil d'approuver une modification du Règlement de zonage no 2008-250 visant les 2983 et 3053, chemin Navan afin de permettre des utilisations polyvalentes résidentielles

et non résidentielles, y compris un poste d'essence et un lave-auto, l'aménagement d'un centre commercial assujéti à des dispositions en matière de cours propres au secteur et l'application d'un symbole d'aménagement différé, comme il est indiqué dans le document 1 et expliqué en détail dans le document 3.

2. Que le Comité de l'urbanisme donne son approbation à ce que la section du présent rapport consacrée aux détails de la consultation soit incluse en tant que « brève explication » dans le résumé des observations écrites et orales du public, qui sera rédigé par le Bureau du greffier municipal et de l'avocat général et soumis au Conseil dans le rapport intitulé « Résumé des observations orales et écrites du public sur les questions assujéties aux 'exigences d'explication' aux termes du projet de loi 73, à la réunion du Conseil municipal prévue le 30 janvier 2019 », à la condition que les observations aient été reçues entre le moment de la publication du présent rapport et le moment de la décision du Conseil.

REPORT RECOMMENDATIONS

1. That Planning Committee recommend Council approve an amendment to Zoning By-law 2008-250 for 2983 and 3053 Navan Road to permit residential and non-residential mixed uses, including a gas bar and a car wash, to allow a shopping centre development subject to site-specific yard provisions and the application of a holding zone, as shown in Document 1 and detailed in Document 3.
2. That Planning Committee approve the Consultation Details Section of this report be included as part of the 'brief explanation' in the Summary of Written and Oral Public Submissions, to be prepared by the City Clerk and Solicitor's Office and submitted to Council in the report titled, "Summary of Oral and Written Public Submissions for Items Subject to Bill 73 'Explanation Requirements' at the City Council Meeting of January 30, 2019," subject to submissions received between the publication of this report and the time of Council's decision.

RÉSUMÉ

Contexte

La modification proposée au Règlement de zonage ferait passer la désignation de cet emplacement de 4,87 hectares de Zone d'aménagement futur à Zone polyvalente générale assortie d'exceptions propres à l'emplacement, afin de permettre diverses utilisations résidentielles de densité moyenne, notamment des immeubles d'appartements de faible hauteur, des habitations superposées et des habitations en rangée, ainsi qu'une vaste gamme d'utilisations commerciales, de vente au détail, de bureau et de restaurant, sous réserve d'une hauteur de bâtiment limitée à 14,5 mètres. L'exception demandée au zonage proposé vise à ajouter un poste d'essence et un lave-auto aux utilisations autorisées, et à établir un retrait de cour minimal requis de 7,5 mètres depuis toute utilisation contiguë à une utilisation ou à un lot résidentiel.

L'emplacement, situé dans la collectivité urbaine de l'est, donne sur le boulevard Brian Coburn et se trouve à l'est du chemin Navan et à l'ouest du chemin Pagé. Ce terrain vacant est recouvert d'une forêt régénérée qui existe depuis les années 1960. Juste au nord du boulevard Brian Coburn, on retrouve l'emplacement d'une future station de transport en commun rapide et d'un parc-o-bus le long du futur couloir de transport en commun rapide d'Orléans-Sud.

Hypothèse et analyse

L'emplacement est désigné « Secteur urbain général » dans le Plan officiel. Le PO désigne également une future station de transport en commun rapide et un parc-o-bus qui sera aménagé juste en face, de l'autre côté du boulevard Brian Coburn, le long de la future rocade de contournement du transport en commun rapide par autobus Cumberland/Blackburn Hamlet.

L'emplacement se trouve dans les limites du secteur visé par le PCC de la Phase 1 (2005) de la collectivité urbaine de l'est et est désigné « résidentiel ». Le PCC tient également compte du boisé qui s'y trouve, et stipule que la valeur environnementale de l'emplacement proposé doit être déterminée avant toute prise de décision entourant son aménagement. Si, par suite d'une évaluation détaillée, la caractéristique naturelle est jugée importante, la Ville devra envisager des options de protection. Si la caractéristique naturelle ne peut être protégée en partie ou en totalité grâce aux diverses options de préservation de la Ville, l'aménagement de l'emplacement sera réalisé conformément à l'orientation sous-jacente énoncée dans le PCC.

Le personnel a examiné la proposition et a déterminé qu'elle est conforme à la Déclaration de principes provinciale de 2014.

Le personnel a évalué la proposition au regard des politiques du Plan officiel pertinentes quant au bien-fondé des utilisations demandées et à leur compatibilité avec les utilisations et l'environnement observés aux alentours. À cet égard, la gamme proposée d'utilisations résidentielles et non résidentielles respecte en tous points l'intention de la désignation de Secteur urbain général.

Le personnel a également examiné la valeur environnementale du boisé occupant l'emplacement, compte tenu de son statut d'emplacement proposé pour une « étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains » dans le PCC. Bien qu'il soit reconnu que le boisé tient lieu d'espace vert important dans la collectivité environnante, le personnel accepte les résultats et les conclusions du rapport sur la conservation des arbres et de l'étude d'impact sur l'environnement soumis avec la demande, des documents qui qualifient ce boisé de non important. En outre, même si le boisé avait été jugé important, la Ville ne dispose pas des fonds nécessaires pour acquérir l'emplacement à sa juste valeur marchande, que ce soit par voie d'achat ou d'échange de terrains.

En dépit de l'évaluation de politique qui précède, l'aménagement éventuel de l'emplacement pourrait influencer sur les résultats de l'étude d'ÉE sur le prolongement du boulevard Brian Coburn et l'autre option de couloir pour le Transitway de Cumberland vers l'ouest, actuellement en cours. Cette étude a permis de déterminer la nécessité éventuelle d'accès routiers municipaux sur l'ensemble de l'emplacement. Par conséquent, le personnel recommande d'appliquer un symbole d'aménagement différé à la proposition de modification au Règlement de zonage.

Consultation publique et commentaires

Un avis de proposition de modification au Règlement de zonage a été émis le 30 juillet 2018. Le personnel de la Ville a reçu 80 observations écrites en réaction à la proposition. De plus, une réunion portes ouvertes, à laquelle une cinquantaine de personnes ont assisté, a été organisée le 19 septembre 2018. Vingt-quatre autres propositions écrites ont été reçues après cette réunion publique.

La majorité des propositions transmises par les membres du public étaient des préoccupations entourant essentiellement la destruction de la forêt existante et la perte d'un espace vert dans la collectivité, l'accroissement de la circulation sur les routes

environnantes ainsi que l'augmentation du bruit provenant de l'équipement mécanique et de ventilation en toiture, des camions réfrigérés et du lave-auto proposé. Plusieurs autres commentaires des membres du public manifestaient un soutien à l'égard des utilisations commerciales proposées et une envie de les voir s'installer dans la collectivité urbaine de l'est, où l'on retrouve par ailleurs trop peu de services.

Le personnel de la Ville a tenu compte de l'ensemble des commentaires et des propositions des membres du public dans son évaluation de la modification proposée au Règlement de zonage. La plupart des préoccupations des membres du public devraient être prises en compte et atténuées adéquatement lors de l'examen par le personnel de la Ville d'une éventuelle demande d'approbation du plan d'implantation.

La conseillère Dudas s'est dite préoccupée du fait que le nombre d'accès routiers à l'aménagement proposé depuis le boulevard Brian Coburn aurait des répercussions négatives sur la circulation des véhicules de transport en commun, et s'oppose à l'installation d'un poste d'essence ou d'un lave-auto, compte tenu de la proximité de l'aménagement proposé et du futur parc-o-bus. La conseillère Dudas appuie la demande de zone d'aménagement différé, étant donné que les résultats de l'étude d'ÉE sur le prolongement du boulevard Brian Coburn et du couloir de transport en commun rapide ne sont pas encore connus.

En conclusion, le personnel est d'avis que les utilisations proposées et les dispositions de zonage propres à l'emplacement, y compris la demande de zone d'aménagement différé, sont appropriées et compatibles avec le contexte observé dans les environs.

La Direction générale recommande donc l'approbation de la modification proposée au Règlement de zonage.

EXECUTIVE SUMMARY

Background

The proposed Zoning By-law amendment would re-zone the 4.87-hectare site from Development Reserve to General Mixed Use, with site-specific exceptions, to permit a range of medium density residential uses, including low-rise apartment dwellings, stacked dwellings and townhouse dwellings, as well as a wide range of commercial, retail, office and restaurant uses, subject to a maximum building height limit of 14.5 metres. The requested exception to the proposed zone is to permit a gas bar and a car

wash as additional permitted uses, and to establish a minimum required yard setback of 7.5 metres for any use abutting a residential use or lot.

