

**MINOR ZONING BY-LAW AMENDMENT APPLICATION
DELEGATED AUTHORITY REPORT
MANAGER, DEVELOPMENT REVIEW**

Location of Minor Re-zoning: 3145 Conroy Road

File No.: D02-02-25-0096

Date of Application: December 11, 2025

This MINOR ZONING BY-LAW AMENDMENT application, for the land zoned General Industrial, Subzone 3, Urban Exception 1751 (IG3[1751]), in Zoning By-law 2008-250, as shown on the attached Location Map, and submitted by Pamela Whyte and Ivan Ho, Parsons Inc., on behalf of WO MW Realty Limited, is to modify performance regulations related to an industrial facility for the outdoor storage, servicing, and refuelling of Miller Waste fleet vehicles and storage bins as detailed in the attached Supporting Documentation.

This application was processed as a Minor Zoning By-law Amendment under the minor re-zoning category of modifications to performance regulations only.

This MINOR ZONING BY-LAW AMENDMENT IS RECOMMENDED TO BE APPROVED and the following action is required:

1. That an exception be amended to Zoning By-law No. 2008-250 for this property with provisions similar in effect to the following:
 - a) Amend Exception [1751] of Section 239 Urban Exceptions of By-law 2008-250 with provisions similar in effect to the following:
 - i. In Column V, Provisions, add the text:
 - Despite Section 55, Table 55: Maximum Permitted Height for an accessory use, building or structure in an IG3 zone: 8.08 metres
 - Section 59(1) does not apply.
 - For the purposes of lot line interpretation, the western most lot line is considered to be the front lot line.

February 12, 2026

Date

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Wildman', with a long horizontal flourish extending to the right.

Geraldine Wildman,
Manager, Development Review South
Planning, Development and Building Services
Department

Enclosures: Minor Zoning By-law Amendment Supporting Information
Document 1 - Location Map

MINOR ZONING BY-LAW AMENDMENT APPLICATION SUPPORTING INFORMATION

File Number: D02-02-25-0096

SITE LOCATION

3145 Conroy Road, and as shown on Document 1.

SYNOPSIS OF APPLICATION

The subject site is located on the southeast corner of the Conroy Road and CN Walkley Rail Corridor intersection and contains remnants of a former go-kart track and mini golf course. The site measures approximately 4.86 hectares in area and has no frontage on a public street due to a City of Ottawa owned parcel located between the site and Conroy Road. The City of Ottawa owned parcel is reserved as part of an Environmental Assessment completed in 1997 for potential grade separation of Conroy Road at the intersection with CN Walkley Rail Corridor. An existing easement grants access to the site through the city-owned parcel.

Land uses in the surrounding area include the CN Walkley Rail Corridor, light industrial and commercial uses to the north; City of Ottawa fleet maintenance facility, vacant land, and Swansea Woods Park to the east; vacant City of Ottawa owned land, a residential neighbourhood, and a place of worship to the south; and vacant City of Ottawa owned land, Conroy Road, and Greenboro Skateboard Park to the west.

The Minor Zoning By-law Amendment application and a concurrent Site Plan Control application was submitted to facilitate the development of an industrial facility for the outdoor storage, servicing, and refuelling of Miller Waste fleet vehicles and storage bins.

The applicant is seeking relief to:

- Permit an accessory building height of 8.08 metres, whereas the Zoning By-law permits a maximum height of 6 metres for accessory buildings and structures;
- Permit development to occur on a lot with no frontage, whereas the Zoning By-law requires a minimum frontage of 3 metres along an improved public street; and
- Define the westernmost lot line as the front lot line for zoning purposes.

Staff will continue to work with the applicant on site design as part of the ongoing Site Plan Control application.

DECISION AND RATIONALE

This application is approved for the following reasons:

- The proposal is consistent with the Provincial Planning Statement. The subject site is located within an employment area and is zoned to permit the proposed industrial use. The Provincial Planning Statement directs municipalities to plan for, protect and preserve employment areas for current and future employment uses, such as manufacturing, warehousing, and goods movement. Additionally, the Provincial Planning Statement directs municipalities to address land use compatibility between employment areas and adjacent sensitive land uses by providing an appropriate transition. The Provincial D6 Compatibility between Industrial Facilities Guidelines require a minimum separation distance of 70 metres between a Class II facility (as proposed) and a sensitive land use. The proposed development exceeds this minimum as the site is located approximately 91 metres from the residential dwellings to the south.
- The requested relief is appropriate and conforms with the Official Plan. The Official Plan designates this property Industrial and Logistics in the Outer Urban Transect. Industrial and Logistics lands are protected to ensure a suitable supply of lands are protected for traditional industrial land uses in strategic locations that provide easy access to provincial 400 series highways. Without relief to permit development to occur on a lot with no frontage on a public street, this property which was set aside and included in the City's supply of employment lands would not be able to be developed for its defined use. When the parcel of land between the subject property and Conroy Road was taken for potential grade separation of Conroy Road, the intent was not to render this property undevelopable.
- The proposal to increase the maximum height of accessory structures is appropriate since the proposed increase in height falls below the maximum permitted building height in the zone (22 metres). Further, the accessory structure is located at the rear of the property and is not directly behind the residential dwellings to the south.
- The proposal to permit development on this parcel despite it not having frontage on a public street is appropriate. The provision in the Zoning By-law that requires a minimum frontage of three metres along an improved public street is to ensure that proper access and servicing is available. An existing easement grants access to the site through the city-owned parcel. The relief sought will legalize this existing access.
- Since the site has no frontage on a public street, the proposed exception will allow the westernmost lot line along Conroy Road to be considered the front lot line for zoning purposes.

RELATED APPLICATIONS

- Concurrent Site Plan Control Application – D07-12-25-0107

A Site Plan Control application was submitted for the proposed industrial facility. The proposed development consists of approximately 4,595 square metres of outdoor bin storage space, an accessory tarp building, 135 fleet parking spaces, a compressed natural gas (CNG) compressor station for refueling of the fleet vehicles, a two-storey building for the accessory offices and maintenance garage, 265 vehicle parking spaces, 12 motorcycle parking spaces, and 10 bicycle parking spaces.

CONSULTATION DETAILS

Councillor Jessica Bradley is aware of the minor zoning request, whereby the proposed industrial use is permitted on the property as of right. While the Councillor recognizes that site planning matters are delegated to Staff and that a Councillor cannot withdraw this authority, she has asked that Staff continue to work with the applicant and nearby residents to ensure that potential impacts resulting from the new use are mitigated. The applicant has agreed to several site enhancements including improved cycling safety measures and added vegetation to help screen the use.

Councillor Jessica Bradley provided the following detailed comments outlining the community's concerns:

☐ Zoning appropriateness and intensity of use:

This proposal includes over 100 heavy duty garbage trucks operating daily. The Councillor questions whether an operation of this scale and intensity is appropriate within a Light Industrial zoning designation, or whether it is more appropriately suited for Heavy Industrial zoning. They are concerned that the nature of this operation may not have been adequately evaluated given its proximity of approximately 90 metres to an established residential neighbourhood. The cumulative impacts of this level of activity so close to homes must be more thoroughly examined.

☐ Task-oriented lighting impacts:

While task-oriented lighting is proposed, the Councillor wants to ensure that all lighting is fully shielded, directed downward, and designed to prevent light spillover into nearby residential properties. There should be no sky glow or unnecessary illumination affecting surrounding homes.

☐ Rodent and vermin concerns:

Given the nature of a waste-related operation, the Councillor has serious concerns about the potential increase in rodents and vermin in the surrounding

area. Clear prevention, monitoring, and enforcement measures must be identified and enforced should issues arise.

☐ Odours and diesel emissions:

Although the applicant indicates that trucks will be washed twice weekly, with over 100 vehicles this still raises concerns about persistent odours during warmer months, as well as ongoing diesel fumes from vehicle movement, idling, and mobile fueling. The Councillor is not satisfied that the proposed mitigation and monitoring practices adequately address how complaints or recurring issues will be managed and enforced.

☐ Incomplete sound barrier fencing:

The proposed sound barrier fence is not planned for the full length of the adjacent residential neighbourhood, which is a significant concern.

☐ Noise impacts and idling:

The anticipated noise from hundreds of vehicles, including start-ups, idling, and daily operations is a major concern. It is also unclear how this proposal aligns with the City's idling by-law, and how compliance would be monitored and enforced in practice.

☐ Traffic and neighbourhood safety:

The Councillor is concerned about the significant increase in heavy truck traffic being introduced into an area immediately adjacent to an established residential neighbourhood. Conroy Road and Johnston Road are both heavily used by pedestrians and cyclists, and Johnston Road in particular serves as a key active transportation route.

While Conroy Road may be designed to accommodate industrial traffic in general, the Councillor is concerned about the cumulative impacts of hundreds of heavy-duty vehicles daily on:

- Mainstreet corridor roads
- Pedestrians and cyclists
- Overall neighbourhood safety

Proposed mitigation measures such as signage and pavement markings are not sufficient to address the scale of large heavy duty truck traffic being introduced.

