

# **Étude de zonage sur les aménagements intercalaires dans Westboro**

## **Document de travail n° 2**

### **La vision du quartier et les normes de zonage potentielles**

## Introduction

En septembre 2019, le personnel de la Ville a publié un document de travail relatif aux aménagements intercalaires et résidentiels du quartier de Westboro. L'objectif consistait à amorcer le dialogue sur le déroulement des travaux de construction de logements neufs dans ce secteur, de même que sur les éléments du quartier prisés par les résidents et à préserver et à valoriser dans le cadre du développement de ce quartier.

Le présent document vise à établir une vision pour le développement projeté de Westboro, en particulier les lieux et les formes de l'orientation du développement résidentiel et les éléments centraux du quartier appelés à faire l'objet de cette vision. Ce document fait aussi état des normes de zonage potentielles que l'on peut appliquer pour permettre de réaliser cette vision.

La Ville est en train de mettre au point le nouveau Plan officiel, qui définira les politiques orientant sa croissance dans les 25 prochaines années. À la fin de ce travail, il faudra préparer une nouvelle version du *Règlement de zonage* qui cadrera avec les politiques définies dans le nouveau plan. Il s'agit donc d'une occasion d'adopter une approche différente dans le zonage de Westboro et de mettre à l'épreuve différentes normes et exigences qui n'ont pas encore été appliquées dans le *Règlement de zonage*.

## Le contexte dans l'ensemble

Ottawa se développe rapidement : son économie progresse et se diversifie, et de nouvelles perspectives s'offrent à elle. Récemment, la population de la Ville a dépassé le seuil du million d'habitants. Pour la durée du nouveau Plan officiel, on s'attend à ce qu'Ottawa s'enrichisse, dans l'ensemble, de 400 000 résidents de plus, ce qui devrait nécessiter 190 000 habitations supplémentaires. Les nouveaux résidents voudront tous habiter sur le territoire de la Ville et ont tous des motivations et des priorités de logement différentes.

Dans Westboro, nous constatons une variation moyenne de 1 % à 1,5 % dans le renouvellement des terrains d'une année à la suivante; autrement dit, il se construit chaque année, en moyenne, environ 50 logements neufs. Il s'agira dans certains cas de maisons individuelles et dans d'autres, de maisons jumelées, d'immeubles à logements multiples et d'aménagements à plus grande échelle. En règle générale, les travaux d'aménagement les plus importants se sont déroulés à la lisière du quartier — vers le chemin Richmond, l'avenue Byron ou l'avenue Churchill; les rues locales pourraient être modifiées dans une moindre mesure. Or, il y a toujours de la demande, et dans les cas où un lot disponible constitue une occasion d'aménagement, il est possible de procéder à des travaux de réaménagement, ce qui est appelé à se produire. Autrement dit, sur un horizon de 25 ans, on construira probablement entre 1 000 et 1 500 nouveaux logements sur des lots où sont déjà construites des habitations. Tout l'art consiste à savoir comment gérer cette évolution et à connaître les meilleurs moyens de l'orienter vers les sites appropriés.

## La vision de Westboro

Westboro est et continuera d'être un quartier divers, doté de rues viables et d'habitations adaptées à une large diversité de types de revenus et de ménages. Les paysages de rue seront piétonisables, l'architecture sera attrayante et les cours seront bien paysagées.

Les **arbres** continueront de constituer un élément essentiel du paysage : les travaux d'aménagement se dérouleront aux alentours des grands arbres matures, en prévoyant une marge de manœuvre pour planter des arbres et enrichir la forêt urbaine. Les arbres de rue

forment, comme les arbres des cours arrière, un élément important du couvert forestier mature de Westboro; c'est pourquoi on prévoira une marge de manœuvre pour la croissance des nouveaux arbres à l'avant comme à l'arrière des immeubles.

La **densité** augmentera avec les nouveaux ménages, les nouveaux logements de toutes sortes de tailles et de différentes durées d'occupation, ainsi que dans les nouvelles formes de bâtiment dans l'ensemble du quartier. Les grands immeubles de trois et quatre étages à logements multiples seront généralement construits sur les grandes artères dotées de la capacité et des infrastructures permettant de les gérer et de profiter des circuits d'autobus, des trottoirs et des infrastructures cyclables existants ou projetés pour un proche avenir, alors que dans les rues locales intérieures, les travaux d'aménagement et l'évolution seront plus graduels, prendront la forme d'immeubles de deux à trois étages et se matérialiseront par des bâtiments de forme plus modeste, en misant sur le contexte qui existe déjà.

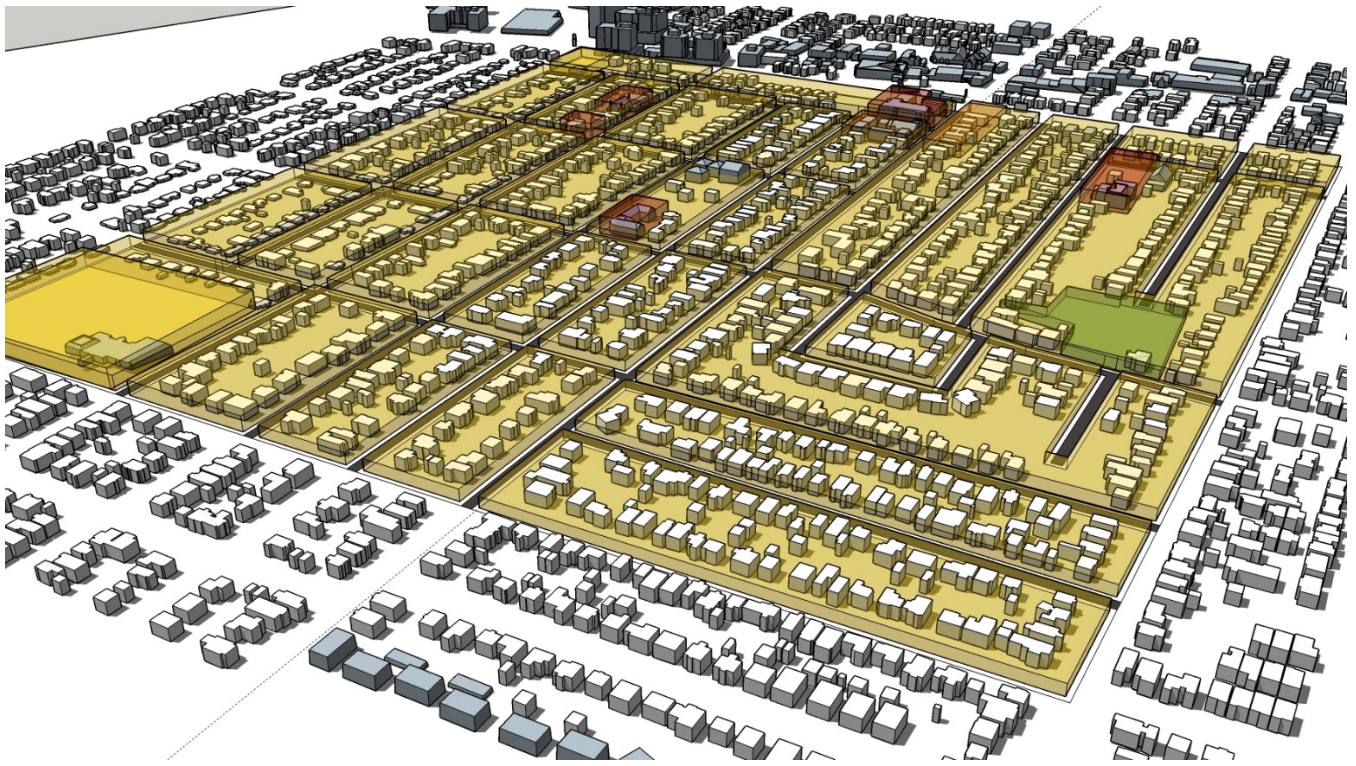
La **marchabilité** est appelée à s'améliorer, puisque le quartier mène une transition avec une plus grande variété de modes de transport. Bien que la voiture fasse toujours partie de l'environnement de Westboro, elle ne sera pas le premier facteur à influencer sur la conception du paysage de rue, et dans les cas où des places de stationnement sont aménagées en surface dans les cours arrière, elles seront harmonisées avec la volonté de réserver les cours arrière à des besoins environnementaux et récréatifs; à leur tour, ces cours arrière contribueront à une zone naturelle aménagée à l'intérieur du quadrilatère, qui permettra aux résidents d'avoir directement accès à la nature, en plus de faire rejaillir des bienfaits environnementaux et de donner au quartier une certaine majesté.

Ces valeurs cadrent avec celles qui ont été exprimées dans les commentaires qu'ont faits les résidents de Westboro pendant la consultation. Elles cadrent aussi avec les valeurs essentielles exprimées dans l'énoncé de vision soumis par l'Association communautaire de Westboro.

Dans 25 ans, soit la durée du nouveau Plan officiel, Westboro changera considérablement; or, les principaux éléments de sa physionomie sous-jacente – soit les arbres, l'architecture attrayante et variée et la marchabilité – seront toujours présents.

### **Que dira-t-on de Westboro dans le nouveau Plan officiel?**

Auparavant, la politique dressait de larges pans de la Ville, en la définissant comme « une ville généralement de faible hauteur », et donnait pour consigne d'aménager les logements neufs pour qu'ils soient compatibles avec les habitations existantes. C'est ce qui a donné lieu à une politique incertaine, selon laquelle nul quartier ne connaît vraiment la vision de la politique pour son aménagement. À l'heure actuelle, rien ne vient vraiment guider les modalités selon lesquelles la Ville devrait se pencher sur les demandes de construction d'immeubles de quatre étages au milieu d'un quadrilatère local réunissant des maisons individuelles de un étage et de deux étages, sauf les précisions selon lesquelles il faut tâcher que les logements neufs soient compatibles. La politique ne précise pas non plus qu'il faut traiter un lot de Westboro différemment d'un lot de Kanata. C'est pourquoi la politique peut être beaucoup plus descriptive et définir la vision selon laquelle on peut s'attendre à ce qu'un quartier évolue d'après sa situation actuelle. Puis, la politique peut orienter le *Règlement de zonage* – soit le document qui définit les règles – par rapport à l'envergure des travaux d'aménagement qui peuvent être réalisés.



