

Rapport au :  
Report to:

Comité de l'urbanisme  
Planning Committee  
11 avril 2019/ 11 April 2019

et au Conseil / and Council  
25 avril 2019  
24 April 2019

Soumis le 25 février 2019  
Submitted on February 25, 2019

Soumis par:  
Submitted by  
Lee Ann Snedden,

Directrice / Director, Submitted on Date submitted\_ENG  
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 :  
Andrew McCreight, titre / Urbaniste / Planner, Examen des demandes  
d'aménagement centrale / Development Review Central  
613-580-2424, 22568, Andrew.McCreight@ottawa.ca

Ward: RIDEAU-VANIER (12)

File Number: ACS2019-PIE-PS-0014

OBJET: Modification du Règlement de zonage – 263, avenue Greenway

SUBJECT: Zoning By-law Amendment – 263 Greenway Avenue

#### RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

1. Que le Comité de l'urbanisme recommande au Conseil d'approuver une modification du *Règlement de zonage* (n° 2008-250) visant le 263, avenue

Greensway afin de permettre la construction d'un immeuble d'habitation de six étages, comme l'expose en détail le document 2;

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 assujetties aux 'exigences d'explication' aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, à la réunion du Conseil municipal prévue le 24 avril 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 263 Greensway Avenue to permit a six-storey apartment building, as detailed in Document 2.
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 the *Planning Act* 'Explanation Requirements' at the City Council Meeting on April 24, 2019," subject to submissions received between the publication of this report and the time of Council's decision.

## CONTEXTE

[Cliquez ici pour en savoir plus sur le processus de demande d'aménagement visant la 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**

263, avenue Greensway

## **Propriétaire**

Manor Park Management Inc. – Anand Aggarwal

## **Requérant**

Momentum Planning & Communications – Dennis Jacobs

## **Architecte**

Project1Studio – Ryan Koolwine

## **Description du site et du secteur**

L'emplacement visé est situé dans le quartier du parc Kingsview, près de l'angle nord-ouest de l'intersection du chemin de Montréal et de la promenade Vanier, à l'intersection des avenues Mark et Greensway, dans le quartier 12 (Rideau-Vanier).

Ce lot de forme irrégulière a une superficie de 4 523 mètres carrés, et sa façade, d'environ 46 mètres, donne sur l'avenue Greensway. S'y trouve actuellement un immeuble d'habitation de deux étages comptant neuf logements (267, avenue Greensway) et, à l'arrière, un grand parc de stationnement de surface de 112 places. L'immeuble d'habitation, situé à l'avant du site, s'agence bien avec la majorité de ceux de l'avenue Mark.

Le secteur où se trouve le site est délimité à l'est par la promenade Vanier, et comporte des maisons individuelles non attenantes au nord, un mélange de petits immeubles principalement résidentiels sur l'avenue Mark à l'ouest, et de petits immeubles commerciaux qui font partie d'une zone de rue principale traditionnelle sur le chemin de Montréal au sud.

## **Résumé de la demande de modification du Règlement de zonage**

La demande vise l'aménagement sur le site d'un nouvel immeuble d'habitation de six étages comptant 77 logements, qui sera orienté vers la partie du site donnant sur la

promenade Vanier. L'immeuble remplacerait la majeure partie de l'actuel parc de stationnement de surface.

La proposition comprend aussi un garage de stationnement souterrain de 70 places, un nouvel aménagement paysager sur le périmètre du site, une entrée active et des allées reliées au trottoir de la promenade Vanier, des logements au niveau du sol sur le site donnant également sur la promenade Vanier, ainsi qu'un espace le long de la limite sud de la propriété réservé pour l'aménagement d'un sentier polyvalent dans le cadre du projet de revitalisation du chemin de Montréal. Les dessins, y compris le plan d'implantation, figurent au document 4.

La propriété est actuellement désignée zone résidentielle de densité 4, sous-zone O (R4O). Ce zonage permet diverses utilisations résidentielles, allant d'habitations isolées à de petits immeubles d'habitation d'une hauteur maximale de 11 mètres. La propriété est aussi assujettie aux dispositions sur la zone sous-jacente de plaine inondable du parc Kingsview.

La demande de modification du *Règlement de zonage* vise à changer le zonage de la propriété pour en faire une zone résidentielle de densité 5 (R5) et ainsi permettre la construction de l'immeuble d'habitation de hauteur moyenne (six étages) proposé. Il est également demandé que les places de stationnement puissent aussi être utilisées par les résidents de l'avenue Mark. Cette modification de zonage ferait en sorte, même avec une désignation de zone R5, que les autorisations seraient distinctes pour l'avant du site, là où se trouve l'immeuble existant, et la partie arrière, où serait construit le nouvel immeuble. On entend ainsi éviter d'augmenter la limite de hauteur sur la propriété en entier, et d'assurer la conformité aux règles de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau.

Voici les grandes lignes de la modification du zonage :

- Modifier le zonage de la propriété pour en faire une zone résidentielle de densité 5, sous-zone B (R5B), avec la nouvelle exception urbaine [xxxx] et l'annexe Syyy.
- L'exception urbaine [xxxx] comprend les dispositions suivantes :
  - Limiter le parc de stationnement à un maximum de 85 places, places des visiteurs exclues.

- Ajouter une utilisation de parc de stationnement ainsi qu'une disposition indiquant que cette utilisation doit se limiter aux places fournies (excédentaires par rapport aux places requises) et ne peut être réservée qu'aux résidents du 263, avenue Greensway, ou par d'autres utilisateurs des lots ayant pour désignation municipale les 20 et 29, avenue Mark. Plus précisément, cela comprend les immeubles existants des 20, 29, 30, 39, 40, 49, 50, 59, 60, 69, 70 et 80, avenue Mark, et l'immeuble d'habitation proposé qui sera situé au 20, avenue Mark (zonage D02-02-18-0073).
- Permettre des retraits de cour minimaux de 0,5 mètre depuis toute voie privée (entrée pour véhicules) d'un complexe immobilier; le minimum autorisé est de 1,8 mètre.
- Assujettir les retraits de cour requis et les hauteurs maximales de bâtiment à la nouvelle annexe Syyy.
- L'annexe yyy régit les retraits de cour requis et les hauteurs maximales de bâtiment, ce qui, par conséquent, limite aussi la surface de plancher hors œuvre brute maximale conformément aux règles de l'Office de protection de la nature.

## **ANALYSE**

### Consultation publique

Un avis a été donné et une consultation publique a eu lieu, conformément à la Politique d'avis et de consultation publique approuvée par le Conseil pour les demandes d'aménagement.

