

## Rapport sur ce qui a été dit

Environ 60 participants ont assisté à la séance portes ouvertes du lundi 11 février 2019 au Centre communautaire Roy-G.-Hobbs pour passer en revue le projet de modification du *Règlement de zonage* ([D02-02-18-0089](#)) et les demandes de réglementation du plan d'implantation ([D07-12-18-0143](#)) du 8900, boulevard Jeanne d'Arc Nord et pour en discuter. La séance a été animée par la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique de la Ville et par Matthew Luloff, conseiller municipal.

## Étapes suivantes

1. Le requérant se penchera sur tous les commentaires publics et techniques et soumettra à la Ville pour examen, en mars 2019, des plans et des études révisés.
2. Le personnel de la Ville déposera, au printemps de 2019 auprès du Comité de l'urbanisme, un rapport de recommandations sur le projet de modification du *Règlement de zonage*.
3. Le personnel de la Ville préparera un rapport de décisions pour la demande de réglementation du plan d'implantation lorsque le Comité de l'urbanisme aura rendu sa décision.
4. Le requérant soumettra à la Ville, pour approbation, une demande de permis de construire.
5. Les travaux de construction commenceront lorsque le permis de construire aura été approuvé.

Le personnel de la Ville vous fera connaître la date de la réunion du Comité de l'urbanisme; au cours de cette réunion, vous aurez l'occasion de commenter le projet de modification du *Règlement de zonage*. Vous pouvez adresser vos commentaires par écrit ou de vive voix au Comité de l'urbanisme. Pour en savoir davantage, veuillez consulter le site [ottawa.ca](#).

## Synthèse des commentaires

Vous trouverez ci-après, selon les thèmes des discussions, les commentaires exprimés et les questions posées pendant la séance, ainsi que les commentaires déposés par écrit après cette séance.

## Thème 1 : Achalandage automobile et stationnement

**Commentaire :** La bretelle de sortie de la route régionale 174 en direction ouest sera plus achalandée, ce qui débordera sa capacité.

**Commentaire :** Le parc de stationnement au niveau du sol et les voies de liaison devant la Tour 1 ne sont pas aménagés en fonction de l'achalandage automobile; c'est pourquoi les automobilistes n'obéissent pas à tous les panneaux indicateurs de modération de la circulation.

**Commentaire :** Le site est isolé de nombreuses commodités, et les résidents doivent donc avoir leur propre automobile pour y avoir accès dans la plupart des cas, ce qui explique qu'il faille prévoir un plus grand nombre de places de stationnement. Le réseau de TLR permettra aux résidents de se déplacer dans le sens est et dans le sens ouest seulement, et les voitures en autopartage ne répondront pas à tous les besoins en stationnement des résidents de la Tour 5.

**Commentaire :** Dans les cas d'urgence, les véhicules de première intervention bloqueront l'entrée du privé Inlet ce qui donnera lieu à une importante congestion automobile. Pour résoudre ce problème, qui est un motif de préoccupation de l'achalandage automobile parmi tant d'autres, il faudrait aménager une voie d'accès à destination du sud-est de la Tour 5.

## Thème 2 : Sécurité des résidents et des visiteurs

**Commentaire :** La voie réservée aux pompiers ne devrait pas enjambrer le parc de stationnement souterrain ni les voies qui jouxtent directement le sud de la Tour 1 et de la Tour 2.

**Commentaire :** Les visiteurs et les résidents qui partent du terrain de stationnement en face de la Tour 1 pour se rendre à cette tour doivent traverser un sentier où la visibilité des automobilistes est faible, ce qui représente un danger pour les piétons.

**Commentaire :** La proximité de la Tour 5B par rapport au rayon de 90 degrés donnant sur le privé Inlet viendrait bloquer encore plus la vue des automobilistes qui sortent du garage et du parc de stationnement extérieur, ainsi que de tous ceux qui sortent du privé Inlet.

## Thème 3 : Plan d'implantation

**Question :** Le terrain de stationnement existant accueillera beaucoup plus d'automobiles. Est-il possible d'éliminer toutes les places de stationnement actuelles hors sol pour les intégrer dans un garage de stationnement souterrain éventuel? On

construirait ensuite, à l'intention des piétons exclusivement, l'anneau projeté à l'extérieur du cercle formé par les tours.

**Question :** Les espaces verts projetés seront-ils réservés aux résidents ou seront-ils accessibles au grand public?

**Question :** Ce site comprendra-t-il des logements d'inclusion?

**Commentaire :** Si le profil démographique du site est appelé à changer, il faudra également modifier les espaces à consacrer aux activités pour tous les groupes d'âge, par exemple le terrain de jeu.

**Commentaire :** Du point de vue esthétique, les tours seraient plus attrayantes si elles étaient légèrement réorientées les unes par rapport aux autres. Selon le plan de conception actuel, il semble que de nombreux logements auront une vue directe sur d'autres logements.

**Commentaire :** Si la Tour 5 est une résidence pour retraités conformément au projet, la probabilité que les résidents se rendent à pied à la station du TLR est très faible; c'est pourquoi il serait préférable d'aménager cette résidence sur la limite est du site.

**Commentaire :** Un sentier polyvalent est une excellente idée.

**Commentaire :** Le parc projeté près du garage de stationnement souterrain de la Tour 1 ne sera pas doté d'un sentier piétonnier circonscrit menant jusqu'au parc, et par conséquent, il serait plus sûr de l'aménager à l'endroit où se trouve la Tour 5B. Cet emplacement permettrait de mieux profiter d'une ligne de visibilité claire pour les automobilistes qui tournent à 90 degrés sur le privé Inlet.

**Commentaire :** Il faudrait prévoir, dans l'avant-projet définitif du site et des bâtiments, des fonctions permettant d'éviter que les oiseaux s'écrasent contre les fenêtres.

#### Thème 4 : Liaison du TLR

**Question :** Le prolongement du TLR jusqu'au chemin Trim sera-t-il doté d'une passerelle polyvalente enjambant l'autoroute et protégée contre le vent?

**Commentaire :** Pour favoriser l'utilisation du TLR toute l'année, il faudra que les résidents aient accès à un sentier à partir des cinq tours, ainsi qu'à un autobus de rabattement.

## Thème 5 : Questions géotechniques et environnementales

**Commentaire :** Les tours projetées réduiront l'habitat des oiseaux.

**Commentaire :** Le sol du site (argile à Leda) ne peut pas résister à la densité des tours proposées. Les pentes instables et les limites fortement érodables viennent remettre en question l'intégrité des bâtiments et de l'infrastructure, et l'on peut se demander s'ils pourront résister au changement environnemental.

**Commentaire :** L'île Petrie est un environnement écologique vulnérable, et les aménagements projetés sont proches d'un site de conservation et d'un habitat naturel. Les travaux d'aménagement et le terrain devraient tenir compte du paysage naturel environnant.

## Thème 6 : Divers

**Question :** A-t-on porté à la connaissance des résidents de la Tour 2 l'assemblée publique tenue le 11 février 2019?

**Commentaire :** Les efforts d'intensification devraient plutôt être consacrés aux travaux d'aménagement sur les terrains à l'ouest du chemin Trim dans le cadre du projet de la Cité collégiale.

**Commentaire :** La nouvelle densité projetée ne correspond pas à la promesse faite à l'origine aux habitants de la Tour 1 lorsqu'ils ont acheté leur logement.