*Figure 1 : Les permissions existantes de hauteur du zonage pour le secteur du Règlement de restriction provisoire de Westboro (l'« aire de l'étude »). Il faut noter que hormis certains bâtiments dans ce secteur, rien ne différencie les permissions de zonage dans ce quartier, sans égard au contexte.*

Le nouveau Plan officiel définit des politiques nouvelles et plus descriptives, qui viennent reconnaître qu'un quartier du centre-ville n'est pas un quartier de banlieue. Ces deux types de quartiers réunissent des caractéristiques différentes, sont dotés de différents moyens d'accès aux transports en commun et aux services et ont des attentes différentes pour ce qui est de la densité et de l'intensité de l'utilisation. Ils se situent à des stades différents de leur évolution. De même, certains secteurs seront des aimants de croissance : il s'agit des centres-villes, des stations de transport en commun et des rues principales. Auparavant, dans la politique, on considérait qu'il s'agissait de deux univers distincts : les quartiers établis et les aires de densification. Or, la réalité oblige à considérer qu'il s'agit du même univers, qui fonctionne comme des vases communicants.

### **Compte tenu de ces facteurs, comment se déroulera l'évolution de Westboro?**

Selon l'orientation proposée pour Westboro, sa localisation de quartier urbain dans le nouveau Plan officiel en constituerait le principe fondamental. Dans le nouveau Plan officiel, les nouveaux travaux d'aménagement, les nouveaux bâtiments et le mode d'aménagement des sites devront, dans les quartiers urbains, être urbains (plutôt que suburbains) dans leur conception. Ces termes seront définis.

Dans le quartier même, l'orientation plus spécifique sera structurée en fonction de l'importance de chaque rue dans le contexte de l'ensemble du quartier et des environs. En règle générale, les grandes artères comme l'avenue Churchill, qui représentent des voies majeures dans le quartier pour différentes options de transport, constituent des secteurs logiques pour la

concentration des logements et toutes sortes d'aménagements auxiliaires à plus grande échelle. Nous exposons ci-après ces différents contextes.

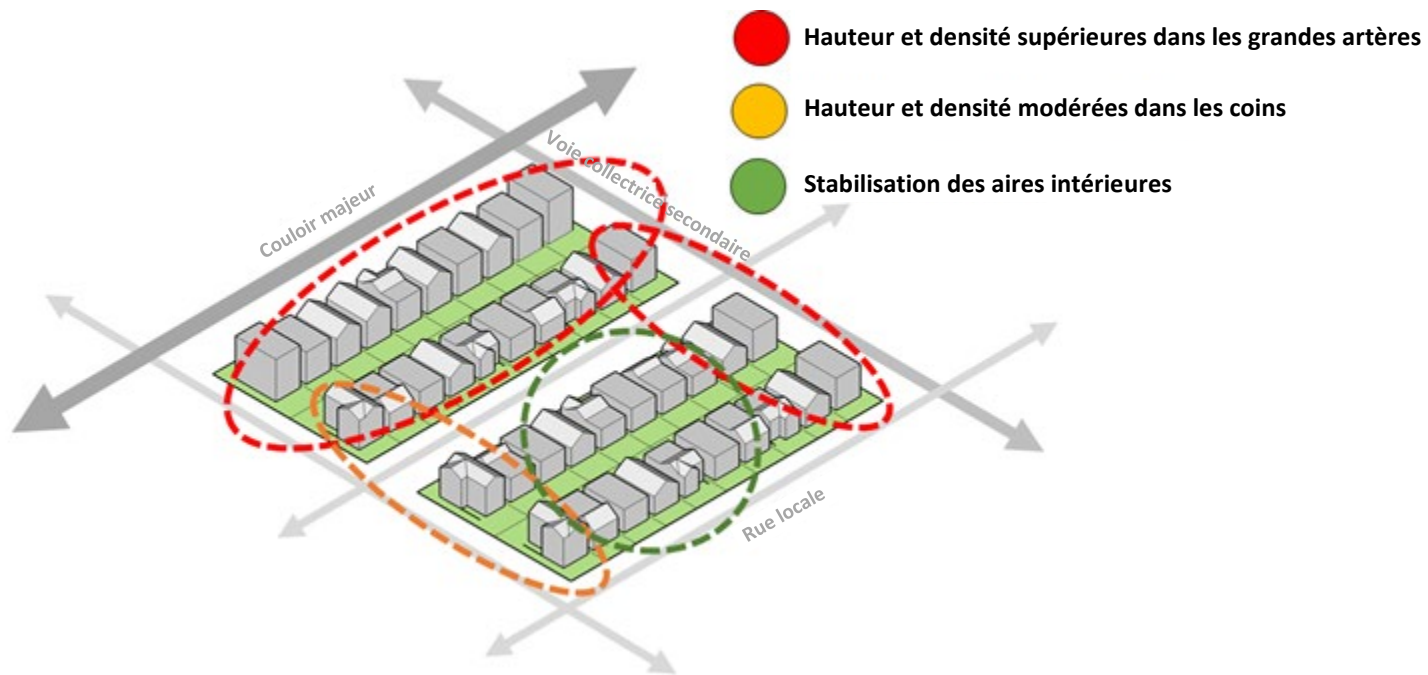


Figure 2 : Aperçu de la stratégie potentielle dans l'aire de l'étude. L'objectif consiste à concentrer les formes de logements denses vers les grandes artères du quartier (représentées en bleu), en réduisant le changement à l'intérieur. Les lots de coin dans les aires intérieures encadrent le quadrilatère et sont plus prépondérants, alors que les lots intérieurs seront plus contextuels par rapport aux formes existantes.

### Grandes artères

Dans les cas où un lot est situé dans une grande artère (comme l'avenue Byron ou l'avenue Churchill), à proximité ou à distance de marche d'une grande artère ou d'une grande aire commerciale, on s'attendrait à ce que la demande de logements augmente et à ce que le rythme de l'évolution s'accroisse, ce qui donnera lieu, sur l'horizon du nouveau Plan officiel, à une expérience très différente pour ce qui est du paysage de rue et du quartier.

Quand on réaménage un lot sur une grande artère dans ces secteurs, il peut se présenter sous une forme qui est à la fois plus haute et plus vaste que le contexte existant, de manière à offrir une meilleure occasion de construire un plus vaste éventail de logements sous une forme plus dense. L'interface entre le bâtiment et la rue sera plus urbaine, en mettant l'accent sur la définition de l'expérience piétonnière et en favorisant la plantation d'arbres de rue pour augmenter le couvert forestier urbain. Les marges de retrait par rapport à la rue pourront être fixées à trois mètres, afin de permettre de valoriser l'expérience du domaine public. On réduira dans la mesure du possible le nombre, la largeur et la localisation des accès aux entrées de cour d'inciter davantage sur le caractère piétonnier de la rue.

Autrement dit, les lots longeant l'avenue Churchill, soit la principale artère nord-sud de l'aire de l'étude, pourraient être dotés de bâtiments pouvant atteindre quatre étages et d'une plus grande marge de manœuvre pour la densité et les logements. Les lots de coin se situent à des

intersections importantes, en particulier l'avenue Churchill et l'avenue Byron, sur lesquelles on pourrait construire des bâtiments de six étages pour encadrer ces voies publiques importantes. On pourrait aussi avoir l'occasion de prévoir la possibilité d'aménager des infrastructures non résidentielles limitées et secondaires le long de ces rues, afin d'élargir l'éventail des services à implanter dans un plus vaste secteur de l'aire de l'étude et de promouvoir la marchabilité dans le quartier.



*Figure 3 : Immeuble d'appartements de trois étages sur l'avenue Churchill, non loin de l'avenue Carling. Ce bâtiment a une superficie et une forme plus vastes que ce que l'on voit dans les rues locales de Westboro; toutefois, on a prévu une superficie pour le paysagement et les arbres de rue.*

Les rues comme l'avenue Byron ou l'avenue Dovercourt ont plus d'importance et de prépondérance que d'autres rues locales. (Il peut y avoir, par exemple, des circuits d'autobus.) Les lots de ces rues subiront eux aussi une évolution qui pourrait donner lieu à des masses et à des volumes de bâtiments différents de ceux qui existent aujourd'hui, mais qui seront limités à un maximum de trois étages de hauteur hors sol. Il y aura, dans la masse des bâtiments, des restrictions qui pourraient comporter des transitions afin de réduire l'impact sur la viabilisation, les routes et les trottoirs de la localité, tout en permettant de respecter les impératifs de densité afin de justifier le coût de l'aménagement des niveaux de services et des infrastructures voulus dans la collectivité. Le zonage sera établi conformément aux orientations ci-dessus, ce qui pourrait donner lieu, dans ces rues, à des permissions réglementaires qui sont différentes de celles qui existent à l'heure actuelle.



*Figure 4 : Paire d'immeubles de six appartements sur l'avenue Byron, dotés d'une entrée de cour commune conduisant au stationnement dans la cour arrière. Bien que leur forme bâtie soit plus importante que celle de bien des immeubles construits sur les rues locales, ces immeubles ont une échelle moindre que celle de l'immeuble d'appartements évoqué ci-dessus sur l'avenue Churchill.*

### **Rues locales**

Dans les cas où un lot donne sur une rue locale, et en particulier quand il n'est pas situé à proximité d'une grande artère, il est probable que des pressions continuent de s'exercer pour une transformation, dont la nature ne changera toutefois pas de fond en comble l'allure et l'aspect généraux du quartier sur l'horizon du Plan. On aura l'occasion de construire des bâtiments de trois étages sur les lots de coin, alors que sur les lots intérieurs, on bâtira essentiellement des immeubles de deux étages, qui seront particulièrement bien conçus, y compris ceux dont les toits seront pentus; ces immeubles pourront être plus haut afin d'encourager leur utilisation en contexte.

Les travaux d'aménagement seront plus contextuels par rapport aux habitations existantes et seront généralement comparables en hauteur et en masse, en permettant d'aménager une plus grande diversité de types et de tailles de logements dans la collectivité. Il pourra s'agir des types de logements qu'on désigne parfois par l'appellation de forme de logements « intermédiaires manquants », par exemple les maisons en rangée ou les immeubles d'appartements multiples qui respecteront les éléments contextuels évoqués ci-dessus.