Dans le cadre du processus d'examen de la demande, le requérant a tenu, le 29 novembre 2018, une séance d'information publique qui portait aussi sur l'aménagement proposé pour le 20, avenue Mark; environ 35 personnes y ont assisté. Les discussions ont principalement porté sur le projet du 263, avenue Greensway, ainsi que sur les arrangements de stationnement proposés pour les résidents des propriétés concernées. Le demandeur a fait une présentation sur les différentes propositions, qui a été suivie d'une période de questions. Le personnel a assisté à la séance pour recevoir les questions sur le processus et les étapes à venir. Étaient aussi présents le conseiller Fleury et un représentant de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau.

En outre, environ 30 personnes ou groupes ont formulé des commentaires sur l'aménagement proposé. La majorité d'entre eux se sont prononcés contre le projet, soulevant des problèmes comme la congestion et la sécurité routière, le stationnement, le zonage ponctuel par rapport à l'intention de se limiter à des immeubles de quatre étages, ainsi que des problèmes liés à la zone inondable et à l'infrastructure du quartier. Au total, trois commentaires ont été soumis en appui à la proposition.

Pour en savoir plus sur le processus de consultation du projet, référez-vous au document 5 du présent rapport.

### **Désignation dans le Plan officiel**

Selon l'annexe B du Plan officiel, la propriété se trouve dans un secteur urbain général.

#### Sous-section 3.6.1 – Secteur urbain général

Cette désignation permet l'aménagement d'un large éventail de types d'habitations qui répondent aux besoins des gens, quels que soient leur âge, leur revenu et leur situation. Les projets de densification résidentielle reposant sur des aménagements intercalaires doivent s'harmoniser au caractère du secteur pour rehausser les dispositions et les formes bâties désirables existantes tout en assurant un équilibre entre les différents types d'habitations et d'occupations.

### **Autres politiques applicables**

#### Sous-section 2.2.2 – Gestion de la croissance dans le secteur urbain

Cette sous-section indique où la croissance aura lieu dans la ville. Les politiques qu'elle contient favorisent la densification dans les secteurs urbains généraux, dans l'optique où ceux-ci continueront d'évoluer par la densification et les aménagements intercalaires, mais à une échelle déterminée par la proximité des grands axes et du transport en commun et par la fonction prévue pour le secteur. Le caractère du quartier touché entre aussi en compte dans l'évaluation de la compatibilité. La croissance doit être orientée là où les services existent déjà, et les aménagements intercalaires et les réaménagements doivent être compatibles avec le contexte existant ou la fonction prévue du secteur. Toute activité de densification doit cadrer avec les dispositions de la sous-section 2.5.1 – Esthétique urbaine et compatibilité et de la section 4.11 – Conception urbaine et compatibilité.

#### Sous-section 2.5.1 – Esthétique urbaine et compatibilité

Cette sous-section présente les outils et les objectifs de conception qui permettront d'assurer la compatibilité des nouveaux aménagements et la grande qualité de la conception. Ces objectifs consistent notamment à favoriser le sentiment d'appartenance, à définir des espaces publics et privés de qualité par l'aménagement, à veiller à ce que les nouveaux aménagements respectent le caractère des secteurs existants, et à tenir compte de l'adaptabilité et de la diversité en créant des lieux pouvant s'adapter et évoluer facilement au fil du temps.

#### Sous-section 4.8.1 – Plaines inondables

Ces politiques ont pour objet de diminuer les coûts potentiels pour la Ville ou les risques de blessures, de pertes de vie, de dommages aux biens et de perturbations économiques et sociales pouvant être directement ou indirectement attribuables à des aménagements et à d'autres activités menées dans des plaines inondables. Y est également reconnu le rôle important que jouent les plaines inondables dans les systèmes de drainage naturels. L'objectif général est de limiter l'aménagement dans les zones inondables. Selon l'année K, l'emplacement visé dans la proposition est assujéti à la Politique sur les plaines inondables composées de deux zones, les deux zones étant le canal des crues et la zone limite du canal des crues. Ce double zonage permet d'effectuer certains aménagements à l'intérieur de la zone limite du canal des crues, là où il est possible de le faire de façon sécuritaire, sans conséquence néfaste.

#### 4.11 – Conception urbaine et compatibilité

Les projets d'aménagement doivent être examinés et évalués en fonction des politiques de la section 4.11, qui porte sur les différents aspects de la conception urbaine et de la compatibilité : profil et hauteur des immeubles, répercussions potentielles, transition de la forme bâtie et densification dans les quartiers établis. Par cet examen, on cherche à voir à ce que le nouvel aménagement soit compatible avec le milieu et adapté à celui-ci, tout en assurant une transition appropriée entre les degrés de densité et les utilisations du sol.

## **Justification de l'aménagement**

### Politiques du Plan officiel

La demande dont il est question ici a été examinée au regard du Plan officiel consolidé (2003), y compris selon la modification du Plan officiel (MPO) n° 150.

La MPO n° 150 précise les orientations stratégiques dans les secteurs urbains généraux (3.6.1) relativement à la hauteur des bâtiments, qui continuera d'être principalement faible (maximum de quatre étages). Le projet sera évalué en fonction de sa compatibilité avec le contexte du secteur et sa fonction prévue. L'aménagement de bâtiments plus élevés pourrait être envisagé dans des lieux déjà caractérisés par de tels bâtiments. Les politiques antérieures s'appuyaient davantage sur la sous-section 2.5.1 et la section 4.11 pour ce type de bâtiments.

Compte tenu du contexte du secteur et de l'emplacement visé, l'aménagement proposé non seulement cadre avec le caractère de l'intersection du chemin de Montréal et de la promenade Vanier, mais le rehaussera. Ce contexte est bien distinct du caractère équilibré du quartier résidentiel du parc Kingsview : le chemin de Montréal est une rue principale traditionnelle, un secteur entouré de terrains où sont actuellement permis les bâtiments de six à neuf étages. De plus, le Plan secondaire du district du chemin Montréal autorise l'aménagement de bâtiments d'un maximum de sept étages sur les propriétés avoisinantes donnant sur le chemin de Montréal. L'immeuble de six étages proposé est conforme aux dispositions associées à la désignation de secteur urbain général, y compris à celles de la MPO n° 150, qui permet la construction de bâtiments plus élevés.