The Councillor is concerned about vehicle backups, turning movements from Johnston Road onto Conroy Road, movements from Conroy into the site, and evening return traffic, all of which create an extremely hazardous situation for vulnerable road users.

Councillor Carr, councillor of the adjacent ward, is aware of the application.

Staff Response to Councillor Comments

Some of the Councillor's comments relate to the Site Plan Control application (e.g., task-oriented lighting impacts, rodent and vermin concerns, odours and diesel emissions, incomplete sound barrier fencing, and noise impacts and idling) and Staff will consider these comments in the Site Plan Approval Report.

☐ Staff Response to Zoning Appropriateness and Intensity of Use

The subject site is zoned General Industrial (IG3[1751]) not Light Industrial or Heavy Industrial. The IG3 zone permits a range of industrial uses. The proposed development falls under the "heavy equipment and vehicle sales, rental and servicing" use and the "storage yard" use, both permitted uses in the IG3 zone.

☐ Staff Response to Vehicular Traffic, Pedestrian and Cyclist Safety

The Transportation Impact Assessment completed by the applicant's consultant did not identify concerns with the proposed access. The analysis determined that a traffic signal is not warranted at the access and that there are no major queuing concerns. Collection vehicles leaving the site will primarily travel north (except on Wednesdays when they will travel south with the current proposed schedule) and collection vehicles returning to the site will primarily use the Highway 417 Hunt Club ramp and head north on Conroy Road.

To address concerns regarding potential conflicts with the existing northbound cycle track, the applicant will amend the plans to include high-visibility green thermoplastic pavement paint across the driveway and signage reminding drivers to yield to cyclists.

Public Comments

Summary of Comments

This application was subject to the [Public Notification and Consultation Policy requirements](#) for Minor Zoning By-law Amendment applications. Staff received comments from 26 residents with concerns on land use compatibility, vehicular traffic, pedestrian and cyclist safety, visual impact, odour, pests, air quality, noise, landscaping, environment, servicing, building height, and design. Staff included a summary of the public comments below with responses.

☐ Land Use Compatibility:

Concerns regarding impacts to neighbourhood character and property values, that the use should be considered a Class III industrial facility, that the location is

incompatible with the existing residential dwellings, and that the applicant should consider alternative locations.

Staff Response:

The proposed use is a Class II Industrial Use as per the Provincial D-6-1 Industrial Categorization Criteria. The Class II classification can apply to uses/operations with frequent movement of heavy trucks during daytime hours and outdoor storage. Facilities with sound occasionally audible off property and frequent and occasionally intense odour also fall within the Class II facility criteria. The Provincial D6 Compatibility between Industrial Facilities Guidelines require a minimum separation distance of 70 metres between a Class II facility and a sensitive land use. The proposed development exceeds this minimum as the site is located approximately 91 metres from the residential dwellings to the south.

☐ Vehicle traffic, pedestrian and cyclist safety:

Concerns regarding existing and future traffic on Conroy Road and how this will affect pedestrian and cyclist safety, destroy the pavement and make the area dangerous for children due to the proximity of the existing skatepark, park and residential neighbourhoods. Additionally, concerns were raised regarding the information provided in the Transportation Impact Assessment, including that truck traffic may have been underrepresented and that potential expansion given the number of fleet parking spots available was not considered.

Staff Response:

The Transportation Impact Assessment completed by the applicant's consultant did not identify concerns with the proposed access. The analysis determined that a traffic signal is not warranted at the access and that there are no major queuing concerns. Collection vehicles leaving the site will primarily travel north (except on Wednesdays when they will travel south with the current proposed schedule) and collection vehicles returning to the site will primarily use the Highway 417 Hunt Club ramp and head north on Conroy Road.

To address concerns regarding potential conflicts with the existing northbound cycle track, the applicant will amend the plans to include high-visibility green thermoplastic pavement paint across the driveway and signage reminding drivers to yield to cyclists.

The balance of the concerns raised, noted below, are related to the Site Plan Control application and Staff are considering these comments as the Site Plan Control application advances.

- ☐ Visual Impact: Concerns regarding privacy since the site is visible from the residential properties to the south and concerns regarding lighting impacts.