*Figure 5 : Bâtiment de cinq appartements situé sur l'avenue Cole, dans la zone de règlement de restriction provisoire, à côté d'une habitation jumelée. Dans un cas comme dans l'autre, il s'agit d'un bâtiment de deux étages, doté d'un toit pentu et d'un vaste paysagement dans la cour avant, ce qui favorise l'uniformité du couvert forestier mature. Toutefois, ce bâtiment de cinq logements ne pourrait pas être construit en vertu du Règlement de zonage actuel, puisque les immeubles d'appartements de quatre logements principaux ou plus sont interdits dans la zone R3R.*



*Figure 6 : Le bâtiment de droite comprend six logements et est construit sur l'avenue Wesley, dans la zone de règlement de restriction provisoire, non loin d'une habitation individuelle. Bien qu'il ait trois étages, il est aussi situé non loin de l'avenue Byron, une grande artère de l'aire de l'étude, ce qui permet d'éviter l'aménagement d'un toit plat pour atténuer les incidences potentielles du troisième étage sur la masse. Comme dans l'immeuble précédent, ce type de bâtiment ne serait pas autorisé dans l'actuelle zone R3R.*





*Figure 7 : Lot de trois maisons en rangée situé sur l'avenue Kenwood, non loin de l'avenue Churchill, dans la zone de règlement de restriction provisoire. L'extérieur de ce bâtiment de deux étages a été construit en faisant appel à différents matériaux. Le stationnement est aménagé à l'écart de la façade du bâtiment, pour maximiser la superficie paysagée. Il faut noter que bien que l'on permette généralement la construction de maisons en rangée dans la zone R3, ce n'est pas le cas des zones R3R et R3S, qui constituent la majorité de la zone de règlement de restriction provisoire.*

Dans les cas où une propriété aménagée sur une rue locale jouxte des lots donnant sur une grande artère, il sera possible de construire des bâtiments de trois étages. Toutefois, dans la conception de ces bâtiments, il faudra démontrer qu'il y a une transition de la forme bâtie et de la masse du bâtiment par rapport à celles de la grande artère avec l'intérieur de la collectivité, de manière à réduire les incidences de la forme bâtie sur ces secteurs.

On donnera une priorité absolue au paysagement de finition et à la conservation des arbres dans la conception du site et l'emplacement du bâtiment, en insistant davantage sur la conservation ou le remplacement des arbres dans les lots privés afin de compléter le réseau des arbres de la voie publique et de maintenir et d'étendre le couvert forestier urbain. Le zonage sera établi conformément aux orientations ci-dessus, ce qui pourrait donner lieu à des permissions réglementaires qui sont différentes de celles qui existent à l'heure actuelle.

### **Autres secteurs à noter**

Le Centre récréatif Dovercourt est situé du côté nord de l'avenue Dovercourt, entre l'avenue Golden et l'avenue Roosevelt; il occupe l'essentiel de ce quadrilatère, à l'exception d'une rangée de maisons donnant sur l'avenue Avondale au nord. En raison du statut de grande artère de l'avenue Dovercourt et pour autoriser une certaine marge supplémentaire de potentiel d'aménagement à distance de marche de ce centre récréatif, on souhaite que le côté sud de l'avenue Avondale jouxtant le Centre récréatif soit considéré comme une zone de « transition ».

La majorité du quadrilatère délimité par la rue Kenwood et la rue Princeton entre l'avenue Melbourne et l'avenue Edison a fait l'objet de différentes modifications dans le cadre du *Règlement de zonage*. Entre autres dispositions propres à ce secteur, ces modifications ont eu pour effet de permettre l'aménagement de bâtiments résidentiels de trois étages dans ce quadrilatère. En outre, ce quadrilatère comprend le bâtiment de logements pour femmes Le Pilier au coin nord-est de la rue Princeton et de l'avenue Melbourne; il s'agit d'un plus grand immeuble de trois étages. Ce quadrilatère est donc représenté comme zone de « transition », pour en reconnaître la forme bâtie existante.

### **Principes essentiels**

Sans égard à la localisation dans l'aire de l'étude, les nouveaux travaux d'aménagement de logements dans Westboro devraient respecter un certain nombre de principes essentiels. Ces principes rendent compte des valeurs de base que les résidents et l'Association communautaire de Westboro ont exprimées dans la consultation et cadrent avec ces valeurs.

### **Arbres et espaces verts**

#### *Principes essentiels*

- Dans la mesure du possible ou dans les cas où il s'agit d'un aménagement viable, les arbres et les espaces verts doivent constituer une caractéristique prépondérante des cours avant et arrière.
- Il faut s'assurer que le paysagement, dans les cas où il est aménagé, est configuré de manière à permettre de conserver les arbres existants ou de planter et de faire pousser correctement de nouveaux arbres.
- Il faudrait encourager les aménagements intercalaires qui consacrent une grande superficie des cours aux espaces verts et aux matières perméables ou poreuses.

### **Animation des rues**

#### *Principes essentiels*

- Il faut s'assurer que les modèles de conception des bâtiments et des cours avant contribuent à l'animation du paysage de rue et sont visuellement intéressants et adaptés aux piétons.
- Il faut prévoir différents modèles de conception architecturale, à la condition que ces modèles soient adaptés au contexte du quartier environnant.
- Il faut éviter les modèles de conception trop « cubiques » et l'aspect de façades avant vides.

### **Logements**

#### *Principes essentiels*

- La densité résidentielle augmentera dans tout le quartier; la mesure dans laquelle cette densité augmentera dépendra de la proximité par rapport aux grandes artères ou aux couloirs comparables.
- Il faut s'assurer qu'une forme bâtie attrayante et compatible sera la première considération pour l'aménagement de logements neufs. Un éventail de types de logements est approprié et sera permis, à la condition de respecter les principes de la compatibilité, du contexte environnant et d'autres grands principes essentiels notés dans cette vision.

### **Marchabilité**

### *Principes essentiels*

- S'assurer qu'on donne plus d'importance à l'interaction piétonnière dans la conception du site par rapport au stationnement, aux entrées de cour et aux aménagements axés sur les voitures.
- Le stationnement sur le site est une fonction qu'il ne faudrait prévoir qu'après avoir tenu compte de toutes les autres questions (soit l'adéquation du paysagement, la conception de bâtiments compatibles et la masse ou la volumétrie).

### **Idées pour de nouvelles normes de zonage**

Afin de mettre en œuvre la vision exprimée dans ce document de travail, les normes de zonage devront réglementer directement les éléments du site qui contribuent ou qui nuisent au tissu du quartier existant. Il s'agit entre autres d'adopter les normes qui favorisent les espaces verts pour la plantation et la conservation des arbres, ainsi que des normes qui favorisent la marchabilité en réduisant la conception axée sur les voitures. Dans la présente section, nous illustrons différentes idées qui pourraient être mises en œuvre pour permettre d'atteindre ces buts et objectifs.

Il faut essentiellement se rappeler que toutes les normes qui seront adoptées s'appliqueront à **tous les lots** de l'aire de l'étude, et non aux lots dans lesquels on propose de réaliser des aménagements intercalaires. C'est pourquoi toutes les normes qui servent à restreindre le potentiel d'aménagement ou de construction sur une propriété pourraient aussi avoir des incidences sur ce que les différents propriétaires pourront faire de leur propriété, même s'il ne s'agit pas de construire des bâtiments neufs ou de nouveaux logements.

### **Règlement de zonage temporaire**

La Ville est habilitée à adopter des règlements de zonage temporaires en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, qui permet d'adopter des normes de zonage à titre provisoire pour une durée d'au plus trois ans. Bien que ce principe n'ait pas été appliqué couramment à l'ensemble d'un quartier, le personnel de la Ville fait observer que dans l'élaboration du nouveau Plan officiel, il est probable que des changements considérables soient adoptés au régime des politiques de la Ville dans un délai assez court.

Dans les cas où la norme proposée est **plus restrictive** que les exigences existantes, le personnel de la Ville propose que toutes les normes adoptées dans le cadre de cette étude soient temporaires et s'étendent sur une durée de trois ans. Le personnel de la Ville pourra ainsi surveiller les nouvelles exigences adoptées pour s'assurer qu'elles sont efficaces et qu'elles permettent d'atteindre l'objectif voulu. Dans les cas où la norme proposée est **moins restrictive** que les exigences existantes, il faudra modifier en permanence le *Règlement de zonage*, puisque ces changements ne peuvent pas être apportés provisoirement; autrement, les travaux de construction qui profiteraient de ces changements seraient contraires aux règlements.

***REMARQUE : Les normes de zonage proposées dans cette section visent à donner une idée générale des mesures réglementaires qui pourraient être envisagées pour l'aire de l'étude. Ce n'est pas parce qu'il est question d'une norme précise dans ce document qu'on a nécessairement l'intention de l'intégrer dans le Règlement de zonage.***

### **Exigences relatives au paysagement**

Ces exigences se rapportent directement à l'aménagement d'espaces verts. La superficie nécessaire et l'emplacement de ces espaces peuvent être orientés pour s'assurer que dans les travaux d'aménagement, on prévoit suffisamment de place pour conserver les arbres existants ou pour permettre de planter et de faire pousser de nouveaux arbres. Les exigences relatives au paysagement permettent de s'assurer qu'on donne plus d'importance aux espaces verts qu'aux aménagements dont les surfaces sont minéralisées.

Les normes suivantes constituent éventuellement des moyens de faire respecter ces exigences.

*-Secteur paysagé minimum dans la cour arrière (en pourcentage de la superficie de la cour, d'une superficie en mètres carrés minimum prescrite ou d'une zone tampon spécifiée par rapport à la ligne de lot arrière)*

À l'heure actuelle, le *Règlement de zonage* oblige à aménager, dans la cour arrière, une aire d'agrément dans le cas des bâtiments de trois logements et des immeubles d'appartements de faible hauteur. Dans ces cas, on exige de prévoir un minimum de 15 mètres carrés par logement, à aménager vers la ligne de lot arrière. Dans l'ensemble, 80 % de la superficie totale nécessaire doivent être dotés d'un paysagement végétalisé; ainsi, cette zone d'agrément obligatoire sert aussi de zone paysagée obligatoire.

Dans le cas des immeubles de trois logements et des autres immeubles à logements multiples dotés d'un stationnement dans la cour arrière, cette zone d'agrément obligatoire est « aménagée autour » du stationnement, de sorte que tout le paysagement prévu est configuré de manière à réduire le plus possible les espaces verts effectifs, en particulier pour les arbres (existants ou nouveaux) de la cour arrière.