Par ailleurs, le projet respecte les sous-sections 2.5.1 et 4.11 en ce qu'il prévoit le réaménagement d'un grand parc de stationnement de surface et cadre avec le caractère actuel du secteur. Il y aura un important ajout d'aménagements paysagers, et les vastes retraits prévus seront conformes aux règles de zonage en vigueur et assureront la compatibilité du site avec les propriétés avoisinantes. L'immeuble de six étages apportera une transition harmonieuse entre la fonction de rue principale du chemin de Montréal et le quartier résidentiel bien établi qui se trouve au nord. Les plans de conception prévoient des reculs au-dessus du deuxième étage, et la partie nord de l'immeuble située le plus près de la zone résidentielle voisine est réduite à une forme bâtie de deux étages; les étages supérieurs accuseront un recul de 7 mètres de plus.

Dans les plans, les entrées actives et l'aménagement paysager sont intégrés à la façade donnant sur la promenade Vanier, et le parc de stationnement se trouve sur le site, dans un garage souterrain. Est aussi prévue la possibilité d'aménager, dans le cadre du projet de revitalisation du chemin de Montréal, un nouveau sentier polyvalent longeant la limite sud de la propriété. L'utilisation définitive de cet espace sera déterminée au terme du processus d'approbation du plan d'implantation; si l'aménagement du sentier polyvalent n'est pas approuvé avant le plan d'implantation, il sera envisagé de remplir cet espace par des aménagements paysagers ou d'autres utilisations appropriées. Par souci de clarté, la parcelle de terrain prévue pour le sentier polyvalent a été intégrée à l'annexe yyy (document 3) afin d'éviter tout problème de zonage lié aux droits de propriété.

Conformément à la sous-section 4.8.1 – Plaines inondables et aux politiques sur les plaines inondables composées de deux zones, l'aménagement et les modifications du site proposés prévoient les mesures appropriées pour répondre aux normes de protection contre les inondations, aux normes des ouvrages de protection des berges et aux normes d'accès, à la satisfaction de la Ville et de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau. Certains aménagements sont permis dans la zone de réglementation propre à Kingsview; par exemple, il existe un test qui sert à vérifier si les terrains restent conformes à la désignation municipale d'utilisation du sol (zonage). Dans ce contexte, l'Office de protection de la nature n'avalisera pas une densification supérieure à ce qui est actuellement permis. Bien que la recommandation consiste à faire passer le zonage des terrains visés de R4 à R5 et à accroître la hauteur de bâtiment, la nouvelle exception urbaine [xxxx] et l'annexe yyy y restreignent les possibilités d'aménagement. Il s'agit d'une stratégie pour conserver les éléments existants et permis à l'avant du site, tout en appliquant un zonage propre à l'aménagement proposé à l'arrière du site. En découle un zonage qui couvre environ 60 % de la surface hors œuvre comparativement à ce qui est actuellement permis dans les zones R4O. Certains aménagements limités pourraient être permis dans la zone visée par la recommandation, mais ils devront se faire selon une approche cohérente qui, par voie de zonage, limitera toute autre densification dans la plaine inondable, surtout comparativement à ce qui peut être construit selon les dispositions du zonage R4O.

De plus, l'entrée du garage est conçue de sorte que l'accès respecte la limite réglementaire de 1:100 ans pour l'élévation de la plaine inondable, et les plans du

bâtiment comprend des mesures de protection contre les crues, qui seront vérifiées dans le cadre du processus d'approbation du plan d'implantation.

Le zonage recommandé n'implique pas un degré de densification dépassant celui permis par le zonage sous-jacent existant (R4O), conformément aux règles de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau. En outre, le processus d'approbation du plan d'implantation entraînera le déploiement des mesures appropriées de protection contre les crues.

L'aménagement proposé est conforme au Plan officiel.

Détail du zonage proposé

Comme l'indique le document 2, la modification du *Règlement de zonage* proposée fera passer l'emplacement à un zonage R5B, avec une exception urbaine [XXXX] et l'annexe yyy pour diverses normes fonctionnelles. Voici un résumé des justifications des modifications :

- Le projet d'aménagement, qui prévoit la construction d'un immeuble de 77 logements s'ajoutant aux 9 de l'immeuble existant, nécessite un total de 33 places de stationnement pour les résidents et de 7 places pour les visiteurs. La limite envisagée de 85 places fera en sorte que le reste du site demeurera paysagé, comme illustré dans le plan d'implantation soumis, et assurera un certain contrôle du nombre de places (autres que celles nécessaires) pouvant être louées par les occupants des logements de l'avenue Mark. L'ajout de cette disposition apportera de la certitude quant aux éventuelles ententes de stationnement entre les propriétaires concernés.
- Le fait d'ajouter une utilisation de parc de stationnement dans le but précis de fournir des places aux résidents du 263, avenue Greensway et des logements de l'avenue Mark permettra de limiter l'utilisation de ces places, ce qui empêchera la création d'un parc de stationnement commercial. Toute location des places à des personnes qui n'habitent pas dans ces propriétés resterait interdite. De plus, certains résidents de l'avenue Mark ont dit vouloir conserver l'accès aux places proposées. Au total, les immeubles de l'avenue Mark (existants et proposés) et l'aménagement du 263, avenue Greensway compteront 208 logements et 124 places de stationnement résidentiel. La Direction générale juge que ce ratio

des places de stationnement (0,59 place par logement) est adéquat, et que leur emplacement offrira un accès sûr et pratique.

- Les dispositions de zonage concernant le retrait minimal depuis une voie privée officialiseront la situation actuelle pour l'immeuble existant. Ces dispositions, qui ne visent que les complexes immobiliers, s'appliqueront d'office au nouvel aménagement. Le personnel a vérifié l'emplacement de l'allée et de la voie privée, et ne prévoit aucun effet négatif.
- Les retraits de cour minimaux proposés dans l'annexe yyy sont conformes aux exigences en vigueur pour les zones R40; en fait, ils réduisent l'enveloppe de bâtiment globale autorisée sur le site, comparativement à celle autorisée actuellement. De plus, l'annexe prévoit des reculs au-dessus du deuxième étage de l'immeuble proposé ainsi qu'une transition harmonieuse vers les propriétés résidentielles situées au nord.

### **Déclaration de principes provinciale**

À l'issue de l'examen de la proposition, le personnel a déterminé qu'elle était conforme à la Déclaration de principes provinciale de 2014.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

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

### **COMMENTAIRES DU CONSEILLER DE QUARTIER**

Le conseiller Mathieu Fleury a formulé les commentaires suivants :

« Je me réjouis d'apprendre que les ordures seront entreposées à l'intérieur au 263, avenue Greensway. Il est important de disposer d'un large éventail de logements comptant entre une et trois chambres à coucher dans notre collectivité – un besoin auquel vient répondre ce projet d'aménagement.