- ☐ Odour, Pests, and Air Quality: Concerns regarding remanent garbage in trucks and bins, especially during summer months, the attraction of rodents and insects, and health and safety concerns regarding the diesel fuel emissions. Additionally, the lack of discussion of odours in the Land Use Compatibility Assessment was raised as a concern.
- ☐ Noise: Concerns regarding noise from early morning departures, idling trucks, backup alarms, vehicle movement, and bin handling. Members of the public wish to see the proposed noise wall extended.
- ☐ Landscaping/Environment: Concerns regarding tree and plant removals that will affect wildlife, in particular birds, and concerns of leaching and soil contamination. Members of the public wish to see existing native plants, insects and wildlife protected.
- ☐ Additional concerns include servicing, building height and design.

Technical Agency/Public Body Comments

All technical agency correspondence was forwarded to the applicant, and the applicant was advised to contact technical agencies directly for additional information and requirements.

Advisory Committee Comments

N/A

APPLICATION PROCESS TIMELINE STATUS

This Minor Zoning By-law amendment application was processed by the On Time Decision Date established for the processing of an application that has Manager Delegated Authority.

Contact: Tess Peterman Tel: 613-580-2424, ext. 23578 or e-mail: tess.peterman@ottawa.ca

**DEMANDE DE MODIFICATION MINEURE DU RÈGLEMENT DE ZONAGE
RAPPORT DE DÉCISION PAR DÉLÉGATION
GESTIONNAIRE, EXAMEN DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT**

Emplacement visé par la modification mineure : 3145, chemin Conroy

N° de dossier : D02-02-25-0096

Date de la demande : 11 décembre 2025

La présente DEMANDE DE MODIFICATION MINEURE DU RÈGLEMENT DE ZONAGE, qui concerne un terrain désigné Zone d'industrie générale, sous-zone 3, exception urbaine 1751 (IG3[1751]), dans le *Règlement de zonage 2008-250*, un bien-fonds illustré sur la carte de localisation ci-jointe, présentée par Pamela Whyte et Ivan Ho, Parsons Inc., au nom de WO MW Realty Limited, a pour objet de modifier des règlements d'application sur le rendement associés à une installation industrielle d'entreposage extérieur, d'entretien, de ravitaillement en carburant des véhicules du parc automobile et d'entreposage des conteneurs de Miller Waste, comme l'exposent en détail les pièces justificatives ci-jointes.

La présente demande a été traitée en tant que demande de modification mineure du Règlement de zonage, dans la catégorie des modifications mineures des règlements d'application sur le rendement uniquement.

L'APPROBATION DE LA PRÉSENTE MODIFICATION MINEURE DU RÈGLEMENT DE ZONAGE EST RECOMMANDÉE et les mesures suivantes doivent être prises :

2. Une exception du *Règlement de zonage 2008-250* visant ce bien-fonds doit être modifiée, et ses dispositions doivent avoir un effet analogue à celles qui suivent :

- b) Modifier l'exception [1751] de l'article 239 (Exceptions urbaines) du *Règlement de zonage 2008-250* en adoptant des dispositions comparables dans leur effet aux dispositions suivantes :

- i. À la colonne V, Dispositions, ajouter les mentions suivantes :
 - Nonobstant l'article 55, tableau 55 : la hauteur maximale autorisée pour une utilisation, un bâtiment ou une structure accessoire dans une zone IG3 est de 8,08 mètres
 - Le paragraphe 59(1) ne s'applique pas.
 - Aux fins d'interprétation du zonage, la ligne de lot la plus à l'ouest est réputée être la ligne de lot avant.

Le 12 février 2026

Date



Geraldine Wildman,
Gestionnaire, Examen des projets d'aménagement
– Sud
Direction générale des services de la planification,
de l'aménagement et du bâtiment

p.j. : Renseignements complémentaires au sujet des demandes de modification
mineure du Règlement de zonage
Document 1 - carte de localisation

DEMANDE DE MODIFICATION MINEURE DU RÈGLEMENT DE ZONAGE RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

N° de dossier : D02-02-25-0096

EMPLACEMENT

3145, chemin Conroy, un bien-fonds illustré dans le document 1.

RÉSUMÉ DE LA DEMANDE

L'emplacement visé se trouve à l'angle sud-est du chemin Conroy et du couloir ferroviaire Walkley du CN et est occupé par les vestiges d'un ancien circuit de go-kart et d'un terrain de mini-golf. Couvrant environ 4,86 hectares, il ne présente aucune façade sur une voie publique en raison de la présence d'un terrain appartenant à la Ville d'Ottawa situé entre l'emplacement et le chemin Conroy. Cette parcelle de la Ville d'Ottawa est réservée par suite d'une évaluation environnementale effectuée en 1997 en prévision de l'aménagement éventuel d'un carrefour à niveaux séparés à l'angle du chemin Conroy et du couloir ferroviaire Walkley du CN. Une servitude permet d'accéder au site en traversant cette parcelle de la Ville.