Le réexamen de la manière dont la zone paysagée est aménagée dans la cour arrière pourrait permettre de s'assurer qu'on lui donne effectivement plus d'importance. Il pourrait s'agir non seulement d'une zone générale obligatoire, mais aussi d'une certaine superficie à aménager sous la forme d'une zone tampon à partir de la ligne arrière du lot. En obligeant à végétaliser le paysagement d'une zone sur une certaine distance à partir de la ligne de la propriété, on peut s'assurer que les espaces verts des cours arrière sont correctement aménagés de manière à ne pas donner trop d'importance à d'autres vocations de la cour arrière, par exemple les zones de stationnement ou de gestion des déchets sur les lieux.

<b>Zone tampon paysagée minimum à partir de la ligne de lot arrière</b>	
<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préciser la localisation des espaces verts à concentrer sur les lots, dans la partie de la cour arrière dans laquelle les arbres existants sont probablement situés.</li> </ul>
<b>Inconvénients</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il se peut que cette zone ne soit pas efficace si elle n'a pas une certaine largeur. Toutefois, une zone tampon trop large sur les lots moins profonds pourrait empêcher d'aménager d'autres installations de la cour arrière (comme les patios et les remises).</li> <li>• Puisqu'on ne peut pas aménager quoi que ce soit d'autre qu'un paysage végétalisé dans la zone tampon, on restreint l'aménagement de caractéristiques qui, même si elles sont proches des arbres existants, n'ont pas nécessairement d'incidence sur leur conservation (soit les remises plus modestes ou les structures accessoires sans grande fondation qui ont des incidences sur les racines des arbres).</li> <li>• Puisque ce principe s'appliquerait aux nouveaux aménagements intercalaires comme aux propriétés existantes, il pourrait donner lieu à des demandes de dérogation réelles dans les cas où des résidents souhaitent construire des installations dans la zone tampon obligatoire (comme des piscines, des remises ou des structures comparables).</li> </ul>
<b>Solutions de rechange</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certaines structures pourraient être permises dans la zone tampon, dans les cas où elles n'ont guère d'incidence sur le paysage ou sur le volume du sol nécessaire pour permettre de conserver ou de planter des arbres (par exemple les remises ou les autres bâtiments accessoires d'une certaine taille, dans les cas où il n'est pas nécessaire de construire des fondations).</li> </ul>

<b>Zone paysagée minimum dans la cour arrière</b>	
<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette zone indiquerait directement (sous la forme d'une superficie précisée ou en pourcentage) la superficie de la cour arrière à aménager à cette fin et, par le fait même, la superficie à consacrer à d'autres fonctions.</li> <li>• On pourrait prévoir une superficie pour les arbres existants ou les nouveaux arbres à différents endroits dans la cour arrière.</li> </ul>
<b>Inconvénients</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette zone pourrait avoir des incidences sur d'autres vocations accessoires qui obligent à prévoir un paysage minéralisé, par exemple les patios, les terrasses ou les piscines, même pour les habitations comme les maisons individuelles, pour lesquelles il n'existe pas, actuellement, d'obligation de paysager la cour arrière, ce qui pourrait obliger la Ville à approuver de légères dérogations pour aménager ces installations en raison du paysage insuffisant de la cour arrière.</li> </ul>
<b>Alternatives</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La superficie minimum pourrait être calculée en pourcentage, en veillant à ce que la superficie aménagée soit proportionnelle à celle de la cour arrière et de l'ensemble du lot.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La superficie minimum pourrait correspondre à un chiffre précis; ainsi, dans les petits lots de l'aire de l'étude, il faudrait toujours consacrer une superficie importante aux espaces verts.</li> <li>• Il se peut qu'il soit obligatoire ou non de regrouper le paysagement obligatoire dans une zone contiguë.</li> <li>• Ces aménagements pourraient être regroupés avec une zone tampon à partir de la ligne de lot arrière, en veillant à ce qu'une certaine partie de la zone de paysagement obligatoire se trouve vers l'arrière du lot.</li> </ul>
--	---

## Stationnement

Il n'est pas nécessaire de prévoir de stationnement sur les lieux pour les bâtiments résidentiels de moins de 12 logements (ce qui correspond à tout ce que permet le zonage actuel dans l'aire de l'étude). Or, le stationnement continue de représenter un élément souhaité dans une grande partie des aménagements intercalaires à construire dans l'aire de l'étude.

En raison de la superficie prévue pour le stationnement sur les lieux, il y aura moins de superficie disponible pour toutes les autres installations dont le site d'un bâtiment a besoin ou dont il peut profiter, dont les arbres, ainsi que les espaces de loisirs et d'agrément. Voilà pourquoi (entre autres) le personnel de la Ville considère que la réintégration potentielle d'exigences minimums relatives au stationnement déborde le cadre de l'Étude de zonage sur les aménagements intercalaires dans Westboro, et que par conséquent, il convient de faire appel à des mesures pour encourager les travaux d'aménagement sans stationnement sur les lieux.

En outre, s'il faut considérer que la marchabilité est un élément souhaitable, il faut reconnaître que l'on doit concevoir des espaces pour les piétons d'abord, et non en donnant la priorité aux voitures. Donner la priorité au stationnement, surtout dans la cour avant, est diamétralement opposé à cet objectif. Toutefois, même les modèles de conception sans places de stationnement directement dans la cour avant peuvent déroger à cet environnement, selon l'orientation du reste du site.

Les modifications apportées auparavant, soit essentiellement le règlement sur l'analyse du caractère des quartiers et des paysages de rue établis dans le cadre du *Règlement sur les aménagements intercalaires* / visaient essentiellement à décourager de donner la priorité au stationnement dans les aménagements intercalaires. Voici toutefois d'autres mesures que l'on peut appliquer pour maîtriser ce problème, ou au moins atténuer les incidences négatives du stationnement sur les lieux :

### *-Exigences relatives au paysagement conformément à la section ci-dessus*

Les exigences se rapportant au paysagement et au stationnement en surface sont liées directement les unes aux autres, puisque le terrain consacré au stationnement en surface vient généralement réduire la superficie que l'on peut consacrer aux fonctions paysagées, aux espaces verts et aux arbres.

### *-Exigences pour des matériaux de revêtement perméables ou poreux*

De même, les places de stationnement et les entrées de cour peuvent elles aussi avoir une incidence sur les espaces verts et sur les arbres dans les cas où on aménage des

revêtements en béton ou en asphalte. Puisque ces matériaux sont imperméables et qu'ils ont tendance à s'étendre nettement sous la surface, les racines des arbres (qui s'étendent en sous-sol nettement au-delà de la circonférence des arbres mêmes) ne peuvent pas pousser sous ces matériaux, ce qui nuit à la croissance des arbres existants, même dans les cas où ces zones ne sont pas directement voisines de ces arbres.

En outre, une grande superficie de terrain aménagée à l'aide de matériaux de pavage monolithiques peut aussi avoir des incidences négatives sur le drainage et la gestion des eaux pluviales du site, ce qui peut aussi se répercuter sur les propriétés voisines. En hiver, il faut également prévoir une superficie pour le stockage de la neige, et l'utilisation excessive des cours pour le stationnement des voitures peut limiter la place dont on dispose à cette fin, ce qui donne lieu, en même temps, à l'obligation de déneiger une plus grande superficie – ce qui oblige ensuite à garder une plus grande quantité de neige sur une superficie réduite qu'il faut continuer de réserver sur les lieux.

L'obligation de recourir à des matériaux perméables ou poreux pour la configuration de certaines zones de stationnement, par exemple la configuration du stationnement dans la cour arrière, peut atténuer certains des effets des vastes zones de stationnement.

<b>Obligations de recourir à des matériaux de pavage perméables ou poreux</b>	
<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces matériaux peuvent atténuer l'effet des surfaces de stationnement et de surfaces pavées sur le couvert forestier et les racines des arbres.</li> </ul>
<b>Inconvénients</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il se peut qu'il soit difficile de mettre en application cette obligation. (Par exemple, le constructeur peut représenter sur un plan une zone pavée perméable, qu'il peut ensuite remplacer par de l'asphalte monolithique lorsque le bâtiment est construit.)</li> </ul>

#### *-Restrictions ou interdictions du stationnement en surface*

Elles pourraient avoir pour effet d'obliger à aménager, dans les cas souhaités, les places de stationnement à l'intérieur de l'enveloppe du bâtiment.

Dans certains types ou configurations de lots, par exemple les lots de coin, on pourrait assouplir ces restrictions dans le stationnement en surface, dans les cas où il existe d'autres moyens d'accès à un site, ce qui permet de paver pour le stationnement une moins grande superficie du site.

<b>Restrictions ou interdictions du stationnement en surface</b>	
<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elles limitent ou éliminent la superficie consacrée au stationnement dans les cours avant et arrière, ce qui est un facteur majeur qui prive les habitations d'espaces verts et d'arbres en raison des aménagements intercalaires.</li> </ul>
<b>Inconvénients</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il faut aménager les places de stationnement à l'intérieur du bâtiment principal (surtout si on aménage une zone de stationnement en sous-sol), ce qui peut revenir très cher et être éventuellement prohibitif, selon l'envergure du projet.</li> </ul>

<b>Solutions de recharge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La restriction pourrait être limitée à certaines configurations de places de stationnement dans la cour arrière, par exemple dans les cas où on prévoit d'aménager plus d'une place de stationnement.</li> <li>• Une autre solution de recharge consiste à interdire le stationnement en surface expressément pour les lots inférieurs à une certaine largeur, dans les cas où il y a une moins grande superficie à aménager pour le stationnement.</li> <li>• Les restrictions évoquées ci-dessus pourraient être en quelque sorte assouplies pour les lots de coin, dans les cas où l'on pourrait avoir accès au stationnement de la cour arrière à partir de la rue latérale, en réduisant la superficie globale de pavage à réaliser.</li> <li>• Le stationnement sur les lieux n'est pas obligatoire pour les bâtiments de 12 logements ou moins; voilà pourquoi l'interdiction d'aménager des places de stationnement est toujours une solution de recharge pour ces types d'habitations. On ne propose pas de modifier ce principe dans la foulée de cette étude.</li> </ul>
------------------------------	--

### **Enveloppe du bâtiment**

L'enveloppe du bâtiment s'entend du maximum permis pour la superficie et la hauteur et de la localisation d'un bâtiment sur un lot. Dans les cas où les bâtiments sont conçus à une échelle disproportionnée par rapport à leurs environs, ils risquent plus de déroger au paysage de rue existant et peuvent se répercuter sur la superficie dont on dispose pour laisser pousser les arbres existants ou en planter de nouveaux.