Le sentier polyvalent fera l'objet d'autres discussions dans le cadre de la réglementation du plan d'implantation. De plus, à l'étape de la réglementation du plan d'implantation, je veillerai à ce que les espaces de stationnement ne se transforment pas en parc de stationnement commercial. Enfin, j'aimerais voir dans l'aménagement davantage de verdure et un éclairage approprié. »

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Conformément au projet de loi 139, si les dispositions de zonage proposées sont adoptées, la décision ne pourra être portée en appel qu'en cas d'incompatibilité avec les dispositions de la Déclaration de principes provinciale ou de non-conformité au Plan officiel. S'il y a appel, la préparation des documents requis par le Tribunal d'appel de l'aménagement local et la soumission d'observations au Tribunal pourront se faire par le personnel interne.

Si la modification du zonage est refusée, les motifs de la décision devront être fournis. Si appel est interjeté contre le rejet de la demande de zonage, l'appelant devra démontrer que le zonage actuel est contraire à la Déclaration de principes provinciale et/ou qu'il n'est pas conforme aux dispositions du Plan officiel. Compte tenu des courts délais actuels dans les affaires soumises au Tribunal d'appel de l'aménagement local, le Bureau du greffier municipal et de l'avocat général devra faire appel à un urbaniste externe pour qu'il soumette un affidavit appuyant le rejet aux fins du premier examen de l'affaire par le Tribunal.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES**

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

## **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS**

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

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Aucune répercussion financière directe n'est associée à l'approbation de la modification de zonage. Si la demande de modification du zonage est refusée et que cette décision est 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.

## RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Lors du processus d'examen de la demande, le Comité consultatif sur l'accessibilité a été consulté; il a souligné que le nombre de places de stationnement pour personnes handicapées fournies aux résidents et aux visiteurs était insuffisant. Des corrections ont été apportées pour ajouter des places accessibles et seront examinées en vue de l'approbation du plan d'implantation. Aucune autre répercussion sur l'accessibilité n'a été relevée.

## PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la priorité suivante :

- PE2 – Soutenir la croissance de l'économie locale

## 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 du *Règlement de zonage*, car le rapport devait être inscrit au même ordre du jour que celui de la demande visant le 20, avenue Mark.

## DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 Carte de localisation

Document 2 Détail du zonage recommandé

Document 3 Annexe yyy

Document 4 Concept de la proposition

Document 5 Renseignements sur la consultation

## CONCLUSION

La Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique appuie la demande et les modifications du *Règlement de zonage* proposées. Il s'agit d'un bon exemple de projet d'aménagement intercalaire et de densification dans un secteur urbain général. Le contexte de l'emplacement est favorable à la construction d'un immeuble de six étages, et la compatibilité avec le

contexte actuel et la fonction prévue du secteur est assurée par une transition harmonieuse et des reculs par rapport à la hauteur des bâtiments, des retraits généreux où sont prévus des aménagements paysagers et des espaces libres, et une conception fonctionnelle se traduisant par une utilisation efficace du terrain et des ressources existantes. L'immeuble proposé comprend des mesures de protection contre les crues conformes aux normes, à la satisfaction de la Ville et de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau. L'aménagement est bien adapté à son contexte, et les modifications demandées sont conformes aux dispositions du Plan officiel et de la Déclaration de principes provinciale.

### **SUITE À DONNER**

Les Services législatifs du Bureau du greffier municipal et de l'avocat général communiqueront la décision du Conseil municipal au propriétaire; au demandeur; et à Krista O'Brien, Unité de la facturation, de la comptabilité et de la politique fiscales, Recettes, Direction générale des services organisationnels (courrier interne : 26-76).

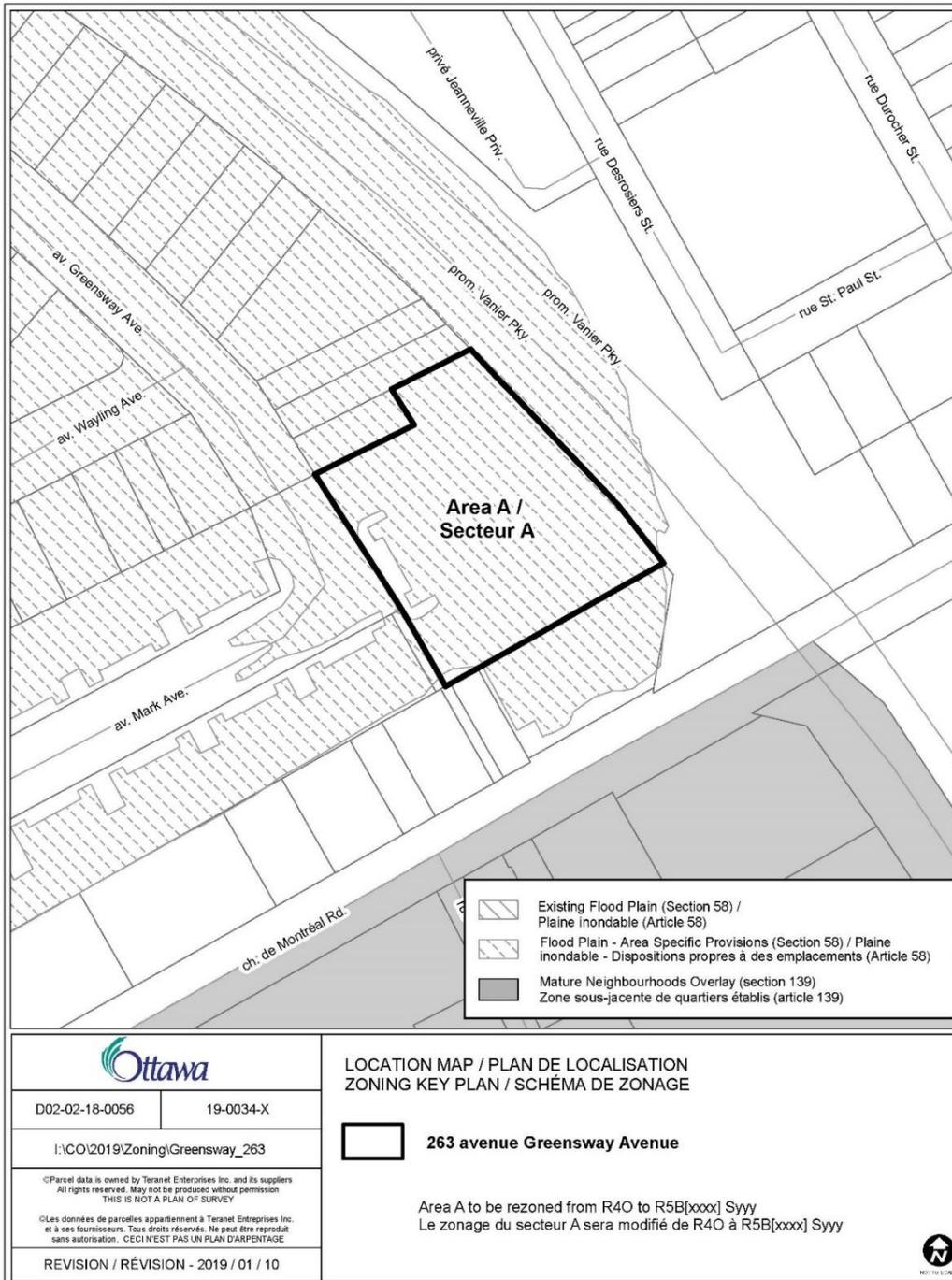
L'Unité du zonage et de l'interprétation, Direction des politiques et de la planification, Direction du développement économique et de la planification à long terme préparera le règlement d'application et le fera parvenir aux Services juridiques.