The site is located within the East Urban Community fronting along Brian Coburn Boulevard, east of Navan Road and west of Pagé Road. The vacant site is covered by a regenerated forest that has existed since the 1960s. Immediately north of Brian Coburn Boulevard is the site of a future rapid transit station and park-and-ride facility along the planned South Orléans rapid transit corridor.

Assumption and Analysis

The site is designated “General Urban Area” in the Official Plan. The Plan also identifies a future bus rapid transit station and park-and-ride immediately across Brian Coburn Boulevard from the site along the future Cumberland/Blackburn Hamlet By-pass Bus Rapid Transit corridor.

The site is within the limits of the East Urban Community Phase 1 CDP (2005) and is designated “Residential”. The CDP also recognizes the woodland feature on the site. The Plan states that the environmental value of the candidate site needs to be determined prior to planning decisions being made. If through a comprehensive evaluation the natural feature is deemed significant, then the City is to explore options for protection. If the natural feature cannot be protected in part or in whole by the City through the various securement options, then development of the land will proceed in accordance with the underlying direction set out in the CDP.

Staff reviewed the proposal and determined that it is consistent with the Provincial Policy Statement, 2014.

Staff evaluated the proposal against the applicable policies of the Official Plan in terms of both the appropriateness and compatibility of the requested uses with the surrounding uses and environment. In this regard, the proposed range of residential and non-residential uses conform to the intent of the General Urban Area designation in every respect.

Staff also investigated the environmental value of the woodlot on the site given its “Urban Natural Area Environmental Evaluation Candidate Site” status in the CDP. While it is acknowledged that the woodlot provides significant greenspace for the surrounding community, staff accept the findings and conclusions of the Tree Conservation Report and Environmental Impact Statement filed with the application,

which classifies the woodlot as non-significant. Moreover, were the woodlot deemed significant for protection, there are no City funds available to acquire the site at fair market value, either through purchase or land exchange.

Notwithstanding the above policy assessment, the potential development of the site may affect the outcome of the ongoing Brian Coburn Extension/Cumberland Transitway Westerly Alternate Corridor EA Study. The study has identified the potential need for future municipal access roadway requirements through the site. Therefore, it is recommended that a holding zone be applied to the recommended Zoning By-law amendment.

Public Consultation/Input

Notice of the proposed Zoning By-law amendment was given on 30 July 2018. City staff received 80 written submissions in response to the proposal. In addition, a public open house was held on 19 September 2018 to which approximately 50 members of the public attended. Another 24 written submissions were received following the meeting.

The majority of the public submissions received express concern primarily over the destruction of the existing forest and loss of green space within the community, the impact of increased traffic volume on the surrounding roads, increased noise emanating from rooftop mechanical and ventilation equipment, refrigeration trucks and the proposed car wash. Several other public submissions expressed support for and welcomed the proposed commercial uses to the otherwise under-served East Urban Community.

City staff considered all of the public comments and submissions in their evaluation of the proposed Zoning By-law amendment. Most of the public concerns raised would be addressed and mitigated effectively during City staff's consideration of a future application for Site Plan Control Approval.

Councillor Dudas expressed concern that the number of roadway accesses to the proposed development from Brian Coburn Boulevard would negatively affect the flow of public transit, and she does not favour permitting the gas station or car wash, given the proximity of the proposed development to the future city park-and-ride facility.

Councillor Dudas supports the application of a holding zone given that the outcome of the EA for the Brian Coburn Boulevard and rapid transit corridor extension is not yet known.

In conclusion, it is staff's opinion that the proposed uses and site-specific zone provisions, including the application of a holding zone, are appropriate and compatible within the existing context of the surrounding area.

The department recommends that the proposed Zoning By-law amendment be approved.

CONTEXTE

Obtenez plus de détails sur le [processus d'examen d'une demande d'aménagement visant une modification du Règlement de zonage](#).

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

Emplacement

2983 et 3053, chemin Navan

Propriétaire

Taggart Investments Inc.

Requérant

M. Paul Black, MCIP, RPP, Fotenn Consultants

Description de l'emplacement et du secteur avoisinant

La propriété est une parcelle de forme irrégulière couvrant une superficie de 4,87 hectares, qui donne sur le côté sud du boulevard Brian Coburn et le côté nord du chemin Navan, à l'est du chemin Pagé, dans la collectivité urbaine de l'Est en voie d'aménagement, comme l'illustre la carte de localisation ci-jointe (document 1).

La totalité de cette propriété densément boisée présente une pente graduelle qui descend du nord vers le sud. Juste au nord du boulevard Brian Coburn, on retrouve l'emplacement d'une future station de transport en commun rapide et d'un parc-o-bus le long du futur couloir de transport en commun rapide d'Orléans-Sud. Plus loin au nord-est se trouve le quartier résidentiel établi de Chapel Hill Sud. L'emplacement est directement contigu aux cours arrière de 16 propriétés résidentielles occupées par des habitations isolées qui longent les chemins Navan et Pagé, dont la plupart ont été construites du milieu des années 1960 aux années 1970. Plus à l'est et au-delà des

propriétés longeant le chemin Pagé, on retrouve le quartier résidentiel Trailsedge, aménagé plus récemment. D'autres anciennes propriétés résidentielles et commerciales se trouvent au sud du chemin Navan et, plus au sud encore, on retrouve le quartier Bradley Estates.

Résumé de la demande de modification du Règlement de zonage

Le zonage actuel de l'emplacement est « Zone d'aménagement différé » (DR). La désignation DR tient compte des terrains destinés à un aménagement urbain futur dans les secteurs désignés « Secteur urbain général » dans le Plan officiel, et limite les utilisations autorisées à celles qui n'empêchent pas les options d'aménagement futur, comme les opérations agricoles, la préservation de l'environnement et les opérations forestières.

La modification proposée au Règlement de zonage attribuerait à l'emplacement une désignation de « Zone polyvalente générale, exception [xxxx], hauteur limitée à 14,5 m » (GM [xxxx] H(14.5)), afin de permettre diverses utilisations résidentielles de densité moyenne, notamment des immeubles d'appartements de faible hauteur, des habitations superposées et des habitations en rangée, ainsi qu'une vaste gamme d'utilisations commerciales, de vente au détail, de bureau et de restaurant, sous réserve d'une hauteur de bâtiment limitée à 14,5 mètres. Bien que la désignation GM permette les utilisations résidentielles, le requérant a manifesté son intention d'aménager sur place un centre commercial communautaire d'une surface de plancher hors œuvre brute d'environ 8 000 m², abritant notamment un magasin d'alimentation pilier, des commerces de vente au détail, des établissements de services personnels et des restaurants. L'exception demandée au zonage GM vise à ajouter un poste d'essence et un lave-auto aux utilisations autorisées, et à établir un retrait de cour minimal requis de 7,5 mètres depuis toute utilisation contiguë à une utilisation ou à un lot résidentiel. Le document 2 illustre le plan d'implantation conceptuel soumis en appui à la demande de modification du Règlement de zonage.

DISCUSSION

Consultation publique

La publication des avis et la consultation publique se sont déroulées conformément à la Politique de publication des avis et de consultation publique approuvée par le Conseil municipal pour les modifications au Règlement de zonage. L'avis concernant la modification proposée au Règlement de zonage a été publié le 30 juillet 2018. Le

personnel de la Ville a reçu 80 observations écrites en réaction à la proposition. Un second avis public concernant la modification proposée a été publié le 7 décembre 2018 afin d'informer les membres du public d'une correction apportée aux limites de l'emplacement. L'avis public initial omettait en effet la parcelle dont l'adresse municipale est le 3053, chemin Navan et, conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, un autre avis public devait être publié. Aucune nouvelle observation n'a résulté de ce second avis.

Une réunion portes ouvertes, organisée par le requérant, a eu lieu en soirée le 19 septembre 2018 à la maison de retraite Chapel Hill, située au 2305, chemin Pagé, pendant la période d'interdiction de réunions communautaires municipales imposée par la Ville qui a précédé l'élection municipale d'octobre 2018. Une cinquantaine de membres du public ont assisté à cette réunion publique, notamment le représentant d'une association communautaire du secteur. Les personnes présentes ont eu la possibilité d'examiner les tableaux décrivant le projet, d'échanger avec les membres de l'équipe de consultants du requérant et de faire part de leurs commentaires écrits. Le conseiller Monette, responsable des questions concernant le quartier 2, et des employés des Services de planification de la Ville étaient présents pour observer les débats. Le requérant a reçu 24 propositions écrites, qui ont été fournies au personnel de la Ville aux fins de versement au dossier public.

Le personnel de la Ville a estimé que la réunion portes ouvertes organisée par le requérant avait été suffisamment annoncée et suivie pour rendre inutile l'organisation par la Ville d'une séance d'information publique.