Les modifications antérieures, notamment les règlements sur les aménagements intercalaires, ont eu pour effet d'accroître les restrictions imposées à l'enveloppe du bâtiment. Le *Règlement sur les aménagements intercalaires II*, en particulier, a réduit les hauteurs dans certains secteurs et augmenté la marge de retrait minimum de la cour arrière, qui est passée de 25 % de la profondeur du lot à 28 %, 29 % ou 30 % de cette profondeur, selon la superficie du lot.

Ceci dit, il pourrait être utile d'adopter une approche contractuelle dans l'aménagement de l'enveloppe de bâtiment permise pour les travaux d'aménagement intercalaire afin de réaliser des modèles de conception intercalaires efficaces et de répondre aux préoccupations se rapportant à la masse du bâtiment, de même qu'en fonction de l'aménagement de la superficie paysagée et des espaces verts. Voici les normes de zonage qui permettraient de répondre à ces impératifs.

#### *-Hauteur maximum du bâtiment*

Selon une critique exprimée à l'encontre des habitations de trois logements qui ont été aménagées, elles sont à la fois plus grandes et plus hautes par rapport aux bâtiments existants des rues locales et ont généralement deux étages dans la plupart des rues locales. À l'heure actuelle, les zones R3R et R3S autorisent les bâtiments de 11 mètres de haut (trois étages) pour les triplex, mais de huit mètres de haut seulement (deux étages) pour toutes les autres vocations permises.

Le personnel de la Ville est d'avis que la hauteur appropriée est en partie tributaire du contexte. Bien qu'il ne convienne pas nécessairement d'autoriser la construction de bâtiments de plus grande hauteur au milieu d'un quadrilatère dont les bâtiments ont essentiellement



deux étages ou moins, ces bâtiments pourraient être justifiés dans les grandes artères ou sur les coins ou à la lisière des quadrilatères locaux.



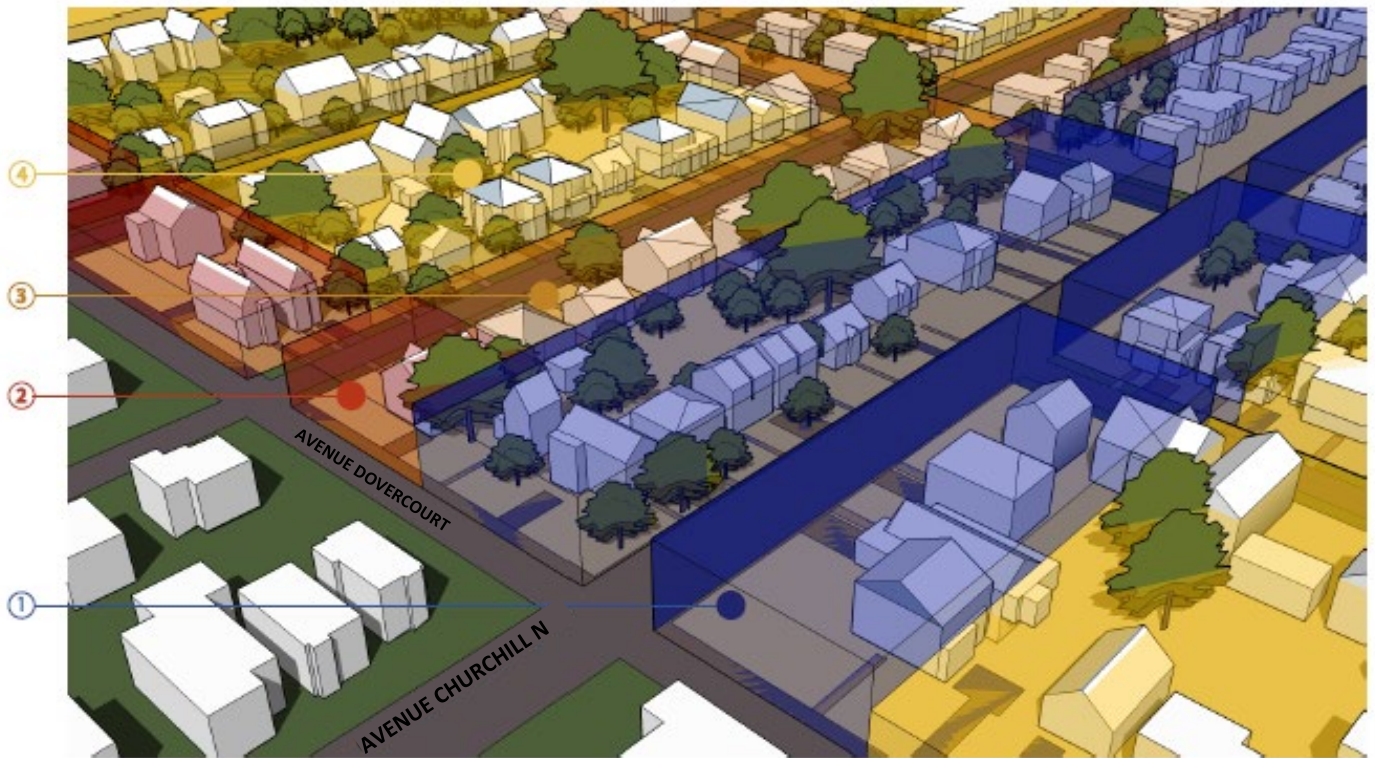
--- Lots intérieurs sur les rues locales : maximum de huit mètres de hauteur et de deux étages.

--- Lots de coin : au plus 11 mètres de hauteur et trois étages.

L'orientation proposée dans l'aire de l'étude orientera l'aménagement des logements à plus grande échelle sur les grandes artères et aux intersections. Pour permettre de respecter cette orientation, il est nécessaire et approprié d'autoriser dans ces rues des bâtiments plus hauts.

En se rappelant ce principe, la Direction générale propose que la hauteur des bâtiments dans l'aire de l'étude s'établisse comme suit, selon leur localisation et leur contexte.

<b>Grandes artères</b>	
<b>Avenue Churchill</b>	4 étages
<b>Avenue Byron, avenue Clare et avenue Dovercourt à l'ouest de l'avenue Churchill</b>	3 étages
<b>Rues locales</b>	
<b>Lot de coin</b>	3 étages
<b>Lot jouxtant le même quadrilatère ou situé dans le même quadrilatère : lot donnant sur une grande artère</b>	3 étages
<b>Tous les autres cas</b>	2 étages, ou 3 étages si le toit pentu a une pente d'au moins 1/2

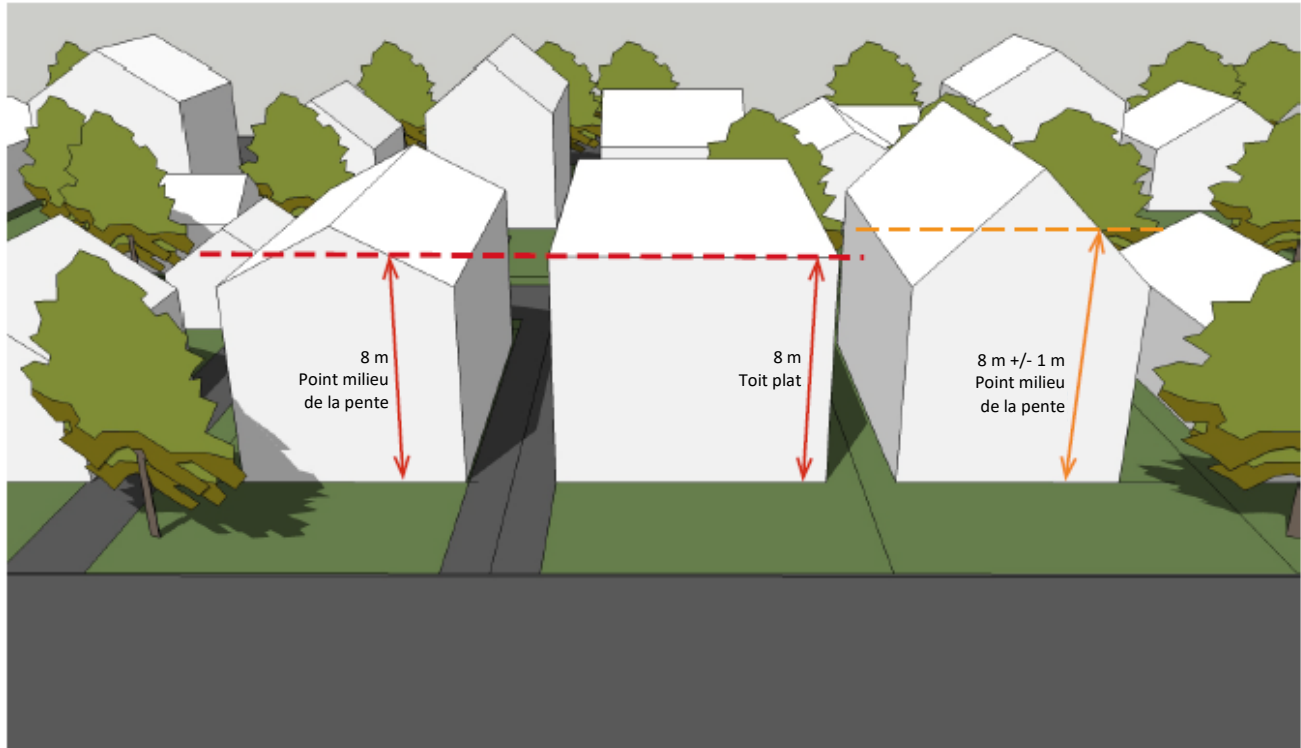


#### Hiérarchie du zonage

- ① 1. Grande artère – avenue Churchill (bleu) : l'avenue Churchill représente la principale voie nord-sud de l'aire de l'étude et comprend différentes structures de transport, dont les voies cyclables et l'accès aux transports en commun. Les bâtiments résidentiels d'au plus quatre étages de hauteur sont permis, en prévoyant la possibilité d'autoriser les installations non résidentielles.
- ② 2. Autres grandes artères (rouge) : les rues comme l'avenue Byron et l'avenue Dovercourt ont une certaine importance dans le quartier, mais non autant que l'avenue Churchill. Les bâtiments résidentiels d'au plus trois étages de haut sont permis.
- ③ 3. Rues locales – Lots de coin/zones de transition (orange) : il s'agit des lots de coin jouxtant les routes locales, ainsi que des lots donnant sur des routes locales qui sont également voisines ou qui se trouvent à proximité d'une grande artère. Les bâtiments résidentiels de trois étages de haut ou moins sont permis.
- ④ 4. Rues locales – Intérieur (jaune) : il s'agit de tous les autres lots intérieurs donnant sur une rue locale. Les bâtiments résidentiels d'au plus deux étages de haut sont permis.