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

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

Document 1 – Carte de localisation

Pour consulter la carte interactive du zonage d'Ottawa, visiter [geoOttawa](http://geoOttawa).

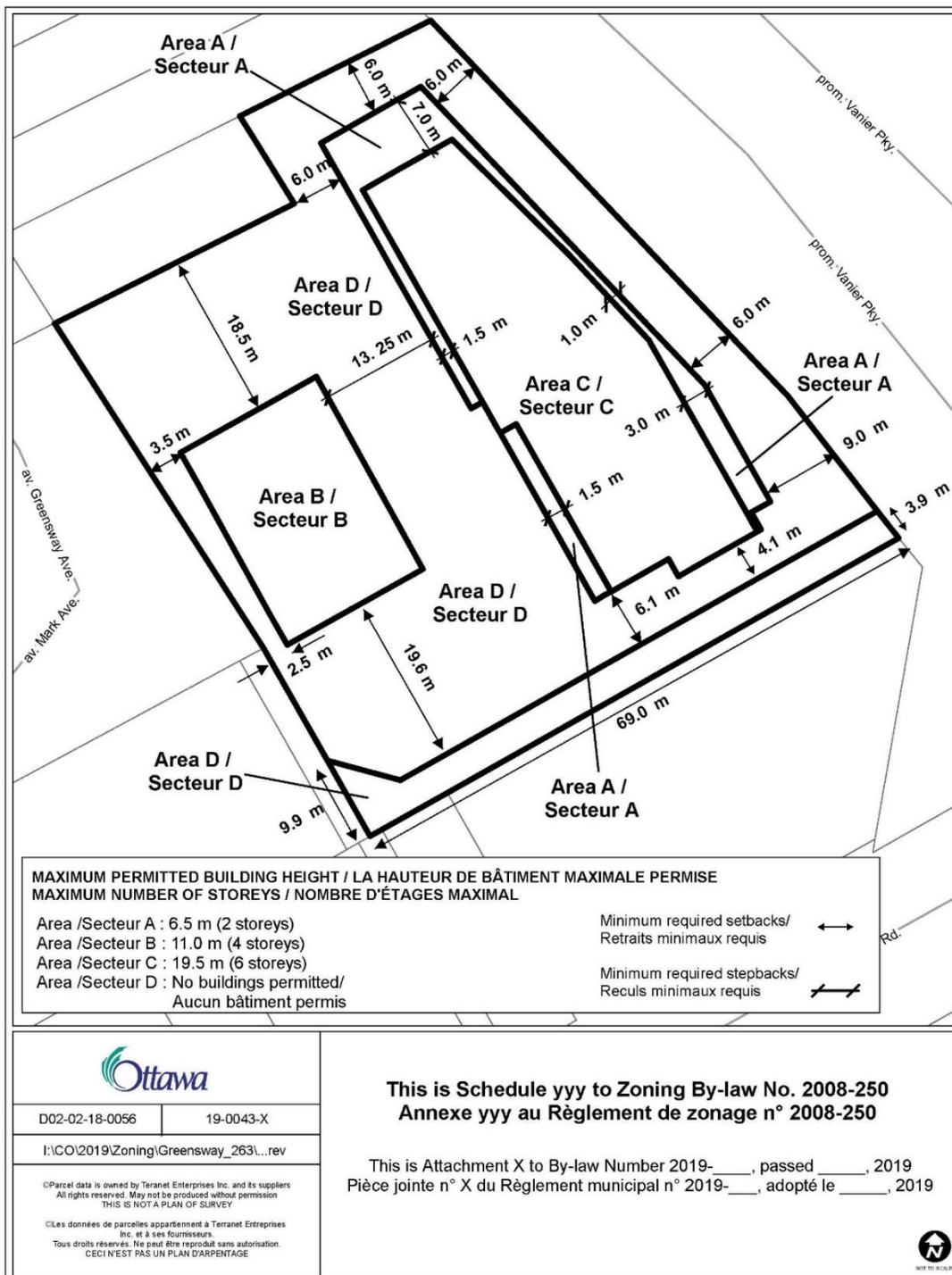


## Document 2 – Détail du zonage recommandé

Voici les modifications qu'il est proposé d'apporter au *Règlement de zonage* de la Ville d'Ottawa (n° 2008-250) pour le 263, avenue Greensway :

1. Modifier le zonage pour le faire passer de R4O à R5B [xxxx] Syyy, comme l'indique le document 1.
2. Modifier la partie 17 par l'ajout de la nouvelle annexe yyy, fournie dans le document 3.
3. Modifier l'article 239 par l'ajout de la nouvelle exception [xxxx], dont les dispositions ont un effet analogue à celles qui suivent :
  - a) Dans la colonne III, ajouter « parc de stationnement » comme utilisation permise supplémentaire.
  - b) Dans la colonne V, ajouter des dispositions ayant un effet analogue à celles qui suivent :
    - i) Le nombre total de places de stationnement, places pour visiteurs exclues, ne doit pas dépasser 85;
    - ii) L'utilisation de parc de stationnement se limite aux places de stationnement fournies (autres que celles requises), et est réservée aux résidents des bâtiments à utilisation résidentielle situés sur les lots ayant pour désignation municipale le 263, avenue Greensway et les 20 et 29, avenue Mark.
    - iii) Nonobstant le tableau 131(2), le retrait minimal entre tout mur d'un bâtiment à utilisation résidentielle et une voie privée est de 0,5 mètre.
    - iv) Les retraits de cours minimaux et les hauteurs de bâtiment maximales autorisés sont indiqués à l'annexe yyy.