La majorité des propositions transmises par les membres du public étaient des préoccupations entourant essentiellement la destruction de la forêt existante et la perte d'un espace vert dans la collectivité, l'accroissement de la circulation sur les routes environnantes ainsi que l'augmentation du bruit provenant de l'équipement mécanique et de ventilation en toiture, des camions réfrigérés et du lave-auto proposé. Plusieurs autres commentaires des membres du public manifestaient un soutien à l'égard des utilisations commerciales proposées et une envie de les voir s'installer dans la collectivité urbaine de l'Est, où l'on retrouve par ailleurs trop peu de services.

Le personnel de la Ville a tenu compte de l'ensemble des commentaires et des propositions des membres du public dans son évaluation de la modification proposée au Règlement de zonage. La plupart des préoccupations des membres du public devraient être prises en compte et atténuées adéquatement lors de l'examen par le

personnel de la Ville d'une éventuelle demande d'approbation du plan d'implantation. Les questions entourant la perte du boisé et la circulation sont abordées plus bas.

Pour en savoir plus sur le processus de consultation relatif à ce projet, consultez le document 4 joint au présent rapport.

Désignations dans le Plan officiel

L'emplacement est désigné « Secteur urbain général » dans l'annexe B, Plan de politique urbaine, du Plan officiel de la Ville. La section 3.6 du PO décrit les politiques du Secteur urbain général, qui permettent d'une manière générale une vaste gamme de *types* et de densités de logement, des lieux de travail, des commerces de détail, des services, des utilisations industrielles, culturelles, récréatives et institutionnelles, ainsi que des espaces verts et des lieux de divertissement. Pour ce qui concerne les emplacements situés dans le Secteur urbain général et dont la désignation d'utilisation du sol n'est pas destinée à une densification, les hauteurs de bâtiment sont principalement limitées à quatre étages au maximum.

Les politiques du Secteur urbain général permettent également des utilisations susceptibles d'engendrer de la circulation, du bruit ou d'autres répercussions pouvant créer des conflits avec le quartier résidentiel environnant. Ces nouvelles utilisations doivent être concentrées autour des artères ou des routes collectrices principales ayant une capacité suffisante pour permettre la circulation prévue et où un service de transport en commun fréquent peut être assuré toute la journée, et aux endroits appropriés situés sur le pourtour de quartiers résidentiels établis ou d'autres utilisations sensibles.

Ces politiques stipulent en outre que l'évaluation des demandes d'aménagement doit être conforme aux sections 2.5.1 et 4.11, qui contiennent les objectifs et les principes permettant d'orienter et d'évaluer le design urbain et la compatibilité des utilisations prévues.

Autres politiques et directives pertinentes

L'annexe D, Réseau de transport en commun rapide et prioritaire, du Plan officiel désigne une future station de transport en commun rapide et un parc-o-bus qui sera aménagé juste en face, de l'autre côté du boulevard Brian Coburn, le long de la future rocade de contournement du transport en commun rapide par autobus

Cumberland/Blackburn Hamlet. L'annexe E, Réseau routier urbain, désigne tant le boulevard Brian Coburn que le chemin Navan comme étant des artères.

L'emplacement et le quartier environnant se trouvent dans les limites du secteur visé par le Plan de conception communautaire (PCC) de la collectivité urbaine de l'Est (secteur de la Phase 1), approuvé par le Conseil municipal en 2005. Ce PCC propose une vision détaillée et coordonnée de l'aménagement futur, et établit le cadre de planification plus général de la collectivité urbaine de l'Est. Le schéma directeur d'aménagement et le plan de démonstration annexés au PCC désignent l'emplacement comme étant « résidentiel » et destiné à un aménagement de densité moyenne à faible. Ces deux plans désignent également l'emplacement comme candidat pour une « étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains », tenant ainsi compte du boisé qui le recouvre.

La section 4.3 du PCC porte sur les caractéristiques naturelles et vise notamment le boisé qui occupe l'emplacement. Le PCC stipule que la valeur environnementale de l'emplacement proposé doit être déterminée avant toute prise de décision entourant son aménagement. Si, par suite d'une évaluation détaillée, la caractéristique naturelle est jugée importante, la Ville devra envisager des options de protection. Si la caractéristique naturelle ne peut être protégée en partie ou en totalité grâce aux diverses options de préservation de la Ville, l'aménagement de l'emplacement sera réalisé conformément à l'orientation sous-jacente énoncée dans le PCC.

Enfin, puisque l'emplacement se trouve directement face à une station de transport en commun rapide par autobus et à un parc-o-bus, les lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun de la Ville doivent être prises en compte. Le document fournit au personnel des orientations en matière de conception et d'examen des projets d'aménagement, y compris les modifications au Règlement de zonage, dans le cas des emplacements situés à proximité immédiate des stations de transport en commun rapide. La ligne directrice 2 revêt une pertinence particulière car elle déconseille les utilisations du sol ne favorisant pas l'usage du transport en commun, nécessitant de vastes parcs de stationnement de surface et caractérisés par une forme bâtie de faible densité.

Comité d'examen du design urbain

La propriété visée se trouve dans un secteur prioritaire de conception et la demande de modification du Règlement de zonage n'a pas à être soumise à l'examen du Comité d'examen du design urbain.

Justification de l'aménagement

Bien-fondé et compatibilité des utilisations proposées

Le personnel a évalué la proposition au regard des politiques du Plan officiel pertinentes quant au bien-fondé des utilisations demandées et à leur compatibilité avec les utilisations et l'environnement observés aux alentours. À cet égard, la gamme proposée d'utilisations résidentielles et non résidentielles respecte en tous points l'intention de la désignation de Secteur urbain général. L'emplacement étant situé en périphérie de la collectivité urbaine de l'Est, en voie de développement, et le long de deux artères desservies par le transport en commun et qui se croisent, l'échelle de l'aménagement de commerces de détail proposé, qui comprend notamment le poste d'essence et le lave-auto, est appropriée à cet endroit. De plus, le personnel estime que les artères adjacentes peuvent accueillir le volume de circulation accru que devrait engendrer l'aménagement; ces deux artères devraient continuer de présenter des niveaux de service acceptables.

Malgré l'étroite proximité de l'emplacement et de la future station de transport en commun rapide et du parc-o-bus qui feront face à l'emplacement, le personnel estime également que l'aménagement de commerces de détail et les utilisations axées sur l'automobile sont appropriés. Puisque l'emplacement ne se trouve pas dans une zone que le Plan officiel destine à une densification, la gamme d'utilisations résidentielles et non résidentielles de faible et moyenne densité autorisées en vertu de la désignation de Zone polyvalente générale est conforme aux politiques du Secteur urbain général.

En dépit de l'évaluation de politique qui précède, l'aménagement éventuel de l'emplacement pourrait influencer sur les résultats de l'étude d'ÉE sur le prolongement du boulevard *Brian Coburn* et l'autre option de couloir pour le *Transitway de Cumberland* vers l'ouest, actuellement en cours. La Ville cherche actuellement à élaborer une option de couloir plus abordable pour les deux installations de transport, qui impliquerait d'autres modifications de la chaussée pouvant inclure l'aménagement d'un saut-de-mouton au croisement du boulevard *Brian Coburn* et du chemin *Navan*, adjacent à l'emplacement. Cette étude a permis de déterminer la nécessité éventuelle pour la Ville

d'acquérir des terrains permettant des accès routiers municipaux sur l'ensemble de l'emplacement. Par conséquent, bien que l'emplacement en tant que tel soit approprié pour les utilisations proposées, le personnel est d'avis que son aménagement ne devrait pas être réalisé avant qu'il soit déterminé qu'aucune de ses parties ne soit visée par les besoins d'accès routier municipal associé à l'éventuel saut-de-mouton au croisement du boulevard Brian Coburn et du chemin Navan. Il est donc recommandé d'appliquer un symbole d'aménagement différé à la proposition de modification au Règlement de zonage, comme le précisent les détails de zonage ci-dessous.

Les autres répercussions des utilisations proposées sur les utilisations et l'environnement observés aux alentours, souvent associées à un aménagement d'une telle échelle, comme le bruit, la hauteur et la volumétrie des bâtiments, les opérations de chargement et de manutention ou le stockage extérieur, peuvent être atténuées adéquatement grâce à une application appropriée des normes de rendement de la zone concernée et un examen subséquent de la réglementation du plan d'implantation.

Pertinence de l'emplacement

Le personnel a évalué la pertinence des caractéristiques physiques de l'emplacement ainsi que la capacité des services municipaux existants à viabiliser les utilisations proposées. Au regard des rapports techniques fournis à l'appui de la demande, le personnel a pu conclure que l'emplacement convient aux utilisations proposées.