*Il faut noter que les hauteurs ci-dessus se rapportent à des bâtiments à toit plat; il se peut que les bâtiments à toit pentu soient plus hauts à l'intérieur du quartier.*

Les toits à double pente sont courants sur bien des bâtiments de l'intérieur de Westboro. Bien que le *Règlement de zonage* n'ait pas vocation à réglementer les styles d'architecture permis, la hauteur des bâtiments est définie en fonction du type de toit du bâtiment. Par exemple, les toits plats sont mesurés par rapport au point culminant de la surface du toit, alors que les toits pentus sont mesurés par rapport au point milieu compris entre le pic du toit et les avant-toits. On a donc l'occasion de rajuster la hauteur permise des bâtiments (ou de redéfinir le mode de calcul de la hauteur en vertu du *Règlement de zonage*) pour encourager une plus grande variété de styles de toiture à l'intérieur des routes locales. On pourrait notamment permettre une hauteur supplémentaire dans les cas où la pente a une certaine inclinaison, comme l'indique la figure ci-après.



--- Hauteur maximum du bâtiment de 8 m : toit plat/toit pentu

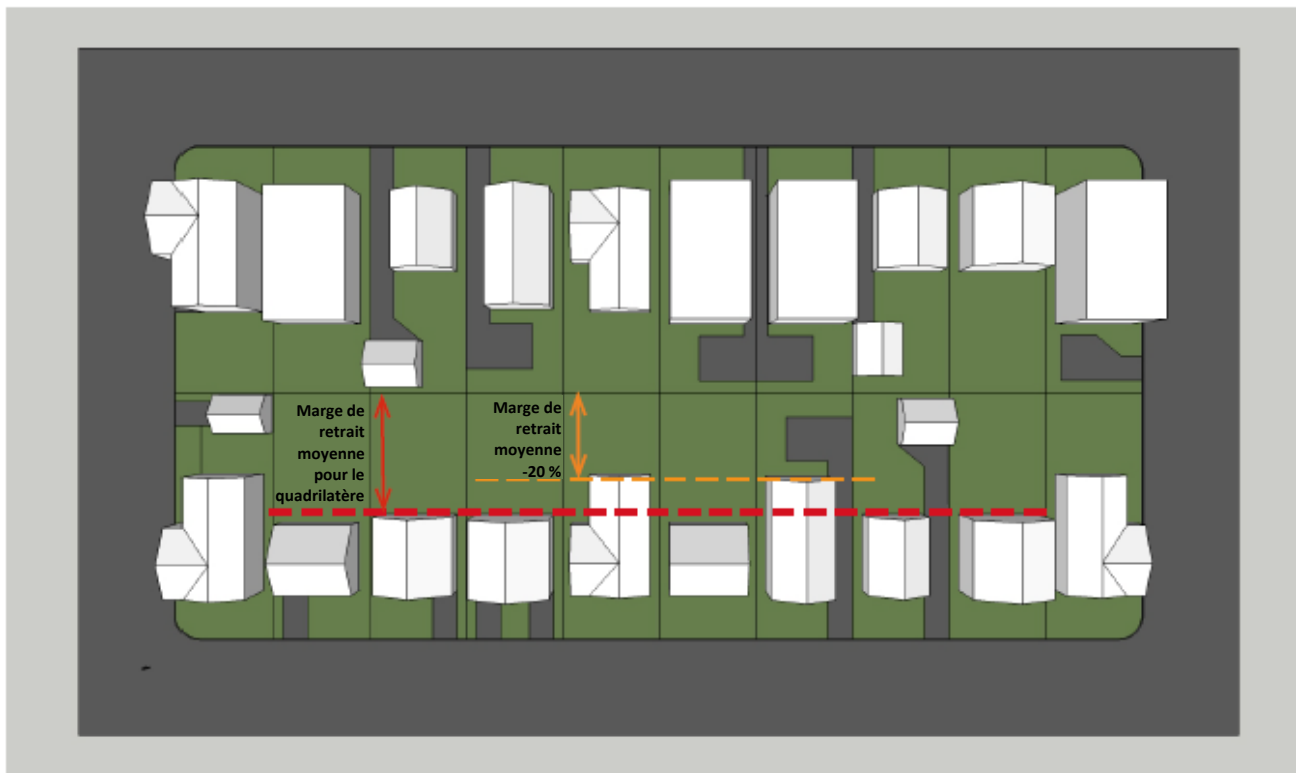
--- Hauteur supplémentaire autorisée pour différents types de toits pentus (maximum de deux étages)

<b>Modifications à apporter à la hauteur maximum du bâtiment</b>	
<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces modifications apportent une plus grande certitude sur la forme bâtie prévue dans l'aire de l'étude. Alors que l'on permettait auparavant une plus grande hauteur dans le cas de certains bâtiments (triplex), les permissions de hauteur seraient désormais établies en fonction de la localisation du lot dans le contexte des grandes artères et des lots de coin.</li> </ul>
<b>Inconvénients</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces modifications ne tiennent pas compte des situations dans lesquelles la hauteur des bâtiments donnant sur les rues locales pourrait être supérieure à trois étages, lorsqu'une plus grande hauteur peut être justifiée malgré la localisation du bâtiment.</li> </ul>
<b>Solutions de rechange</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• On peut autoriser une plus grande hauteur sur les rues locales, sous réserve toutefois de l'examen de la conception (grâce à la réglementation du plan d'implantation ou par d'autres moyens) quand le bâtiment dépasse une certaine hauteur (soit trois étages ou plus au lieu de deux).</li> <li>• On pourrait aussi autoriser une plus grande hauteur d'après le type de toiture (par exemple, on pourrait autoriser une hauteur maximum supérieure au toit pentu plus haut), conformément au diagramme ci-dessus.</li> </ul>

*-Marge de retrait de la cour arrière/profondeur du bâtiment*

Comme nous l'avons signalé auparavant, on a augmenté les marges de retrait minimums de la cour arrière en vertu du *Règlement sur les aménagements intercalaires II*. Toutefois, dans de nombreux cas, un bâtiment conforme à la nouvelle norme sera nettement plus profond dans la cour arrière que les bâtiments existants dans le même quadrilatère, ce qui peut avoir des incidences négatives en fonction de la masse du bâtiment dans le contexte environnant.

Une profondeur maximum de bâtiment, calculée éventuellement d'après la profondeur des bâtiments existants du même quadrilatère, pourrait répondre à ces préoccupations et ainsi permettre d'aménager un plan de conception mieux adapté. Dans le contexte d'un lot intérieur, il existe différents moyens de résoudre ce problème.



- Marge de retrait moyenne du quadrilatère/profondeur maximum du bâtiment à partir de la ligne de lot avant
- Marge de retrait moyenne du quadrilatère - 20 %  
(soit moyenne de 10 m - 20 % = marge de retrait de la cour arrière de 8 m)

*Le diagramme ci-dessus donne un exemple de la manière de calculer l'enveloppe de bâtiment permise d'après les enveloppes existantes des lots voisins. Dans le cas exposé ci-dessus, pour le lot se trouvant au milieu du quadrilatère, on établit la moyenne des marges de retrait existantes de la cour arrière, puis on réduit cette moyenne de 20 %, et le résultat correspond à la marge de retrait minimum de la cour arrière pour le lot du milieu. Si les cours arrière des lots voisins sont plus vastes, la cour arrière du lot du milieu doit par conséquent être plus vaste elle aussi.*

#### **-Enveloppe permise et cour arrière minimum d'après les cours arrière existantes des lots voisins**

Ce principe aurait pour effet de calculer la marge de retrait de la cour arrière d'après les marges de retrait des cours arrière existantes des bâtiments voisins, afin de prévoir une superficie et une masse de bâtiments relativement uniformes et de limiter la possibilité que les nouveaux bâtiments viennent écraser les bâtiments voisins existants.

On reconnaît toutefois que les aménagements intercalaires, en particulier lorsqu'ils sont construits sur des lots de moindre superficie, ont tendance à avoir une superficie ou une profondeur plus vaste que les bâtiments existants. En outre, dans les cas où un bâtiment voisin existant est atypiquement modeste, des dispositions pour calculer la moyenne de la cour arrière pourraient restreindre considérablement l'enveloppe du bâtiment de plein droit, ce qui aurait pour effet de stériliser essentiellement son potentiel d'aménagement. À ce titre, une autre solution de rechange consiste à prévoir, pour les cours arrière, **20 % ou moins** de la superficie nécessaire en faisant la moyenne des cours arrière voisines. On reconnaît ainsi que les aménagements intercalaires pourraient avoir une plus grande superficie que celle des

bâtiments existants, tout en veillant à ce qu'ils soient adaptés au contexte existant du quadrilatère.

Un autre moyen de mettre en œuvre une exigence fondée sur la moyenne des lots voisins consiste à calculer l'obligation d'après la profondeur des bâtiments voisins (à partir du mur avant jusqu'au mur arrière) ou encore, par ailleurs, à ne pas autoriser les bâtiments projetés plus loin en arrière que la profondeur moyenne des bâtiments voisins à partir de la ligne de lot avant.

On pourrait étendre le calcul de la moyenne à d'autres propriétés au-delà des lots voisins. Ce principe a l'avantage de réduire l'effet d'une cour arrière atypiquement plus vaste ou modeste; toutefois, puisqu'il faudra déterminer la superficie des cours arrière d'après un relevé d'arpentage ou un document comparable, il se pourrait qu'il soit difficile ou coûteux d'établir des mesures exactes au-delà des lots voisins.