Document 3 – Annexe yyy







Vue depuis la promenade Vanier

Vue depuis l'intérieur du site



## Document 5 – Renseignements sur la consultation

Un avis a été donné et une consultation publique a eu lieu, conformément à la Politique d'avis et de consultation publique approuvée par le Conseil pour les demandes d'aménagement.

Dans le cadre du processus d'examen de la demande, le requérant a tenu, le 29 novembre 2018, une séance d'information publique qui portait aussi sur l'aménagement proposé pour le 20, avenue Mark; environ 35 personnes y ont assisté. Les discussions ont principalement porté sur le projet du 263, avenue Greensway, ainsi que sur les arrangements de stationnement proposés pour les résidents des propriétés concernées. Le demandeur a fait une présentation sur les différentes propositions, qui a été suivie d'une période de questions. Le personnel a assisté à la séance pour recevoir les questions sur le processus et les étapes à venir. Étaient aussi présents le conseiller Fleury et un représentant de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau.

En outre, environ 30 personnes ou groupes ont formulé des commentaires sur l'aménagement proposé. La majorité d'entre eux se sont prononcés contre le projet, soulevant des problèmes comme la congestion et la sécurité routière, le stationnement, le zonage ponctuel par rapport à l'intention de se limiter à des immeubles de quatre

étages, ainsi que des problèmes liés à la zone inondable et à l'infrastructure du quartier. Au total, trois commentaires ont été soumis en appui à la proposition.

Voici le résumé des commentaires formulés par les membres du public, présentés sans ordre particulier :

### **Zonage ponctuel et hauteur de bâtiment**

Résumé des commentaires :

- Opposition à l'augmentation dans cette zone désignée R4 de la hauteur permise afin d'autoriser un immeuble de six étages, lequel détonnerait dans le quartier et pourrait notamment créer de l'ombre, être trop grand et entraîner une dévaluation des propriétés.
- Les objectifs en matière de densification et d'aménagements intercalaires peuvent être atteints avec l'actuel zonage R4; la construction d'immeubles de quatre étages ou moins serait plus raisonnable et entraînerait moins de problèmes de stationnement et de circulation.
- Ce projet créera dans le quartier un précédent sur lequel s'appuyer pour réaménager le reste de l'avenue Mark. Le zonage actuel doit être préservé.
- Un immeuble de six étages près de propriétés de seulement 6 mètres serait inapproprié sur le plan de la volumétrie.
- La même demande d'augmentation de la densité et de la hauteur sera présentée plus tard pour la partie avant du site, en raison des places de stationnement excédentaires.
- Avec l'approbation d'autres demandes dans le secteur comme celles visant le 112, chemin de Montréal et l'Eastview Shopping Centre, les centaines de nouveaux logements aménagés dans cette zone restreinte auront des répercussions négatives.
- La proposition compromet sérieusement les dispositions et le caractère établis du parc Kingsview.

- Le nouveau zonage R5 créera un précédent qui fera augmenter considérablement la circulation dans le quartier.
- La Ville d'Ottawa n'a pas montré qu'elle a réfléchi à la façon de modifier le zonage de ce quartier de sorte à intégrer des logements à utilisation polyvalente ou à respecter le plan d'aménagement du chemin de Montréal.

Réponse :

Bien que le zonage passe de R4 à R5, le projet est un bon exemple de répartition de la densification en fonction du contexte du site et de son voisinage. L'aménagement proposé et le zonage recommandé représentent en fait une enveloppe de bâtiment de 60 % par rapport à ce qui pourrait être construit avec le zonage actuel. Le degré de densification est donc adapté au contexte existant.

Le rapport du personnel fournit davantage d'explications sur ce point, mais il est important de souligner le lien qui serait créé par le site et les aménagements proposés entre le quartier résidentiel établi du parc Kingsview et la zone de rue principale traditionnelle, à l'intersection du chemin de Montréal et de la promenade Vanier. Un immeuble de six étages serait caractéristique de cette intersection selon le zonage actuel et la fonction prévue dans le Plan secondaire du district du chemin Montréal. L'immeuble, les retraits et les reculs sont conçus pour être compatibles avec le quartier résidentiel avoisinant : les retraits cadrent dans le contexte du secteur et des liens avec les cours, et le côté nord de l'immeuble est limité à deux étages, ce qui crée une transition. Il n'y aura pas de problème d'ombrage, comme l'a démontré l'étude sur l'ombrage soumise, et rien ne prouve que ce type d'aménagement fera diminuer la valeur des propriétés.

Enfin, l'aménagement proposé ne créera pas de précédent puisque la pertinence des projets est déterminée au cas par cas. L'approbation recommandée est fondée sur le contexte propre au site et sur l'emplacement de l'immeuble proposé. Les mêmes justifications ne pourront être appliquées de manière générale dans le reste du quartier.

### **Circulation et transport**

Résumé des commentaires :

- L'intersection des chemins North River et de Montréal est le seul point d'entrée et de sortie pour la circulation dans le quartier. L'ajout de véhicules et l'augmentation de l'achalandage sont d'une importance cruciale : ça ne fonctionnera pas.
- La circulation sur l'avenue Mark sera beaucoup plus dense.
- L'augmentation du débit de circulation de transit sur l'avenue Wayling est inacceptable; on sait déjà que certains résidents des avenues Mark et Greensway utilisent cette voie.
- Plusieurs réserves ont été exprimées concernant le rapport sur le transport, notamment au sujet des données désuètes, des prévisions irréalistes compte tenu des analyses des conditions hivernales, et du manque de coordination avec les autres approbations et le projet de revitalisation du chemin de Montréal. Ont aussi été mentionnés les problèmes relatifs à l'évaluation de l'intersection des chemins North River et de Montréal et aux résultats concernant les heures de pointe, la faible visibilité et la congestion routière. Les prévisions quant à l'augmentation de la circulation semblent trop optimistes.
- L'augmentation du débit de circulation sur l'avenue Mark entraînera des conflits avec la voie cyclable proposée.
- La circulation et la pollution accrues constituent un danger pour les piétons et les cyclistes.
- L'évaluation sur le transport ne tient pas compte des facteurs saisonniers. La piste cyclable à l'intersection des chemins North River et de Montréal est très achalandée; la concentration de piétons et de cyclistes y est exceptionnelle comparativement à une intersection « ordinaire ».
- Les répercussions sur la circulation semblent sous-estimées. Des problèmes de circulation ont été soulignés dans le plan du projet de revitalisation du chemin de Montréal, et on en constate déjà entre la promenade Vanier et le pont Cummings. Pourquoi voudrait-on faire augmenter le débit de circulation à cet endroit?