Conformité au Plan de conception communautaire

Le personnel a également examiné la valeur environnementale du boisé occupant l'emplacement, compte tenu de son statut d'emplacement proposé pour une « étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains » dans le PCC de la collectivité urbaine de l'Est (secteur de la Phase). Bien qu'il soit reconnu que le boisé a déjà fait partie de la forêt plus étendue à l'est et tient lieu d'espace vert important dans la collectivité environnante, le personnel accepte les résultats et les conclusions du rapport sur la conservation des arbres et de l'étude d'impact sur l'environnement soumis avec la demande, des documents qui qualifient ce boisé de non important. Les politiques actuelles du Plan officiel de la Ville ne désignent aucun boisé d'importance dans le secteur urbain. Par conséquent, les critères et les normes d'évaluation des boisés d'importance qui figurent dans le Manuel de référence sur le patrimoine naturel ainsi que les critères écologiques et les seuils de superficie minimale de l'Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains de 2005-2006 ont servi à

l'évaluation de ce boisé. En outre, même si la protection du boisé avait été jugée importante, la Ville ne dispose pas des fonds nécessaires pour acquérir l'emplacement à sa juste valeur marchande, que ce soit par voie d'achat ou d'échange de terrains.

Le personnel est d'avis que le changement de désignation résidentielle à commerciale proposé ne représente pas un changement substantiel au plan de démonstration, comme il est décrit dans le PCC, dans la mesure où les principes et les lignes directrices du PCC continuent d'être respectés, et où les orientations stratégiques du Plan officiel ne sont pas remises en cause.

Globalement, le personnel est convaincu que la modification demandée au Règlement de zonage et l'aménagement proposé sont conformes aux politiques pertinentes du Plan officiel et aux principes directeurs du PCC.

Déclaration de principes provinciale

Le personnel a examiné la proposition et a déterminé qu'elle est conforme à la Déclaration de principes provinciale de 2014.

Détails de zonage

Comme l'expose en détail le document 3 – Détails du zonage recommandé, la modification proposée du Règlement de zonage fait passer la désignation de l'emplacement de Zone d'aménagement futur à Zone polyvalente générale, exception, hauteur limitée à 14,5 m – assortie d'un symbole d'aménagement différé, une désignation qui permet diverses utilisations résidentielles de densité moyenne et toute une gamme d'utilisations commerciales, de vente au détail, de bureau et de restaurant, sous réserve d'un symbole d'aménagement différé. Voici le résumé des utilisations d'exception et des dispositions de zonage propres à l'emplacement recommandées, ainsi que les conditions à satisfaire pour le retrait du symbole d'aménagement différé :

- Poste d'essence et lave-auto : La désignation originale de Zone polyvalente générale ne permet pas de droit les utilisations associées à l'automobile, bien que de nombreuses sous-zones GM les autorisent. Le fait que de telles utilisations soient jugées appropriées dans la zone GM, dans le cadre d'une sous-zone ou par voie d'exception, dépend des circonstances particulières de l'emplacement. Dans le cas présent, il est recommandé d'autoriser les utilisations de poste d'essence et de lave-auto par voie d'exception, car aucune des sous-zones GM existantes qui

autorisent déjà ces deux utilisations associées à l'automobile ne correspondent aux circonstances particulières de l'emplacement.

- **Retrait de cour minimal depuis une utilisation résidentielle :** Les dispositions de la désignation GM actuelle exigent des retraits minimaux de cour latérale intérieure et arrière de 5,0 et 7,5 mètres, respectivement, pour un bâtiment non résidentiel contigu à une zone résidentielle. Dans tous les autres cas, aucun retrait de cour minimal n'est requis. L'emplacement, comme le rappellent les documents 1 et 2, jouxte des propriétés résidentielles. Toutefois, ces propriétés ne sont pas situées dans une « zone » résidentielle mais relèvent plutôt d'une désignation d'aménagement futur. Par conséquent, la construction d'un bâtiment non résidentiel comme le centre de commerce de détail proposé ne serait assujettie à aucun retrait de cour minimal depuis les cours arrière des habitations existantes. Visiblement, telle n'est pas l'intention des dispositions actuelles en matière de retrait. Pour corriger cette interprétation des dispositions de zonage, il est recommandé d'établir un retrait de cour minimal requis de 7,5 mètres depuis toute utilisation contiguë à une utilisation ou à un lot résidentiel.
- **Hauteur de bâtiment :** Le Plan officiel stipule que les hauteurs de bâtiment pour la désignation d'utilisation du sol du Secteur urbain général continueront d'être essentiellement faibles, soit de quatre étages. Les dispositions de la désignation GM actuelle autorisent une hauteur de bâtiment maximale de 18,0 mètres, une hauteur qui permettrait la présence de bâtiments de cinq à six étages. Par conséquent, il est approprié de créer une disposition de hauteur de bâtiment maximale fixée à 14,5 mètres pour toutes les utilisations sur l'emplacement.
- **Zone d'aménagement différé :** Comme le précise la justification de l'aménagement, le problème fondamental qui doit être résolu avant toute autorisation d'aménagement de l'emplacement concerne les options les plus récentes de tracé de la chaussée qui sont toujours examinées dans le cadre de l'étude d'ÉE sur le prolongement du boulevard *Brian Coburn* et du *Transitway de Cumberland*, actuellement en cours. Cette étude a permis de déterminer la nécessité éventuelle pour la Ville d'acquérir des terrains permettant des accès routiers municipaux sur l'ensemble de l'emplacement. Par conséquent, il paraît en attendant prudent d'appliquer un suffixe de zone d'aménagement différé (-h), qui sera supprimé par le biais d'une modification au Règlement de zonage une fois l'étude terminée et lorsqu'il aura été déterminé qu'aucune partie de l'emplacement n'est visée par les

besoins d'accès routier municipal associé à l'éventuel saut-de-mouton au croisement du boulevard Brian Coburn et du chemin Navan. Les conditions précises à satisfaire pour supprimer le symbole d'aménagement différé sont décrites dans les dispositions d'exception.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

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

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Conseiller Blais – quartier Cumberland

Les questions entourant les aménagements dans le quartier 2 – Innes au cours de la seconde moitié de l'année 2018 ont été supervisées par les conseillers des autres quartiers d'Orléans. Par conséquent, le conseiller Blais a présenté des commentaires en opposition avec la modification proposée au Règlement de zonage.

Le conseiller Blais n'est pas favorable à l'aménagement de trois points d'accès routiers au centre commercial proposé sur le boulevard Brian Coburn, qui est destiné à être un axe rapide de substitution à grande capacité pour tous les usagers de la route. L'ajout d'un carrefour toutes directions très fréquenté et muni de feux de circulation créera des retards inutiles et un refoulement de la circulation. À titre d'exemple, on observe déjà de tels retards au nouveau centre commercial situé à l'angle du boulevard Brian Coburn et du chemin Tenth Line, et l'accroissement démographique ne devrait qu'aggraver ce problème.

De plus, le conseiller Blais soutient que l'emplacement est un boisé assez important et que la perte d'une façade arborée sur le boulevard Brian Coburn Boulevard sera significative. Même avec des opérations de replantation, il faudra attendre des générations avant que le paysage de rue retrouve son aspect actuel.

Enfin, en l'absence de conclusions concernant l'évaluation environnementale en cours visant le prolongement du boulevard *Brian Coburn* et le couloir de transport en commun rapide, et au regard du besoin par la Ville d'utiliser une partie importante de l'emplacement pour aménager des accès routiers publics, le conseiller Blais estime qu'il serait irresponsable de modifier le zonage de ce terrain à l'heure actuelle.

Conseillère Dudas – quartier Innes

La conseillère Dudas est d'accord avec le conseiller Blais pour ne pas permettre l'aménagement de trois points d'accès routiers au centre commercial proposé sur le boulevard Brian Coburn, comme il a été proposé à l'origine. Cet aménagement est contraire à la vocation de cet axe, qui est de permettre le flux de circulation vers l'extrémité est, et qu'il aura des répercussions négatives sur le déplacement des véhicules de transport en commun.

Ensuite, étant donné que l'aménagement proposé se trouve directement en face d'un futur parc-o-bus, la conseillère Dudas ne soutient pas l'implantation d'utilisations axées sur l'automobile, comme le poste d'essence et le lave-auto, dans le cadre de cet aménagement.

Enfin, à défaut de savoir ce que l'étude d'ÉE visant le prolongement du boulevard *Brian Coburn* et le couloir de transport en commun rapide révélera au chapitre des besoins en terrains, il paraît pour le moment inapproprié d'instaurer un zonage qui aura une incidence négative sur le processus.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Conformément au projet de loi 139, si le règlement de zonage proposé est adopté, il ne pourra faire l'objet d'un appel qu'en cas d'incompatibilités avec les dispositions de la Déclaration de principes provinciale ou de manque de conformité au Plan officiel. Si le règlement de zonage fait l'objet d'un appel, la préparation des documents requis par le Tribunal d'appel de l'aménagement local et la soumission d'observations au Tribunal peuvent se faire dans le cadre des ressources en personnel.