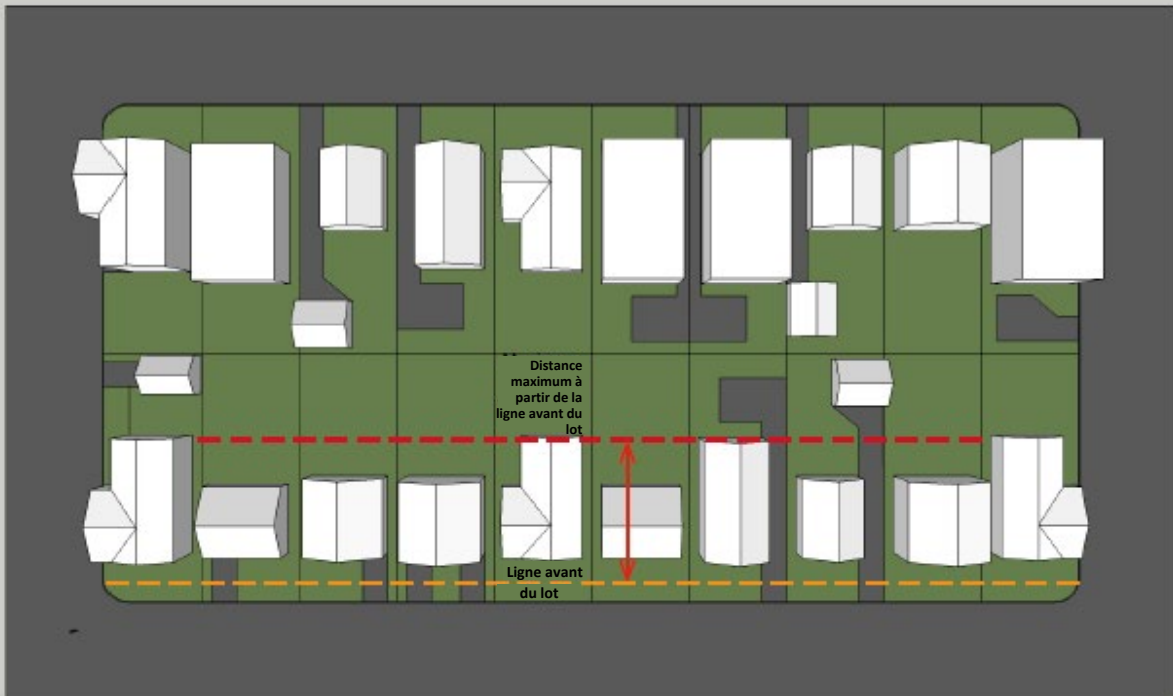
<b>Calcul de la moyenne de la marge de retrait de la cour arrière (moins 20 %)</b>	
<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette méthode tient directement compte du contexte existant des maisons voisines, en s'assurant que la masse de bâtiments neufs ou agrandis est comparable aux bâtiments voisins.</li> </ul>
<b>Inconvénients</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les marges de retrait des cours arrière des bâtiments existants de Westboro sont, dans bien des cas, inconstantes dans le même quadrilatère; ainsi, en appliquant des dispositions pour le calcul de la superficie moyenne de la cour arrière, on pourrait donner lieu à une obligation qui ne serait pas constante dans le calcul des marges de retrait des cours arrière.</li> <li>• En outre, la localisation des lignes de lots arrière n'est pas toujours constante. (Par exemple, un lot peut être plus profond qu'un lot voisin.) Dans les cas où des lots voisins n'ont pas la même profondeur, il devient plus difficile d'appliquer uniformément cette mesure conformément à son objectif, puisqu'un changement dans la profondeur du lot entraîne un changement dans le calcul de la marge de retrait de la cour arrière.</li> <li>• Plus le nombre de propriétés entre dans le calcul de la moyenne est élevé, plus il sera difficile de déterminer l'obligation pour un lot précis, à plus forte raison s'il s'étend sur une superficie supérieure aux lots qui sont directement voisins.</li> </ul>
<b>Solutions de rechange</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• On pourrait réduire la marge de retrait de la cour arrière de plus que 20 % de la moyenne des marges de retrait existantes, ou une partie du bâtiment pourrait se projeter plus profondément, ce qui vient atténuer l'effet de la masse sur les propriétés voisines.</li> <li>• Au lieu de calculer l'obligation d'après la moyenne des marges de retrait des cours arrière existantes, on pourrait plutôt la calculer d'après la profondeur moyenne des bâtiments des propriétés voisines, de sorte que le mur arrière du bâtiment neuf ne pourrait pas avoir une projection de plus de 20 % dans la cour arrière par rapport à la profondeur moyenne. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cette mesure a l'avantage d'être plus uniforme quand les lots voisins ont des profondeurs différentes, au lieu de faire le calcul</li> </ul> </li> </ul>

d'après la distance à partir des lignes avant, et non arrière, des lots.

- En règle générale, l'objectif ne devrait pas consister à autoriser une marge de retrait inférieure à celle qu'exige le *Règlement sur les aménagements intercalaires II* du fait de l'application de cette règle (normalement, entre 28 % et 30 % de la profondeur du lot, selon la superficie de ce lot).

**-Profondeur maximum du bâtiment à partir de la ligne de lot avant**

Au lieu d'appliquer une marge de retrait standard de la cour arrière, on pourrait plutôt calculer l'enveloppe maximum du bâtiment d'après une distance fixe à partir de la ligne de lot avant. On s'assurerait ainsi que la profondeur et la superficie des bâtiments sont uniformes, même sur les lots dont la profondeur est significativement ou atypiquement considérable. On pourrait aussi s'assurer que dans les quadrilatères dont les lots sont particulièrement profonds, la superficie de plein droit d'un bâtiment n'est pas significativement plus vaste ou plus profonde que les autres bâtiments existants.



--- Distance maximum du bâtiment à partir de la ligne de lot avant

<b>Distance maximum à partir de la ligne de lot avant</b>	
<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ce principe permet d'assurer une mesure uniforme, quelle que soit la superficie ou la profondeur du lot. On améliore ainsi l'uniformité et la certitude pour ce qui est de l'enveloppe permise du bâtiment.</li> </ul>
<b>Inconvénients</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette mesure est difficile à concevoir dans la « réalité », par rapport à la marge de retrait de la cour arrière.</li> <li>• Elle ne donnerait pas lieu à une augmentation de la marge de reculement sur les lots moins vastes.</li> </ul>
<b>Solutions de rechange</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• On peut aussi produire un effet comparable en exigeant une profondeur maximum pour le bâtiment (soit la distance entre le mur le plus avancé et le mur le plus reculé).</li> <li>• L'obligation de prévoir une distance maximum à partir de la ligne de lot avant comporte un avantage, puisqu'elle permet d'éviter que le même bâtiment soit déplacé plus profondément dans la cour arrière (jusqu'à la marge de retrait obligatoire actuelle de la cour arrière). Bien qu'il soit obligatoire de prévoir des marges de retrait de la cour avant pour tenir compte du caractère du paysage de rue, les marges de retrait excessives de la cour avant par rapport aux bâtiments voisins peuvent également nuire au caractère de ce paysage.</li> </ul>

### **Types d'habitation permis et utilisations complémentaires**

Les aménagements multirésidentiels, qu'il s'agisse de triplex, d'immeubles d'appartements ou des habitations jumelées en longueur dotées de logements secondaires, ont tendance à attirer la plus forte opposition dans Westboro depuis quelques années, parmi tous les types d'aménagements intercalaires de faible hauteur.

En tenant compte des motifs qui sous-tendent cette opposition, le personnel de la Ville constate que les résidents semblent considérer ces aménagements comme des menaces (perçues ou réelles) contre l'une des valeurs évoquées ci-dessus. Par exemple, le personnel de la Ville constate que de nombreux commentateurs considèrent que les arbres et les espaces verts sont « menacés » par les aménagements multirésidentiels, parce que la superficie au sol des grands immeubles et les zones de stationnement laissent parfois moins de place pour les arbres (existants ou nouveaux).

Le personnel de la Ville croit que ces préoccupations sont liées, dans une large mesure, au traitement et à la conception du site. Par exemple, un bâtiment à logements multiples dans lequel il n'y a pas de places de stationnement ou dont l'enveloppe est plus modeste pourrait consacrer une plus grande superficie aux espaces verts et conserver les arbres existants. La partie de ce document consacrée à la « vision » donne différents exemples de vieux bâtiments à logements multiples dont l'aspect, la superficie et les espaces verts disponibles sont comparables à ceux d'autres habitations existantes. Par contre, une maison individuelle ou jumelée dont l'essentiel de la cour avant est consacré à des places de stationnement ou à des garages, à des entrées de cour ou à d'autres surfaces minéralisées comparables peut avoir des incidences considérables sur les espaces verts et sur la marchabilité du quartier, même si ce type d'habitation comprend moins de logements; or, ces habitations pourraient quand



même être construites sans dispense au titre du *Règlement de zonage*, dans les cas où l'enveloppe permise du bâtiment est respectée.

Selon le personnel de la Ville, il semble qu'on ait l'occasion d'encourager une approche différente dans l'examen des aménagements intercalaires du quartier, en donnant à ces valeurs les priorités essentielles. À l'heure actuelle, le *Règlement de zonage* est structuré pour traiter l'**utilisation** intérieure du bâtiment (qu'il s'agisse, par exemple, d'une habitation individuelle, d'une habitation jumelée ou d'un immeuble d'appartements) comme la première considération quand il s'agit de savoir si un aménagement peut être permis ou non. C'est ce que l'on constate dans les désignations de zonage R1-R5 des quartiers résidentiels, dans lesquels les maisons individuelles ne sont autorisées que dans les zones R1 et dans lesquels un éventail complet de types d'habitations est autorisé dans les zones R4 et R5. Les considérations de **forme**, dont la forme et la conception du bâtiment même, mais aussi de ses fonctions auxiliaires comme le paysagement, le stationnement et la gestion des déchets, sont secondaires par rapport à la question du nombre de logements à aménager et se fondent effectivement sur la vocation résidentielle précise qui est proposée.