Réponse :

Une étude sur le transport a été soumise en appui à la demande; le personnel n'anticipe aucun problème de transport lié au rezonage. Bien qu'on sache que l'aménagement proposé fera augmenter le débit de circulation, la capacité du réseau routier local est suffisante pour répondre à la demande. De plus, le projet municipal de revitalisation du chemin de Montréal est un processus actif par lequel la Ville examine la nouvelle conception fonctionnelle du chemin de Montréal, qui comprend l'intersection des chemins North River et de Montréal. La circulation y est certes difficile aux heures de pointe, mais une bonne planification tient compte de tous les modes de transport pour atteindre les meilleurs résultats possible. La sécurité est une priorité, particulièrement celle des piétons et des cyclistes. L'incidence prévue sur le débit de circulation devrait être négligeable, et les résidents bénéficieront d'un excellent accès aux réseaux piétonniers et cyclables ainsi qu'au transport en commun.

Dans le cadre du processus d'approbation du plan d'implantation, d'autres modifications pourraient être apportées à l'étude sur le transport pour que puisse être présenté un rapport complet, conforme aux lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports. Cependant, à la lumière de l'examen mené à ce jour, le rezonage recommandé ne devrait pas présenter de problème majeur.

### **Stationnement**

Résumé des commentaires :

- Il est excessif de proposer 144 places de stationnement : cela entraînera la création d'un parc de stationnement commercial et va à l'encontre de l'objectif de promotion du transport actif.
- Il ne faut pas accepter de doubler le nombre de places de stationnement requises et de l'augmenter bien au-delà du nombre de logements proposés.
- Rien ne justifie l'aménagement de toutes ces places de stationnement supplémentaires.
- L'aménagement d'un garage de stationnement souterrain de deux étages n'est pas justifié et entraînera d'autres problèmes, comme la nécessité de dynamiter lors des travaux ou l'augmentation injustifiée du débit de circulation. Les locataires auront un excellent accès au transport en commun.

- Tout rezonage doit s'accompagner d'une interdiction de louer des places de stationnement à des personnes qui ne sont pas des occupants.
- Les occupants actuels (des deux côtés des avenues Mark et Greensway) – y compris ceux des logements de l'aménagement proposé au 20, avenue Mark – devraient avoir leur propre place de stationnement au 263, avenue Greensway.
- Les places de stationnement réservées du 20, avenue Mark devraient être transférées au 263, avenue Greensway sans frais supplémentaires.
- Le parc de stationnement semble présenter les caractéristiques d'un parc nécessitant un permis pour les personnes qui n'habitent pas au 263, avenue Greensway. Un garage de stationnement public n'a pas sa place dans un quartier résidentiel, et le fait qu'il soit construit pour un immeuble résidentiel ne rend pas la chose plus acceptable.

Réponse :

À la suite de la diffusion initiale de la demande, le requérant a soumis une justification sur le stationnement en réponse aux questions et préoccupations liées au stationnement supplémentaire proposé qui, au total, comptait 144 places. La justification expliquait qu'il était prévu de louer les places supplémentaires aux résidents des immeubles de l'avenue Mark. Après la séance d'information du 29 novembre 2018, durant laquelle d'autres points ont été soulevés, le requérant a révisé sa proposition pour en retirer le deuxième étage du garage souterrain, réduisant ainsi le nombre total de places à 92.

Le zonage recommandé a été rédigé de façon à interdire l'aménagement de parcs de stationnement commerciaux ou publics, mais à autoriser les résidents du site visé et des immeubles de l'avenue Mark à utiliser les places de stationnement fournies. Même si le *Règlement de zonage* ne prévoit pas de taux maximal de stationnement pour ce site, le zonage recommandé en impose un pour clarifier les utilisations qui seront permises. Le projet prévoit certes une utilisation du stationnement par les occupants des logements de l'avenue Mark, mais à titre de comparaison, l'aménagement proposé compte 86 logements (immeubles existant et proposé), et un total de 85 places de stationnement résidentiel. Dans ce contexte, un ratio de stationnement de 1:1 n'est pas déraisonnable, d'autant plus qu'il se trouve réduit lorsqu'on tient compte de l'ensemble

des logements de l'avenue Mark et de ce site. L'aménagement de places de stationnement hors rue sécuritaires et pratiques pour les résidents locaux ne devrait avoir aucune incidence négative. Nous nous pencherons davantage sur les conditions à établir à l'étape d'approbation du plan d'implantation pour assurer une solide application de ce que le zonage recommandé permettra.

### **Plaine inondable et infrastructure du quartier**

Résumé des commentaires :

- Comment peut-on proposer un garage de stationnement souterrain dans une plaine inondable?
- Pour les autres projets du quartier, il a fallu respecter les dispositions liées aux plaines inondables, par exemple, en faisant soulever les résidences à une hauteur exceptionnelle, en aménageant des sous-sols ou en investissant dans des mesures de protection contre les crues. Quelles mesures prendra-t-on pour cet aménagement? Ce projet doit être traité avec autant de rigueur que les autres.
- On ne semble pas avoir tenu compte du fait que le site visé se trouve sur une plaine inondable, avec le garage souterrain qui serait construit et le local électrique qui serait situé dans une partie possiblement inondable de l'immeuble.
- Beaucoup de problèmes ont été soulevés concernant l'infrastructure existante du quartier, avec les refoulements d'égouts récents dans les sous-sols et les problèmes de capacité rencontrés. L'accroissement de la pression sur l'infrastructure actuelle aggravera la situation.

Réponse :

L'immeuble proposé est conforme aux politiques du Plan officiel qui touchent aux règles sur les plaines inondables de la zone, comme l'explique le rapport du personnel. De plus, au terme du processus d'approbation du plan d'implantation, et vu la participation de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau, l'approbation sera assortie de certaines conditions, notamment la mise en œuvre de mesures de protection contre les crues et leur inspection durant la construction, ainsi que la confirmation de mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments.