Aux alentours, on retrouve le couloir ferroviaire Walkley du CN ainsi que des utilisations d'industrie légère et commerciales au nord, un dépôt d'entretien du parc automobile de la Ville d'Ottawa, un terrain vacant et le parc du boisé Swansea à l'est, un terrain vacant de la Ville d'Ottawa, un secteur résidentiel et un lieu de culte au sud, et un terrain vacant de la Ville d'Ottawa, le chemin Conroy et le planchodrome Greenboro à l'ouest.

La demande de modification mineure du Règlement de zonage et la demande simultanée de réglementation du plan d'implantation ont été présentées afin de permettre la construction d'une installation industrielle d'entreposage extérieur, d'entretien, de ravitaillement en carburant des véhicules du parc automobile et d'entreposage des conteneurs de Miller Waste.

Le requérant souhaite obtenir une dérogation aux fins suivantes :

- permettre une hauteur de bâtiment accessoire de 8,08 mètres, alors que le Règlement de zonage autorise une hauteur maximale de 6 mètres pour un bâtiment ou une structure accessoire;
- permettre l'aménagement sur un lot sans façade, alors que le Règlement de zonage exige une façade d'au moins 3 mètres sur une voie publique améliorée; et
- définir la ligne de lot la plus à l'ouest comme constituant la ligne de lot avant aux fins de zonage.

Le personnel continuera de travailler à la conception de l'emplacement de concert avec le requérant dans le cadre de la demande de réglementation du plan d'implantation.

DÉCISION ET JUSTIFICATION

Cette demande est approuvée pour les motifs suivants :

- La proposition est conforme à la Déclaration provinciale sur la planification. L'emplacement visé se trouve dans un secteur d'emploi et son zonage permet la présence de l'utilisation industrielle proposée. La Déclaration provinciale sur la planification oblige les municipalités à planifier, à protéger et à préserver les zones d'emploi pour les utilisations actuelles et futures, comme la fabrication, l'entreposage et le transport de marchandises. De plus, la Déclaration provinciale sur la planification exige que les municipalités tiennent compte de la compatibilité de l'utilisation des terrains entre les zones d'emploi et les utilisations sensibles adjacentes, en prévoyant une transition appropriée. Les lignes directrices D 6 sur la compatibilité entre les installations industrielles et les aménagements sensibles (Provincial D6 Compatibility between Industrial Facilities Guidelines) exigent une distance de séparation d'au moins 70 mètres entre une installation de catégorie II (comme celle proposée) et une utilisation du sol dont la vocation est sensible. L'aménagement proposé est plus éloigné car l'emplacement se trouve à environ 91 mètres des habitations situées au sud.
- La dérogation sollicitée est appropriée et conforme aux dispositions du Plan officiel, qui désigne l'emplacement comme étant à vocation industrielle et logistique, dans le transect du secteur urbain extérieur. Les terrains à vocation industrielle et logistique sont protégés afin de garantir une offre suffisante de terrains destinés à des usages industriels traditionnels dans des emplacements stratégiques offrant un accès facile aux autoroutes provinciales de la série 400. Sans dérogation permettant un aménagement sur un terrain ne disposant pas de façade sur une voie publique, cette propriété, qui a été réservée et intégrée à l'offre de terrains d'emploi de la Ville, ne pourrait pas être aménagée pour l'utilisation qui lui est destinée. Lorsque la parcelle séparant l'emplacement visé du chemin Conroy a été réservée en prévision de l'aménagement éventuel d'un carrefour à niveaux séparés sur le chemin Conroy, il n'était pas prévu d'empêcher son aménagement.
- La proposition visant à augmenter la hauteur maximale des structures accessoires est appropriée, car l'augmentation proposée reste inférieure à la hauteur maximale autorisée dans la zone (22 mètres). De plus, la structure accessoire est située à l'arrière de la propriété et n'est pas directement derrière les habitations situées au sud.
- La proposition visant à autoriser l'aménagement de cette parcelle malgré l'absence de façade sur une voie publique est appropriée. La disposition du Règlement de zonage qui exige une façade d'au moins trois mètres le long d'une voie publique améliorée vise à garantir une viabilisation et un accès adéquats. Une servitude permet d'accéder à l'emplacement en traversant la parcelle

appartenant à la ville. La dérogation demandée permettra de légaliser cet accès existant.