Les normes proposées pour les travaux d'aménagement visent à répondre plus directement aux questions de forme par rapport à ce que prévoit le zonage actuel. Toutefois, pour s'assurer qu'on insiste en bonne et due forme sur ces considérations, le personnel de la Ville est d'avis qu'il est opportun et nécessaire de reconsidérer les modalités selon lesquelles le *Règlement de zonage* traite les types d'habitation permis dans l'aire de l'étude.

Plus généralement, la disponibilité et l'abordabilité des logements sur le territoire de la Ville dans son ensemble sont des motifs majeurs de préoccupation. Comme nous l'indiquons dans le Document de travail 1, le taux d'inoccupation des logements de la Ville a été constamment inférieur à 3 % pour une grande partie de la décennie écoulée, et à Westboro, ce taux est constamment inférieur à celui de la Ville.<sup>1</sup> Il faut donc assurer l'offre de logements à différentes échelles.

En outre, la Ville tient à attirer l'attention sur ce qui suit en ce qui a trait aux politiques existantes et potentielles du Plan officiel :

- D'après la version actuelle du Plan officiel, le personnel de la Ville tient à signaler la section 2.2.2, qui dispose en partie que « *[L'on] n'autorisera pas les demandes de modification au Règlement de zonage qui visent à éliminer les appartements à titre d'utilisation autorisée ou à changer l'utilisation autorisée pour une zone à aménagement moins dense, sauf si un rezonage équivalent permet de garantir qu'il n'y a aucune perte nette du potentiel d'aménager des appartements ou que sera maintenu le potentiel de créer d'autres types d'habitations à logements multiples.* »
- D'après les Orientations stratégiques préliminaires adoptées par le Conseil municipal pour le nouveau Plan officiel, le personnel fait observer que l'une des orientations se rapportant au logement consiste à « *mettre l'accent sur la forme des bâtiments (leur*

---

<sup>1</sup> On considère généralement qu'un taux d'inoccupation de 3 % est satisfaisant pour le logement. Dans les cas où ce taux est constamment inférieur à ce seuil, on peut croire qu'il y a pénurie de l'offre de logements, ce qui peut aussi se répercuter sur l'abordabilité des logements.

*taille et leur forme) plutôt que sur un type d'habitation précis (nombre de logements), afin d'offrir plus d'options que ce qui est actuellement permis ».<sup>2</sup>*

Les Orientations stratégiques préliminaires ci-dessus, de concert avec les tendances actuelles du logement et de l'abordabilité, nous obligent à être prêts à faire preuve d'une plus grande souplesse pour ce qui est du nombre de logements permis dans un bâtiment, à la condition que les aménagements qui font appel à cette souplesse soient aussi réalisés en faisant appel à des mesures qui permettent de bien tenir compte des caractéristiques prisées par le quartier dans leur modèle de conception et de rehausser ces caractéristiques.

Selon ce principe, le personnel de la Ville est d'avis que sans égard aux mesures qui seront adoptées pour régler l'enveloppe du bâtiment, mettre l'accent sur les espaces verts et limiter les surfaces pavées, il faudrait aussi adopter des mesures complémentaires pour permettre de construire un plus large éventail de types d'habitations que ce qui est permis à l'heure actuelle, notamment des maisons en rangée et des immeubles à logements multiples, surtout dans les grands couloirs urbains. Même s'il y aura toujours des limites quant au nombre de logements permis sur les lots donnant sur les rues locales, il pourrait y avoir des limites moins restrictives que celles qui sont permises dans le zonage actuel R3R/R3S.

Cette catégorie de changements de zonage sera absolument évidente dans les grandes artères, dont l'avenue Churchill, où il est raisonnable de concentrer une plus grande densité, ainsi que des immeubles de plus grande hauteur. De même, les lots du même quadrilatère et voisins des lots donnant sur les grandes artères (les zones de « transition » notées dans la vision), en particulier les lots proches de ceux qui donnent sur l'avenue Churchill et sur l'avenue Byron, sont des zones qui se prêtent à des changements plus importants et à une plus grande densité que l'intérieur des quartiers.

Puisque l'avenue Churchill est la principale rue nord-sud de l'aire de l'étude, elle offre l'occasion non seulement d'aménager la plus forte densité dans le secteur, mais aussi d'adopter des vocations non résidentielles pour étoffer cette densité supplémentaire. Il s'agit notamment des petits commerces de détail et des établissements de services personnels; en outre, le *Règlement de zonage* prévoit un suffixe « quartier résidentiel à vocation commerciale » (« -c »), que l'on peut ajouter aux lots des zones résidentielles dans les secteurs qui permettent d'aménager ces infrastructures complémentaires. Le personnel de la Ville croit que l'avenue Churchill représente justement une occasion d'adopter ces permissions.

---

<sup>2</sup> Conformément à la section 5 du Nouveau Plan officiel (Orientations stratégiques préliminaires), à la page 15 de ce document.

### **Autres idées pour les étapes suivantes**

Bien que l'Étude de zonage sur les aménagements intercalaires dans Westboro soit essentiellement une étude de zonage, il existe des mesures que l'on peut adopter pour respecter les principes essentiels de cette vision et qui débordent le cadre de la planification de l'aménagement du territoire et des aménagements intercalaires. À ce titre, les mesures suggérées dans cette section débordent le cadre du *Règlement de zonage* et, par le fait même, le périmètre de cette étude, mais représentent des idées potentielles pour les étapes suivantes, que l'on peut examiner pour promouvoir la transition de Westboro et en faire un quartier urbain agréable pour les piétons.

### **Gestion du stationnement**

Nous avons l'occasion de nous pencher sur les moyens de gérer le stationnement résidentiel au niveau du quartier, plutôt qu'en fonction de chaque site, comme le fait le *Règlement de zonage*.

L'aménagement d'un stationnement communal, non loin des bâtiments résidentiels existants, plutôt que d'un stationnement sur les lieux dans chaque projet d'aménagement, constitue l'une de ces occasions. En offrant un emplacement communal pour le stationnement accessible aux résidents de la localité, on peut les encourager à prévoir moins de places de stationnement sur les lieux, voire aucune, dans les nouveaux projets d'aménagement dans le secteur. Cette idée donne lieu à un certain nombre d'interrogations logistiques : Le stationnement sera-t-il financé par la Ville ou par les promoteurs des projets d'aménagements intercalaires dans le secteur? Sur quels lots les places de stationnement seraient-elles aménagées? Quel type de structure faudrait-il adopter pour permettre de les aménager?

Nous avons aussi l'occasion d'étendre aux rues locales de l'aire de l'étude le programme de stationnement sur rue avec permis. À l'heure actuelle, il est interdit de stationner dans les rues la nuit dans l'aire de l'étude. Bien que dans certaines parties de l'aire de l'étude, il y ait déjà des places de stationnement sur rue dans une certaine mesure, adopter un permis de stationnement permettrait à la Ville de mieux gérer l'accès au stationnement et son utilisation.

### **Rues marchables**

Bien que Westboro soit relativement proche d'une rue principale du chemin Richmond et de deux stations de transport en commun rapide (soit les stations Westboro et Dominion), nous avons l'occasion d'améliorer les rues existantes dans l'aire de l'étude pour tenir compte de la marchabilité des rues. Le nombre de rues qui n'ont pas de trottoir à l'heure actuelle en constitue un exemple majeur. On pourrait ainsi mieux promouvoir la marchabilité. Ce principe comporte une limite, puisque selon la rue, il se pourrait qu'on doive aménager d'autres trottoirs en refaisant des routes en entier; le calendrier dépendrait alors de la charge de travail et du plan de travail de la Direction des services d'infrastructure de la Ville et pourrait ne pas être réalisable à court terme.

### ***Règlement sur les arbres urbains***

Le *Règlement sur les arbres urbains* a récemment fait l'objet d'un examen, et la version révisée a été adoptée par le Conseil municipal. Ce règlement, qui devrait entrer en vigueur cette année, prévoit d'autres règlements et exigences se rapportant à la protection des arbres, entre autres expressément dans le contexte des projets d'aménagement intercalaire.

## **Lignes directrices en matière d'aménagements résidentiels intercalaires de faible hauteur**

La Ville est en train de mettre au point la version à jour des lignes directrices sur la conception des aménagements intercalaires. Même si ces lignes directrices ne constituaient pas des exigences rigoureuses (à la différence des exigences du zonage), l'objectif d'un document-cadre est de définir le type et la forme de conception que le personnel de la Ville souhaiterait réaliser dans les nouveaux travaux d'aménagement. L'objectif de l'adoption de la version à jour des lignes directrices consiste à s'assurer que ce document a une plus forte incidence dans la conception des nouveaux logements intercalaires.

### **Réglementation du plan d'implantation**

Les nouvelles Lignes directrices d'esthétique urbaine viendront aussi éclairer la prochaine version du *Règlement pour la réglementation du plan d'implantation* de la Ville. Le processus de réglementation du plan d'implantation constitue le premier mécanisme grâce auquel la Ville évalue la conception des bâtiments et des sites et ne s'applique pas, à l'heure actuelle, aux aménagements de moins de quatre habitations. À l'heure actuelle, la plupart des travaux d'aménagement qui se déroulent dans l'aire de l'étude n'ont donc pas fait l'objet de ce processus.

La mise à jour des Lignes directrices sur la conception urbaine offre l'occasion de discuter des changements à apporter aux seuils dans les cas où il faut réglementer le plan d'implantation pour mieux tenir compte des types de travaux d'aménagement qui devraient faire l'objet d'un examen complémentaire de la conception, afin de veiller à produire de meilleurs résultats pour les aménagements intercalaires dans Westboro et dans d'autres quartiers résidentiels. Par exemple, on pourrait mettre en œuvre un seuil calculé d'après la superficie réelle ou la superficie des étages du bâtiment, plutôt qu'en fonction du nombre de logements de ce bâtiment.

### **Dites-nous ce que vous en pensez**

Nous vous invitons à nous adresser vos réflexions et vos commentaires sur le projet de vision et de normes dont il est question dans ce document. Veuillez faire parvenir vos commentaires au plus tard le 25 mai 2020 à :

Robert Sandercott  
Hôtel de ville d'Ottawa  
110, avenue Laurier Ouest  
Courrier interne 01-14  
Ottawa (Ontario) K1P 1J1  
[robert.sandercott@ottawa.ca](mailto:robert.sandercott@ottawa.ca)