Si la modification de zonage est refusée, les motifs de la décision doivent être fournis. Compte tenu des délais limités actuels dans les affaires traitées par le Tribunal d'appel de l'aménagement local, le *Bureau du greffier municipal* et de l'avocat général cherchera à retenir les services d'un urbaniste externe, qui sera chargé de fournir un affidavit appuyant le rejet du premier examen de l'affaire par le Tribunal si ce rejet faisait l'objet d'un appel. Si un appel interjeté pour le rejet d'une demande de zonage aboutit, l'appelant doit démontrer que le zonage actuel est contraire à la Déclaration de principes provinciale et/ou n'est pas conforme aux dispositions du Plan officiel.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Comme il est mentionné dans la section « Discussion » du présent rapport, la modification de zonage proposée pour l'emplacement et son aménagement subséquent pourraient amoindrir les résultats de l'étude d'ÉE sur le prolongement du boulevard *Brian Coburn* et l'autre option de couloir pour le *Transitway* de *Cumberland* vers l'ouest, actuellement en cours. Cette étude a permis de déterminer la nécessité éventuelle pour la Ville d'acquérir des terrains permettant des accès routiers municipaux sur l'ensemble de l'emplacement. Bien que l'emplacement en tant que tel soit approprié pour les utilisations proposées, le personnel est d'avis que son aménagement ne devrait pas être réalisé avant qu'il soit déterminé qu'aucune de ses parties ne soit visée par les besoins d'accès routier municipal associé à l'éventuel saut-de-mouton au croisement du boulevard Brian Coburn et du chemin Navan. Pour limiter ce risque, le personnel recommande d'appliquer dans le Règlement de zonage un suffixe de zone d'aménagement différé pour cet emplacement. Ce suffixe ne pourrait être retiré qu'une fois terminée l'étude d'ÉE et lorsqu'il aura été déterminé qu'aucune partie de l'emplacement n'est désignée dans l'étude comme étant requise pour un accès routier municipal.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES BIENS

Aucune répercussion sur la gestion des biens n'est associée aux recommandations du présent rapport.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Si la demande de modification du zonage est refusée et portée en appel, la Ville demandera les services d'un urbaniste externe. Cette dépense sera alors imputée au budget de fonctionnement de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique. Selon l'étude d'ÉE en cours sur le prolongement du boulevard Brian Coburn et l'autre option de couloir pour le Transitway de Cumberland vers l'ouest, la Ville devra possiblement acquérir des terrains pour ses besoins futurs si un accès routier au site doit être aménagé.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Aucune répercussion sur l'accessibilité n'est associée au présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

Comme il est précisé aux sections « Contexte » et « Discussion » du présent rapport, le personnel estime que le boisé qui recouvre actuellement l'intégralité de cet emplacement candidat à une « étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains » dans le PCC, ne revêt pas une importance suffisante au plan environnemental pour justifier sa protection ou son statut prioritaire pour une acquisition par la Ville. Même si la protection de ce boisé avait été jugée importante, la Ville ne dispose pas des fonds nécessaires pour acquérir l'emplacement à sa juste valeur marchande, que ce soit par voie d'achat ou d'échange de terrains. La modification du zonage de l'emplacement pour y permettre la présence d'utilisations résidentielles et non résidentielles donnerait lieu à la suppression totale du boisé.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Le présent rapport aborde la priorité suivante du mandat du Conseil :

GP – Gouvernance, planification et prise de décisions

CALENDRIER DE TRAITEMENT DE LA DEMANDE

La demande n'a pas été traitée selon la date d'examen en temps voulu fixée pour le traitement des demandes de modifications au Règlement de zonage en raison du temps consacré pour résoudre les détails de zonage jugés appropriés pour l'emplacement et son contexte environnant.

DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 Carte de localisation et schéma de zonage

Document 2 Plan d'implantation conceptuel

Document 3 Détails du zonage recommandé

Document 4 Renseignements détaillés sur la consultation

CONCLUSION

Le personnel estime que la modification demandée au Règlement de zonage est conforme aux politiques pertinentes du Plan officiel et du PCC de la collectivité urbaine de l'Est (secteur de la Phase 1).

Le personnel estime que les utilisations et l'aménagement proposés n'auraient aucune répercussion importante sur l'utilisation future du boulevard Brian Coburn et du chemin Navan, et sur les niveaux de service qui y seront offerts. Des mesures d'atténuation, comme la synchronisation des feux de circulation et la priorisation de certains véhicules, pourraient être mises en place et déterminées dans le cadre du processus d'approbation du plan d'implantation.

De plus, bien que la perte du boisé aurait des répercussions négatives évidentes sur la collectivité environnante, l'emplacement n'est pas un endroit candidat pour une acquisition par la Ville, et la Ville ne dispose pas des fonds nécessaires pour acquérir l'emplacement à sa juste valeur marchande, que ce soit par voie d'achat ou d'échange de terrains.

Enfin, le personnel ne trouve pas inapproprié l'aménagement d'un poste d'essence et d'un lave-auto à proximité immédiate de la future station de transport en commun rapide et du parc-o-bus. L'emplacement n'est pas visé par l'une des désignations d'utilisation du sol du Plan officiel destinées à être densifiées. Les politiques associées à sa désignation de Secteur urbain général prévoient que les aménagements à cet endroit doivent adopter une forme bâtie essentiellement de faible hauteur et compatible avec le contexte environnant. Ces politiques permettent les aménagements de plus forte densité à proximité d'une station de transport en commun rapide, existante ou planifiée, à condition que le secteur environnant soit déjà caractérisé par des bâtiments plus élevés ou par des emplacements qui permettent la construction de bâtiments plus élevés. Tel n'est pas le cas dans la collectivité urbaine de l'Est, qui est principalement un quartier résidentiel de faible densité.

En conclusion, les utilisations proposées et les dispositions de zonage propres à l'emplacement, y compris la demande de zone d'aménagement différé, sont appropriées et compatibles avec le contexte observé dans les environs.

La Direction générale recommande donc l'approbation de la modification proposée au Règlement de zonage.

SUITE À DONNER

Les Services législatifs du Bureau du greffier municipal et de l'avocat général signaleront la décision du Conseil municipal au propriétaire, au requérant, à l'Ottawa Scene Canada Group (1565, avenue Chatelain, Ottawa (Ontario) K1Z 8B5) et à Krista O'Brien, Unité de la facturation, de la comptabilité et de la politique fiscale des

Services des recettes, Direction générale des services organisationnels (courrier interne : 26-76).

L'Unité du zonage et de l'interprétation de la Direction des politiques et de la planification, Services de développement économique et de planification à long terme, doit préparer le règlement de mise en œuvre et le faire suivre aux Services juridiques.

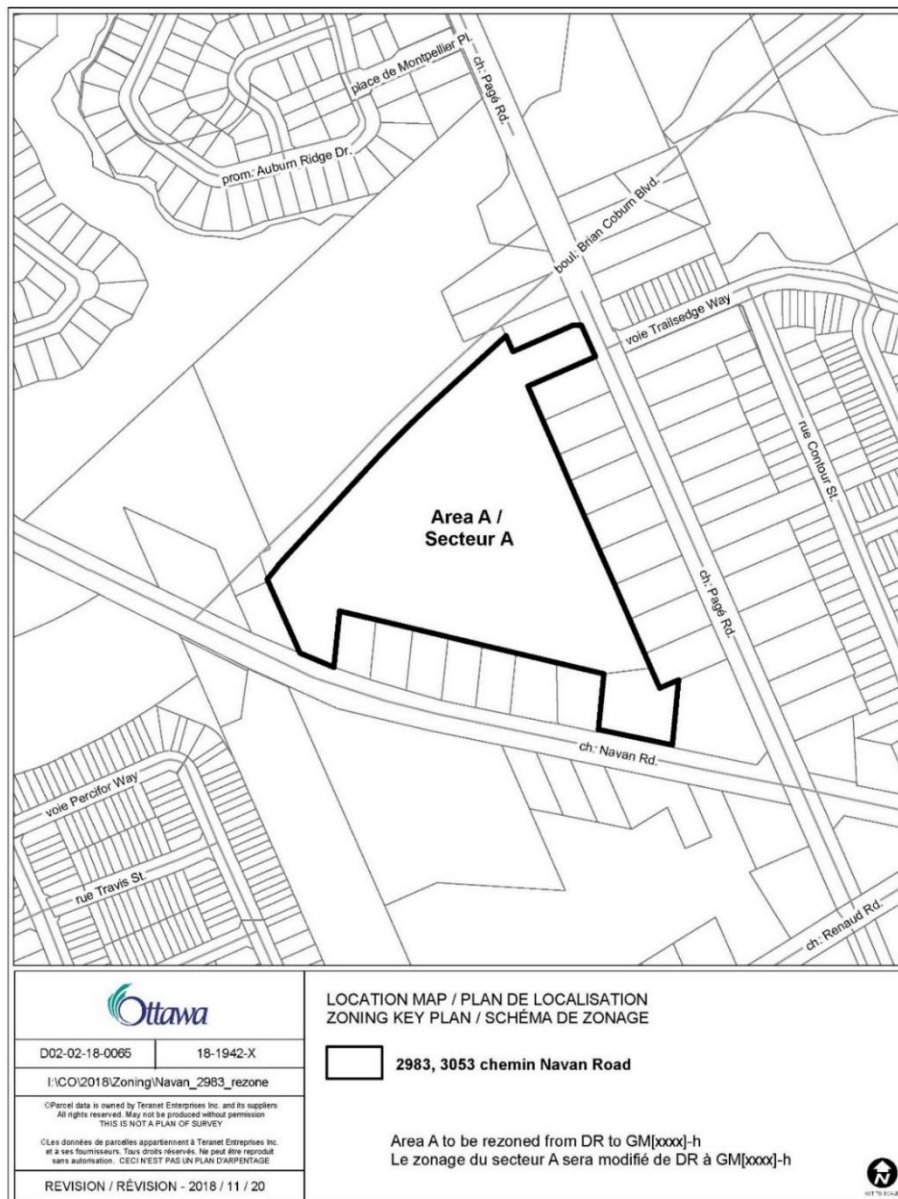
Les Services juridiques du Bureau du greffier municipal et de l'avocat général transmettront le règlement d'application au Conseil municipal.