- Étant donné que l'emplacement ne présente aucune façade sur une voie publique, l'exception proposée permettra de considérer la ligne de lot ouest qui donne sur le chemin Conroy comme étant la ligne de lot avant du terrain aux fins de zonage.

DEMANDES CONNEXES

- Demande simultanée de réglementation du plan d'implantation – D07-12-25-0107

Une demande de réglementation du plan d'implantation a été présentée en lien avec l'installation industrielle proposée. Le projet concerne environ 4 595 mètres carrés d'espace d'entreposage extérieur pour des conteneurs, un bâtiment bâché accessoire, 135 places de stationnement pour le parc automobile, une station de compression de gaz naturel comprimé (GNC) pour le ravitaillement des véhicules du parc automobile, un bâtiment de deux étages abritant les bureaux accessoires et le garage d'entretien, 265 places de stationnement pour véhicules, 12 places de stationnement pour motos et 10 places de stationnement pour vélos.

DÉTAILS DE LA CONSULTATION

La conseillère Jessica Bradley est au courant de la demande de modification mineure du zonage, selon laquelle l'utilisation industrielle proposée est autorisée de plein droit sur la propriété. Bien que la conseillère reconnaisse que les questions d'aménagement de l'emplacement sont déléguées au personnel et qu'un conseiller ne peut retirer ce pouvoir délégué, elle a demandé au personnel de continuer de collaborer avec le requérant et les résidents des environs afin de s'assurer que les répercussions pouvant résulter de la nouvelle utilisation soient atténuées. Le requérant a accepté plusieurs améliorations de l'emplacement, notamment des mesures de sécurité renforcées pour les cyclistes et l'ajout de végétation pour aider à dissimuler l'exploitation de l'emplacement.

La conseillère Jessica Bradley a fourni les commentaires détaillés suivants, qui viennent souligner les préoccupations des membres de la communauté :

☐ Adéquation du zonage et intensité de l'utilisation :

Ce projet concerne l'utilisation quotidienne de plus de 100 camions à ordures lourds. La conseillère se demande si une exploitation de cette ampleur et de cette intensité est appropriée dans une zone désignée d'industrie légère, ou si elle serait plus appropriée dans une zone d'industrie lourde. Elle redoute que la nature de cette exploitation n'ait pas été évaluée de manière adéquate, compte tenu de sa proximité (environ 90 mètres) avec un secteur résidentiel établi. Les

répercussions cumulées d'une activité de cette ampleur à proximité immédiate d'habitations doivent être examinées de manière plus approfondie.

☐ Incidences de l'éclairage fonctionnel :

Bien qu'un éclairage fonctionnel soit proposé, la conseillère souhaite s'assurer que tous les dispositifs d'éclairage seront entièrement isolés, dirigés vers le bas et conçus de manière à éviter toute projection de lumière vers les habitations voisines. Il ne devrait y avoir aucune lueur dans le ciel ni aucun éclairage inutile affectant les habitations voisines.

☐ Préoccupations liées aux rongeurs et à la vermine :

Compte tenu de la nature des activités liées aux déchets, la conseillère est très préoccupée par l'augmentation possible du nombre de rongeurs et d'animaux indésirables dans les environs. Des mesures claires de prévention, de surveillance et d'application de la réglementation doivent être désignées et mises en œuvre en cas de problèmes.

☐ Odeurs et émissions de diesel :

Bien que le requérant ait indiqué que les camions seront lavés deux fois par semaine, la présence de plus de 100 véhicules soulève malgré tous des inquiétudes quant aux odeurs persistantes pendant les mois les plus chauds, ainsi qu'aux émanations de diesel provenant des déplacements des véhicules, de la marche au ralenti et du ravitaillement en carburant mobile. La conseillère n'est pas convaincue que les mesures d'atténuation et de surveillance proposées permettront de traiter de manière adéquate les plaintes ou des problèmes récurrents.

☐ Écran antibruit incomplet :

L'écran antibruit proposé ne couvrira pas toute la longueur du secteur résidentiel adjacent, ce qui constitue une préoccupation importante.

☐ Bruit et marche au ralenti :

Le bruit que devraient créer des centaines de véhicules, notamment au démarrage, en marche au ralenti et dans le cadre des opérations quotidiennes, est une préoccupation majeure. En outre, on ne sait pas comment cette proposition respecte le *Règlement municipal sur la marche au ralenti*, ni comment la conformité serait contrôlée et appliquée dans la pratique.