En ce qui concerne l'infrastructure existante du quartier, le personnel a réalisé une évaluation plus approfondie après la séance d'information du 29 novembre, et a noté ce qui suit : pour les eaux usées, la parcelle est raccordée à un égout sanitaire de l'avenue Mark, et non de l'avenue Greensway. Les résidences de l'avenue Greensway qui ont été inondées se trouvent plus loin au nord et ne seront pas touchées par l'augmentation du débit d'eaux usées en provenance de l'aménagement proposé. Les inondations dans ce secteur sont causées par la grande quantité d'eaux parasites qui s'écoulent dans le réseau d'égouts dans les périodes de précipitations abondantes. Lorsque nous réaménageons un site, nous déconnectons le drain de fondation du réseau d'égout, ce qui permet d'évacuer une partie des eaux parasites. Pour ce site, nous éliminerions environ un litre par seconde en cas d'incident grave, de sorte que si le futur débit du site est égal ou inférieur au débit actuel, il est fort probable que le débit du réseau ne s'en trouvera pas augmenté.

Le réseau d'égouts pluviaux est semi-séparatif, ce qui signifie que les résidences n'y sont pas raccordées. De plus, comme un réseau de gestion des eaux pluviales sera requis, le débit d'eaux pluviales provenant de la propriété sera inférieur au débit actuel. Le drainage des eaux pluviales ne contribuera pas aux inondations locales.

Enfin, le collecteur de la rivière Rideau a déjà causé des problèmes dans ce secteur. Depuis 2004, la Ville déploie des mesures pour réduire la pression sur la ligne piézométrique le long du collecteur, par exemple, le jumelage du collecteur et du réservoir de Côte-de-Sable.

### **Autres préoccupations**

Commentaires :

Cet immeuble d'habitation comprendra-t-il des logements abordables? Comme notre quartier a toujours été diversifié, il serait décevant de voir des résidents délogés sans logement abordable à leur disposition.

Opposition à la demande de rezonage et d'aménagement d'un immeuble d'habitation « de luxe » de six étages. Les loyers seront beaucoup plus élevés que ceux des vieux bâtiments de l'avenue Mark.

Réponse :

Le requérant signale que c'est un immeuble locatif qui sera construit. Ce type d'habitation est une option que l'on peut généralement qualifier d'abordable, mais rien n'oblige le requérant à aménager des logements abordables comme tels. Les loyers seront dictés par le marché, et ne relèvent pas de la demande d'aménagement.

Commentaires :

Le forage souterrain entraînera des problèmes d'eau et causera des dommages aux propriétés existantes. La construction d'un garage souterrain à deux étages pourrait nécessiter l'excavation et le dynamitage de la roche en place, et les vibrations pourraient endommager nos propriétés. Si le promoteur va de l'avant, les entités responsables devront nous fournir une garantie écrite expliquant ce qui produira si nos propriétés sont endommagées par les travaux.

Réponse :

Une étude géotechnique a été présentée à l'appui des demandes, et son examen nous permet de confirmer qu'il n'y aura aucune répercussion sur les propriétés avoisinantes à craindre. De plus, l'approbation du plan d'implantation s'accompagnera de conditions sur le dynamitage. Tous les travaux de construction doivent être exécutés conformément à toute approbation et à tout règlement de la Ville d'Ottawa qui s'applique. Le personnel de la Ville ainsi que le requérant et propriétaire ont communiqué régulièrement avec les personnes ayant exprimé des craintes quant au possible endommagement des propriétés et aux travaux de construction.

## COMMENTAIRES ET RÉPONSES DES ASSOCIATIONS COMMUNAUTAIRES

### **Association communautaire de Vanier**

L'Association communautaire de Vanier a participé activement au processus d'examen de cette proposition.

Au fil des différentes discussions tenues lors de l'examen, elle a exprimé des craintes quant à la circulation, au stationnement, au zonage ponctuel, à la hauteur de bâtiment, ainsi qu'à l'aménagement du terrain, notamment en ce qui concerne le sentier polyvalent et l'aménagement paysager. Ces commentaires étaient semblables à ceux exposés ci-dessus. Après la dernière modification de la proposition, en janvier, le personnel a reçu le message suivant :

« Bien sûr, nous appuyons la décision de retirer le deuxième étage du garage souterrain qui semblait manifestement inapproprié pour toutes les personnes concernées lors des séances de consultation.

Le zonage ponctuel du 263, avenue Greensway demeure une grande source de préoccupation pour les résidents. D'autres propositions formulées dans le cadre du projet de revitalisation du chemin de Montréal entraînent des inquiétudes similaires, particulièrement en ce qui concerne le quartier du parc Kingsview, étant donné les répercussions potentielles sur la circulation. De même, il subsiste des problèmes relatifs aux infrastructures cyclables situées à l'ouest de la promenade Vanier. Encore une fois, la proposition d'aménager une emprise cyclable traversant le 263, avenue Greensway suscite des questions, notamment concernant ses répercussions sur la sécurité des piétons et des cyclistes sur le chemin North River. Le fait que l'équipe de projet reconnaisse qu'il n'y a pas grand-chose à faire pour régler le problème de capacité touchant la partie du sentier polyvalent située à l'angle des chemins North River et de Montréal a renforcé les craintes de la population, qui y voit un signe de mauvaise planification.

Lorsque nous regardons le plan d'implantation, le point qui ressort pour nous est que si le sentier polyvalent traverse la propriété, ce sera un accès non contrôlé de plus à celle-ci à partir de la promenade, ce qui rendra difficile la gestion des activités criminelles, déjà fréquentes dans les environs immédiats. Pour donner un petit exemple, j'ai entendu le personnel d'urbanisme recommander de ne pas installer de supports à vélo pour la nuit dans ce genre de contexte. Il serait préférable d'agrandir les aires d'agrément, notamment en aménageant des aires de jeux pour les enfants des occupants. »

Réponse :

Le personnel remercie l'Association communautaire de Vanier pour sa participation au processus d'examen et pour sa rétroaction. Les commentaires reçus sur le nombre excédentaire de places de stationnement initialement proposé ont influencé l'examen de la proposition, de laquelle a été retiré le deuxième étage du garage de stationnement souterrain. Les motifs d'appui sont expliqués dans le rapport du personnel, ainsi que dans les réponses données aux commentaires présentés ci-dessus. Une fois le nouveau zonage établi, les éléments d'aménagement additionnels, comme l'utilisation

de la zone réservée au sentier polyvalent et l'aménagement paysager définitif du site, seront confirmés dans la demande d'approbation du plan d'implantation.