La Direction de la planification des opérations des Services de planification doit publier l'avis officiel.

Document 1 – Plan de localisation

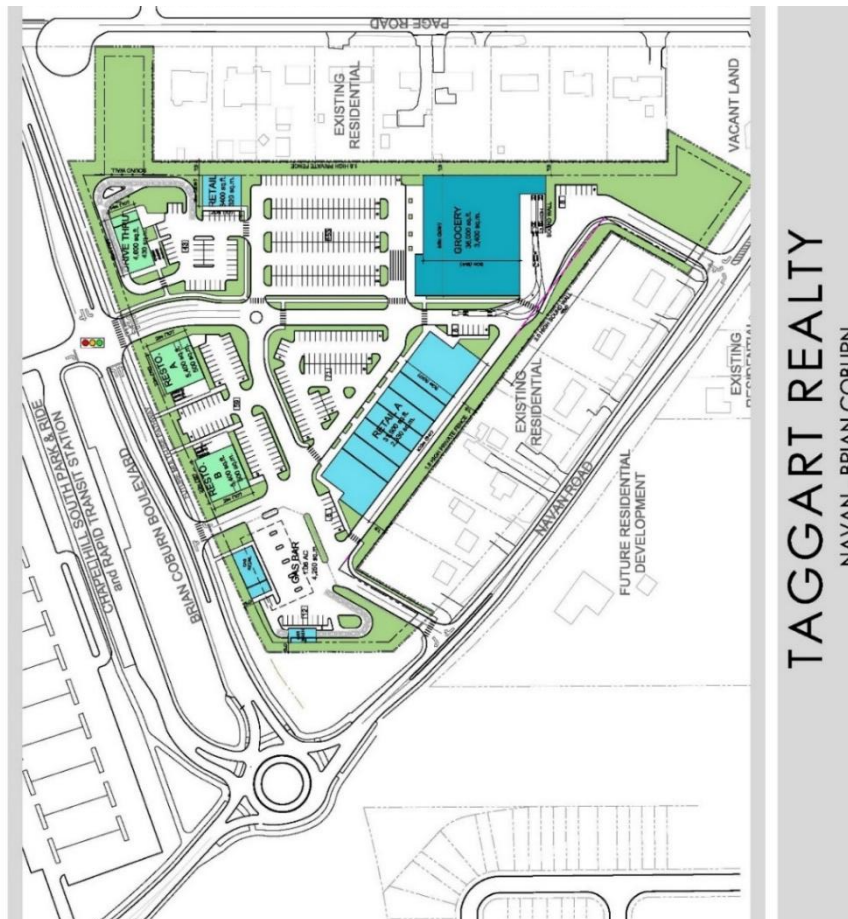
Pour consulter la carte interactive du zonage d'Ottawa, rendez-vous sur geoOttawa.

Le document 1 est un plan de localisation des terrains visés par la modification au Règlement de zonage et illustre la portée de la désignation DR actuelle, qui passera à GM[xxxx] H(14.5)-h.



Document 2 – Plan d'implantation conceptuel

Plan d'implantation conceptuel de l'aménagement proposé, illustrant un magasin d'alimentation pilier, un centre commercial, quatre commerces de détail, des restaurants ainsi qu'un poste d'essence et un lave-auto, tous orientés vers le boulevard Brian Coburn.



Document 3 – Détails du zonage recommandé

Modification proposée au Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa (no 2008-250) relativement aux 2983 et 3053, chemin Navan :

1. Modifier le zonage des terrains illustrés dans le document 1.
2. Ajouter une nouvelle exception [xxxx] à l'article 239 – Exceptions urbaines, dont les dispositions ont un effet analogue à celles qui suivent :

À la colonne II, ajouter ce qui suit :

- « GM[xxxx] H(14.5)-h »

À la colonne III, ajouter ce qui suit :

- « un poste d'essence, un lave-auto »

À la colonne IV, ajouter ce qui suit :

- « toutes les utilisations jusqu'à la suppression du symbole d'aménagement différé »

À la colonne V, ajouter ce qui suit :

- « retrait minimal requis dans toutes les cours contiguës à un lot occupé par une utilisation résidentielle : 7,5 m »
- « Le symbole d'aménagement différé ne pourra être supprimé que lorsque l'étude d'ÉE sur le prolongement du boulevard *Brian Coburn* et l'autre option de couloir pour le *Transitway* de *Cumberland* vers l'ouest sera terminée et lorsqu'il aura été déterminé qu'aucune partie de l'emplacement n'est visée par les besoins d'accès routier municipal associé à l'éventuel saut-de-mouton au croisement du boulevard *Brian Coburn* et du chemin *Navan*. »

Document 4 – Renseignements détaillés sur la consultation

Processus d'avis et de consultation

La publication des avis et la consultation publique se sont déroulées conformément à la Politique de publication des avis et de consultation publique approuvée par le Conseil municipal pour les modifications au Règlement de zonage. Une réunion portes ouvertes, organisée par le requérant, a eu lieu en soirée le 19 septembre 2018 à la maison de retraite Chapel Hill, située au 2305, chemin Pagé, pendant la période d'interdiction de réunions communautaires municipales imposée par la Ville qui a précédé l'élection municipale d'octobre 2018. Une cinquantaine de membres du public ont assisté à cette réunion publique, notamment le représentant d'une association communautaire du secteur.

Commentaires du public et réponses

Question/Commentaire	Réponse du personnel
Généralités	
Globalement en faveur des utilisations commerciales proposées et des commodités qui seront implantées dans la collectivité. Le secteur a besoin de plus de boutiques et de restaurants à distance de marche.	Noté
Certains résidents des chemins Pagé et Navan dont la résidence donne directement sur l'emplacement visé pourraient être intéressés de vendre leur propriété à Taggart Realty.	Noté. Le personnel a informé le requérant de l'intérêt manifesté par certains résidents.
L'aménagement proposé aura des répercussions négatives sur la valeur des propriétés résidentielles environnantes.	La valeur des propriétés n'est pas prise en compte dans l'évaluation d'une demande de modification au Règlement de zonage.
Comment l'augmentation probable du nombre de rongeurs et autres animaux	L'entretien régulier et la propreté de l'emplacement incomberaient au futur