☐ Circulation et sécurité du quartier :

La conseillère s'inquiète de l'augmentation significative de la circulation des poids lourds dans un secteur immédiatement adjacent à un lotissement résidentiel établi. Les chemins Conroy et Johnston sont tous deux très fréquentés par les piétons et les cyclistes, et le chemin Johnston, en particulier, est un itinéraire de transport actif essentiel.

Bien que le chemin Conroy soit conçu pour accueillir une circulation industrielle en général, la conseillère s'inquiète des répercussions cumulées que pourraient avoir des centaines de poids lourds circulant chaque jour sur :

- les couloirs de rues principales
- les déplacements des piétons et des cyclistes
- la sécurité du quartier dans son ensemble

Les mesures d'atténuation proposées, notamment la signalisation et le marquage au sol, ne sont pas suffisantes face à l'ampleur de la circulation des poids lourds à venir.

La conseillère s'inquiète des embouteillages, des virages depuis le chemin Johnston sur le chemin Conroy, des mouvements entre le chemin Conroy et l'emplacement et de la circulation de retour en fin de journée, autant de facteurs qui créent tous une situation extrêmement dangereuse pour les usagers vulnérables de la route.

Marty Carr, conseillère du quartier adjacent, est au courant de la demande.

Réponse du personnel aux commentaires de la conseillère

Certains des commentaires de la conseillère concernent la demande de réglementation du plan d'implantation (les répercussions de l'éclairage fonctionnel, les préoccupations liées aux rongeurs et à la vermine, les odeurs et les émissions de diesel, les écrans antibruit incomplets, le bruit, la marche au ralenti, etc.). Par conséquent, le personnel tiendra compte de ces commentaires dans le rapport d'approbation du plan d'implantation.

☐ Réponse du personnel concernant l'adéquation du zonage et l'intensité de l'utilisation

L'emplacement visé est désigné Zone d'industrie générale (IG3[1751]) et non pas Zone d'industrie légère ou Zone d'industrie lourde. Le zonage IG3 autorise diverses utilisations industrielles. L'aménagement proposé relève des utilisations de « vente, location et entretien de matériel et de poids lourds » et de « cour d'entreposage », toutes deux autorisées dans la zone IG3.

☐ Réponse du personnel concernant la circulation automobile ainsi que la sécurité des piétons et des cyclistes

L'évaluation des répercussions sur les transports effectuée par l'expert-conseil du requérant n'a pas relevé de problèmes liés à l'accès proposé. L'analyse a déterminé qu'un feu de circulation n'était pas nécessaire à cet endroit et qu'il n'y avait pas de problèmes majeurs de files d'attente. Les véhicules de collecte des déchets quittant les lieux se dirigeront principalement vers le nord (sauf le mercredi, où ils iront vers le sud selon le calendrier proposé actuellement), et ceux retournant au site emprunteront principalement la bretelle Hunt Club de l'autoroute 417 et se dirigeront vers le nord sur le chemin Conroy.

Pour donner suite aux préoccupations entourant les éventuels conflits avec la piste cyclable en direction nord, le requérant entend modifier ses plans en prévoyant la pose de peinture thermoplastique verte haute visibilité devant l'entrée et des panneaux de signalisation rappelant aux conducteurs de céder le passage aux cyclistes.

Commentaires des membres du public

Résumé des commentaires du public

Cette demande était assujettie à la [Politique sur les avis publics et sur la consultation publique](#) pour les demandes de modifications mineures du Règlement de zonage. Le personnel a reçu les commentaires de 26 résidents qui ont exprimé leurs préoccupations entourant la compatibilité de l'utilisation du sol, la circulation automobile, la sécurité des piétons et des cyclistes, l'impact visuel, les odeurs, les nuisibles, la qualité de l'air, le bruit, l'aménagement paysager, l'environnement, la viabilisation, ainsi que la hauteur et la conception du bâtiment. Le personnel a fourni ci-dessous un résumé des commentaires du public accompagné de ses réponses.

☐ Compatibilité de l'utilisation du sol :

Préoccupations concernant les répercussions sur le caractère du quartier et la valeur des propriétés, le fait que l'utilisation devrait être considérée comme une installation industrielle de catégorie III, que l'emplacement est incompatible avec les habitations des environs et que le requérant devrait examiner d'autres possibilités d'emplacement.

Réponse du personnel :

L'utilisation proposée est une installation industrielle de catégorie II en vertu des lignes directrices provinciales D-6-1 sur les critères de catégorisation industrielle. La catégorie II peut s'appliquer aux utilisations/opérations impliquant des déplacements fréquents de camions lourds pendant la journée et l'entreposage extérieur. Les installations dont le bruit est parfois audible à l'extérieur de la propriété et qui dégagent des odeurs fréquentes et parfois intenses relèvent également des critères de la catégorie II. Les lignes directrices D 6 sur la compatibilité entre les installations industrielles exigent une distance d'au moins

70 mètres entre une installation de catégorie II et une utilisation du sol dont la vocation est sensible. L'aménagement proposé dépasse cette distance minimale, car le site est situé à environ 91 mètres des habitations situées au sud.

☐ Circulation automobile et sécurité des piétons et des cyclistes :

Préoccupations entourant la circulation actuelle et future sur le chemin Conroy, et ses répercussions sur la sécurité des piétons et des cyclistes, la détérioration de la chaussée et la dangerosité de la zone pour les enfants au regard de la proximité du planchodrome, du parc et des secteurs résidentiels. En outre, des préoccupations ont été soulevées concernant l'information fournie dans l'évaluation des répercussions sur les transports, notamment le fait que la circulation des camions ait pu être sous-estimée et que l'expansion potentielle, compte tenu du nombre de places de stationnement disponibles pour les véhicules du parc automobile, n'ait pas été prise en compte.

Réponse du personnel :

L'évaluation des répercussions sur les transports réalisée par l'expert-conseil du requérant n'a pas soulevé de préoccupations concernant l'accès proposé. L'analyse a déterminé qu'un feu de circulation n'était pas nécessaire à cet endroit et qu'il n'y avait pas de problèmes majeurs de files d'attente. Les véhicules de collecte des déchets quittant les lieux se dirigeront principalement vers le nord (sauf le mercredi, où ils iront vers le sud selon le calendrier proposé actuellement), et ceux retournant au site emprunteront principalement la bretelle Hunt Club de l'autoroute 417 et se dirigeront vers le nord sur le chemin Conroy.

Pour donner suite aux préoccupations entourant les éventuels conflits avec la piste cyclable en direction nord, le requérant entend modifier ses plans en prévoyant la pose de peinture thermoplastique verte haute visibilité devant l'entrée et des panneaux de signalisation rappelant aux conducteurs de céder le passage aux cyclistes.

Les autres préoccupations soulevées, précisées ci-dessous, concernent la demande de réglementation du plan d'implantation visant l'emplacement. Le personnel examine ces commentaires au fur et à mesure du traitement de cette demande de réglementation du plan d'implantation.

- ☐ Impact visuel : préoccupations relatives à la vie privée, car l'emplacement est visible depuis les habitations situées au sud, et préoccupations relatives aux répercussions de l'éclairage.
- ☐ Odeurs, nuisibles et qualité de l'air : préoccupations entourant les déchets restants dans les camions et les conteneurs, en particulier l'été, la présence de rongeurs et d'insectes, ainsi que la santé et la sécurité en raison des émissions de carburant diesel. De plus, l'absence de discussion sur les

odeurs dans l'évaluation de la compatibilité de l'utilisation du sol a été soulevée comme une préoccupation.

- ☐ Bruit : préoccupations au sujet du bruit causé par les départs tôt le matin, les camions tournant au ralenti, les avertisseurs de recul, les déplacements de véhicules et la manutention des conteneurs. Les membres du public souhaitent que l'écran antibruit proposé soit prolongé.
- ☐ Aménagement paysager et environnement : préoccupations entourant l'abattage d'arbres et l'arrachage de plantes, qui auront une incidence sur la faune, en particulier les oiseaux, et préoccupations concernant le lessivage et la contamination des sols. Les membres du public souhaitent que les plantes indigènes, les insectes et la faune soient protégés.
- ☐ D'autres préoccupations concernent la viabilisation ainsi que la hauteur et la conception du bâtiment.

Commentaires des organismes techniques et publics

Toute la correspondance des organismes techniques a été transmise au requérant, et ce dernier a été invité à communiquer directement avec les organismes techniques pour obtenir des renseignements supplémentaires et connaître les exigences imposées.

Commentaires des comités consultatifs

S.O.

CALENDRIER DE TRAITEMENT DE LA DEMANDE

Cette demande de modification mineure du Règlement de zonage a été traitée selon la date d'examen en temps voulu préconisée pour le traitement de demandes dont l'approbation est déléguée au gestionnaire.

Personne-ressource : Tess Peterman, 613-580-2424, poste 23578, ou par courriel à l'adresse tess.peterman@ottawa.ca.

Document 1 - Location Map / Carte de localisation