Question/Commentaire	Réponse du personnel
<p>nuisibles qui seront attirés par la présence de commerces pourra-t-elle être atténuée de manière à ne pas devenir un fléau pour les propriétés adjacentes?</p>	<p>gestionnaire des espaces commerciaux.</p>
<p>L'aménagement commercial entraînera une diminution de la qualité de vie des résidents des propriétés adjacentes. Cela confirme la désignation « résidentielle » d'origine dans le plan de conception communautaire.</p>	<p>Que l'emplacement soit aménagé à des fins résidentielles ou commerciales, on observera des répercussions sur la capacité des résidents adjacents à profiter de leur propriété. Ces répercussions seraient examinées et atténuées de façon adéquate dans le cadre du processus subséquent d'approbation du plan d'implantation.</p>
<p>Les Algonquins ont des revendications territoriales dans ce secteur.</p>	<p><i>La Loi sur l'aménagement du territoire de l'Ontario</i> exige que la Ville avise les représentants locaux des Premières Nations du dépôt de la demande, de la tenue de la réunion publique et de la décision du Conseil.</p>
<p>L'attrait du centre commercial risque de faire augmenter le taux de criminalité dans le quartier résidentiel environnant. La sécurité des enfants sera menacée en raison de l'accroissement de la circulation et de la présence de bandes de rue. Une évaluation de la prévention du crime doit être réalisée, en particulier pour ce qui concerne les aires de chargement et de manutention proposées en cour arrière.</p>	<p>Des représentants en aménagement du milieu informeront Prévention du Crime, qui relève du Service de police d'Ottawa, des demandes subséquentes de réglementation du plan d'implantation, et prendront connaissance de leurs commentaires sur la conception proposée du plan d'implantation du point de vue de la prévention du crime grâce à l'aménagement du milieu.</p>

Question/Commentaire	Réponse du personnel
Utilisation du sol et design urbain	
<p>Pourquoi la Ville modifie-t-elle le zonage résidentiel actuel?</p> <p>Le besoin de commerces de détail sur cet emplacement est remis en cause, compte tenu de la pléthore de commerces sur les chemins Innes et Mer Bleue. Il ne manque tout simplement pas d'épicerie, de postes d'essence et de restaurants à Orléans.</p>	<p>Le zonage actuel de l'emplacement est « Zone d'aménagement différé » (DR) dans le Règlement de zonage 2008-250. Le PCC de la collectivité urbaine de l'Est (Phase 1) donne à l'emplacement une désignation de « Zone résidentielle de densité moyenne à faible ». Le requérant a demandé à ce que l'emplacement se voie attribuer une désignation de « Zone polyvalente générale », comme y ont droit tous les propriétaires fonciers. Le personnel a examiné les avantages de la modification proposée au Règlement de zonage, comme il est mentionné dans la section « Discussion » du présent rapport, et a estimé raisonnable cette demande de modification.</p>
<p>L'aménagement du poste d'essence juste à côté des résidences situées à l'arrière, avec les risques d'odeur et de contamination pour les habitations adjacentes, est préoccupant. Les résidents du chemin Pagé ne veulent pas d'un lave-auto ou d'un poste d'essence dans leur cour. Il faut déplacer ces installations à l'angle du chemin Navan et du boulevard Brian Coburn.</p>	<p>Le plan d'implantation conceptuel révisé qui a été soumis en appui de la demande illustre à présent que le poste d'essence et le lave-auto pourraient être aménagés à l'angle du chemin Navan et du boulevard Brian Coburn. Le personnel examinera l'emplacement définitif de ces installations lorsque le requérant aura soumis sa demande de réglementation du plan d'implantation.</p>
<p>La présence d'un poste d'essence et de boutiques n'est pas nécessaire à cet endroit puisqu'on en retrouve en grand nombre sur le chemin Innes, à</p>	<p>Il n'est pas déraisonnable d'envisager la présence autorisée d'un poste d'essence et d'un lave-auto sur un emplacement où le zonage autorise les utilisations</p>

Question/Commentaire	Réponse du personnel
<p>quelques minutes en voiture. Les utilisations commerciales à cet endroit seront sans doute ouvertes 24/7, en particulier le lave-auto et le poste d'essence. La désignation de Zone polyvalente générale n'autorise pas actuellement la présence d'un lave-auto et d'un poste d'essence. Pourquoi changer de désignation?</p>	<p>commerciales, en particulier s'il se trouve à l'angle de deux artères. La modification proposée au Règlement de zonage prévoit certaines exceptions d'utilisations liées à l'automobile dans la désignation de « Zone polyvalente générale » demandée.</p>
<p>L'aménagement commercial proposé aura des effets néfastes sur le caractère, l'ambiance, la sécurité et la valeur foncière du secteur, en raison de la dégradation visuelle, de la circulation, du bruit provenant de l'équipement en toiture, des opérations de déneigement, la pollution lumineuse, les odeurs, le drainage, la pollution, les déchets, les animaux nuisibles et la criminalité qui accompagnent invariablement de tels projets commerciaux.</p>	<p>Le personnel examine régulièrement l'ensemble des influences et des incidences sur la conception des emplacements lors de l'examen détaillé des plans d'implantation dont l'approbation est demandée. Le personnel veillera à ce que ces effets négatifs éventuels soient atténués adéquatement avant toute approbation d'une demande de réglementation du plan d'implantation.</p>
<p>Je suis globalement favorable à l'aménagement commercial de l'emplacement, dont l'échelle devrait à mon avis être réduite. Cet endroit devrait être plutôt axé sur la marche (accueillant pour les piétons), de caractère « pittoresque » ou même « charmant », et non pas adopter cet aspect de grande surface sans imagination abritant des établissements de restauration rapide</p>	<p>Le personnel collaborera étroitement avec le requérant, le propriétaire et l'architecte responsable du projet, afin de s'assurer que la disposition et la conception du centre commercial présentent des élévations extérieures intéressantes, des axes de circulation piétonne efficaces sur place et aux environs, un aménagement paysager et une conception globalement de qualité.</p>

Question/Commentaire	Réponse du personnel
et de service au volant. Il faudrait veiller à ce que l'architecture ait du charme. Ne transformez pas notre quartier comme le reste d'Orléans.	
Cet emplacement devrait être réservé à la création d'un parc communautaire accueillant notamment des terrains de baseball et de soccer, des patinoires, etc.	La Ville devrait acheter l'emplacement au propriétaire, à sa juste valeur marchande, et le consacrer à la création d'un parc municipal. Cet emplacement ne figure pas dans le PCC pertinent comme espace destiné à la création d'un parc municipal.
L'emplacement est désigné « résidentiel » dans le Plan de conception communautaire de la collectivité urbaine de l'Est. Un changement de désignation détruirait l'intégrité du plan. Le PCC ne devrait être modifié que pour des motifs importants et impérieux.	Le personnel estime que le changement de désignation dans le PCC, de « Zone résidentielle de densité moyenne à faible » à « Zone commerciale », ne compromettrait pas l'intégrité des principes directeurs du PCC et du plan proposé.
Que fera-t-on du terrain rectangulaire vacant et boisé situé à côté du poste d'essence proposé? Il devrait être préservé.	Aucune intervention n'est prévue sur la parcelle rectangulaire boisée donnant sur le chemin Pagé, à l'exception de son nettoyage et de l'enlèvement des arbres endommagés. La question de savoir si cette parcelle restera privée ou si elle sera transférée à la Ville fera l'objet de discussions lors du processus d'approbation du plan d'implantation.
L'épicerie et le centre commercial proposés auront un effet négatif sur l'accès des résidents au soleil. Les hauteurs de bâtiment devraient être limitées à deux étages afin de limiter	Le plan d'implantation conceptuel révisé présente des retraits de cours résidentielles arrière, depuis les chemins Pagé et Navan, de 7,5 mètres et 13,5 mètres respectivement. La hauteur des bâtiments

Question/Commentaire	Réponse du personnel
cette perte d'ensoleillement.	proposés le long des cours résidentielles arrière variera de 7,5 à 8 mètres, soit l'équivalent d'un bâtiment de deux étages environ.
Les retraits entre les résidences existantes et l'aménagement proposé sont insensés. Les aires de chargement ne devraient pas être contiguës aux propriétés résidentielles existantes.	Les aires de manutention associées aux centres commerciaux sont habituellement aménagées dans les cours arrière, de manière à ne pas être visibles depuis l'intérieur de l'emplacement et le domaine public (les rues). Le personnel s'assurera que les aires de manutention en cour arrière ne soient pas visibles depuis les propriétés résidentielles environnantes, grâce à l'installation adéquate de murs antibruit et à des aménagements paysagers.
La Ville devrait attribuer aux propriétés du chemin Navan une désignation d' « artère principale » afin de produire des occasions d'aménagement.	Le chemin Navan ne fait pas l'objet d'une désignation d' « artère principale » dans le Plan officiel de la Ville, et le PCC de la collectivité urbaine de l'Est (Phase 1) désigne les propriétés longeant le chemin comme appartenant à une « zone résidentielle ». Les utilisations polyvalentes qui longeront le chemin Navan seront installées plus à l'est, sur les terrains visés par la Phase 2 du PCC.
Le zonage devrait être inclusif. La variété de logements et d'espaces commerciaux rend la chose possible, car les gens appartenant à divers groupes de revenus pourraient y vivre, faire leurs courses et accéder facilement aux transports et aux services publics. Des immeubles	La modification recommandée au Règlement de zonage permettrait la présence d'immeubles résidentiels de hauteur moyenne à faible, ainsi que les utilisations non résidentielles souhaitées.

Question/Commentaire	Réponse du personnel
résidentiels de densité moyenne, abritant des boutiques en rez-de-chaussée et/ou des logements locatifs pour revenus mixtes, pourraient occuper une partie de l'emplacement.	
Les immeubles résidentiels de densité élevée devraient être interdits sur cet emplacement.	Le zonage général polyvalent recommandé permettrait la présence d'immeubles résidentiels de faible hauteur, atteignant au maximum quatre étages.
Environnement	
Je suis opposé à la suppression de la zone boisée qui se trouve sur la propriété visée. Il faudrait conserver le plus grand nombre d'arbres possible.	Comme il est mentionné dans la section « Discussion » du présent rapport, la valeur de ce boisé a été estimée insuffisante pour justifier sa protection.
Cet aménagement serait préjudiciable à la faune présente dans le secteur.	Même si peu d'arbres existants seront préservés, l'étude d'impact sur l'environnement qui a été menée n'a permis d'identifier aucun habitat d'espèce en voie de disparition sur l'emplacement.
Une zone tampon arborée devrait être conservée entre les habitations longeant le chemin Pagé qui donnent sur l'emplacement.	La nécessité de surélever considérablement les niveaux du sol de l'emplacement, à des fins de drainage et de viabilisation, il sera difficile de préserver un grand nombre d'arbres qui longent les habitations. La modification recommandée au Règlement de zonage propose la création d'une zone tampon paysagée et un retrait de 7,5 mètres depuis les bâtiments, dans lequel il serait possible de mettre en place un modeste plan de reboisement.
Je suis préoccupé par la pollution	Le plan d'implantation conceptuel révisé

Question/Commentaire	Réponse du personnel
<p>provenant du poste d'essence et du lave-auto, par les émissions des équipements de CVC, par les odeurs des ordures et leurs effets sur la qualité de l'air dans le secteur avoisinant.</p>	<p>soumis en appui à la demande illustre maintenant le poste d'essence le lave-auto déplacés à l'angle du chemin Navan et du boulevard Brian Coburn. Lorsque le requérant aura déposé sa demande de réglementation du plan d'implantation, les mesures d'atténuation appropriées pour limiter le bruit en général, notamment l'installation de murs antibruit, seront mises en place.</p>
<p>Transports et circulation</p>	
<p>L'aménagement proposé entraînera une augmentation de la circulation. Ce secteur est déjà très encombré, surtout aux heures de pointe. Le chemin Navan ne suffit déjà plus à desservir la population locale et la circulation actuelle (le chemin Navan est déjà un itinéraire de poids lourds avec le passage des camions à ordures qui se rendent à l'installation d'élimination des déchets) et est devenu dangereux pour les automobilistes et les piétons. L'aménagement de deux entrées de centre commercial sur le chemin Navan est exagéré. Il faut envisager la réfection du chemin Navan dans le cadre de l'aménagement proposé. Le potentiel piétonnier doit être évalué.</p>	<p>Toutes les intersections du chemin Navan situées dans le secteur à l'étude présentent des niveaux de service acceptable en matière de circulation automobile (variant de « A » à « E »). Une évaluation du potentiel piétonnier fera partie des exigences associées à une éventuelle demande de réglementation du plan d'implantation. L'aménagement de deux points permettant d'accéder à un centre commercial d'une échelle comparable à celui proposé et de le quitter est une pratique courante.</p>
<p>Je suis préoccupé par le fait que l'augmentation de la circulation dans le secteur risque de ralentir le passage au carrefour giratoire du chemin Navan</p>	<p>La circulation observée en heure de pointe du matin à l'angle Brian Coburn/Navan (direction ouest) devrait être proche de sa capacité maximale dans un avenir</p>

Question/Commentaire	Réponse du personnel
et du boulevard Brian Coburn.	prévisible. Tous les autres déplacements dans ce carrefour giratoire, aux autres périodes de la journée, devraient se faire selon des niveaux de service acceptables.
Un carrefour muni de feux de circulation à l'entrée principale du centre commercial donnant sur le boulevard Brian Coburn, face au parc-o-bus planifié, retardera la circulation. Il faudrait envisager l'aménagement d'un carrefour giratoire devant l'entrée principale donnant sur le boulevard Brian Coburn afin de réduire les embouteillages.	Des discussions sont en cours au sujet de l'installation de feux de circulation et de la conception de l'entrée principale du centre commercial donnant sur le boulevard Brian Coburn. Cette question sera résolue lors de l'examen de la demande de réglementation du plan d'implantation.
L'intersection des chemins Navan et Pagé, qui n'est pas perpendiculaire, présente des risques pour la circulation automobile et piétonnière. La Ville devrait réexaminer la possibilité de fermer le chemin afin d'empêcher l'accès depuis le chemin Navan.	Le chemin Pagé a été fermé à la hauteur du boulevard Brian Coburn au moment de sa construction. De plus, les déplacements en direction nord et les virages à gauche à l'angle des chemins Pagé et Navan sont à présent interdits et physiquement impossibles.
L'accès proposé pour les camions sur le chemin Navan depuis le centre commercial proposé risque de faire refouler la circulation en direction est venant du boulevard Brian Coburn. Un accès supplémentaire pour les camions et leurs manœuvres de virage entraîneront une augmentation des volumes de véhicules, perturberont le débit de circulation et augmenteront les possibilités d'incidents de la	L'accès proposé pour les véhicules de service au centre commercial sera aménagé à l'angle sud-est de l'emplacement. Il ne devrait entraîner aucune répercussion sur la circulation observée sur le boulevard Brian Coburn, car la plupart des livraisons effectuées par des véhicules de service se feront en dehors des heures de pointe.

Question/Commentaire	Réponse du personnel
circulation.	
Nivellement, drainage et services	
Préoccupations entourant le nivellement et le drainage de l'emplacement. Les habitations contiguës devraient être protégées des inondations et des problèmes de drainage du genre de ceux ayant découlé de la construction du boulevard Brian Coburn.	La Ville exige que tous les promoteurs privés d'aménagement d'emplacements retiennent sur place toutes les eaux de drainage de surface et de ruissellement, et qu'ils les acheminent dans le réseau d'égouts municipal grâce à des rigoles de drainage et des égouts pluviaux installés sur place. La Ville examine tous les plans de nivellement et de drainage associés au nouvel aménagement.
Puisque des égouts sanitaires et pluviaux seront installés dans le cadre de ce projet, le promoteur devrait envisager d'intégrer dans ses plans de viabilisation les sept habitations viabilisées par des services privés qui longent le chemin Navan, surtout si l'on tient compte du fait que l'aménagement commercial influera sur la nappe phréatique qui alimente ces habitations.	Toutes les propriétés privées du secteur urbain doivent être raccordées aux services municipaux. La Ville n'entend pas permettre le raccordement d'égouts d'une propriété vers un autre réseau d'égouts privé. Les propriétés qui longent le chemin Navan devraient être raccordées aux services municipaux lorsque cette voie aura été urbanisée.
Travaux de construction	
Je suis préoccupé par les dommages aux propriétés attribuables aux vibrations excessives provenant de la machinerie lourde et des divers travaux de construction. Si des propriétés sont endommagées au cours des travaux, le constructeur sera-t-il tenu	Lorsque les conditions sont adéquates, la Ville demande au promoteur de procéder, avant et après les travaux, à l'inspection de toutes les propriétés adjacentes afin de déterminer si des dommages directement liés aux travaux de construction sont évidents.

Question/Commentaire	Réponse du personnel
responsable des dommages occasionnés?	
Quel est le calendrier des travaux d'aménagement? Quelles sont les dates prévues de lancement et d'achèvement des travaux?	Pour le moment, le personnel n'a pas encore discuté avec le requérant de la date de lancement des travaux ou de l'échelonnement du projet.
Les travaux risquent de paralyser le secteur, comme ce fut le cas avec la récente construction du carrefour giratoire et les travaux de réasphaltage de la chaussée.	Le promoteur serait tenu de fournir à la Ville un plan de gestion des travaux avant le lancement de son projet et avant toute fermeture de voie ou déviation, le cas échéant.
Processus	
Une réunion d'information publique devrait être organisée dans le cadre de ce projet, et un préavis adéquat devra être donné aux membres du public.	Comme il est mentionné dans la section « Discussion » du présent rapport, une réunion portes ouvertes organisée par le requérant a eu lieu en septembre 2018, pendant la période d'interdiction de réunions communautaires municipales imposée par la Ville qui a précédé l'élection municipale d'octobre 2018. Le personnel de la Ville a ensuite estimé que cette réunion portes ouvertes avait été suffisamment annoncée et suivie pour rendre inutile l'organisation par la Ville d'une séance d'information publique.

Commentaires des organismes communautaires et réponses

Aucun commentaire n'a été reçu de la part des représentants des organismes communautaires locaux.