

ÉTUDE DU ZONAGE DES AMÉNAGEMENTS INTERCALAIRES DANS WESTBORO

Ce qui a été dit



TABLE DES MATIÈRES

Contexte	2
Synthèse des activités de consultation	2
Thèmes des commentaires publics.....	3
PRÉOCCUPATIONS À PROPOS DE L'ÉVOLUTION ET DE LA « SURDENSIFICATION » DU QUARTIER	
ARBRES ET ESPACES VERTS	
DENSITÉ	
STATIONNEMENT ET CIRCULATION	
CONCEPTION DE L'IMMEUBLE ET DU SITE	
SENTIMENT D'APPARTENANCE AU LIEU ET INTERACTION AVEC LE QUARTIER	
PROFIL DÉMOGRAPHIQUE DU QUARTIER	
LE COÛT DU LOGEMENT ET L'ABORDABILITÉ	
PRÉOCCUPATIONS À PROPOS DE PROCESSUS D'APPROBATION	
LES SERVICES ET LES INFRASTRUCTURES DU QUARTIER	
Commentaires de la Westboro Community Association	77
Notes à propos du zonage actuel et des règlements connexes.....	78

Contexte

En octobre 2018, le Conseil municipal a adopté un règlement de restriction provisoire (RRP) portant sur un vaste secteur du quartier Westboro. L'objectif de ce règlement consiste à examiner « les politiques d'utilisation du sol pour les triplex et les habitations de plus de 400 m² de superficie brute dans le secteur décrit ci-après, [et de déterminer] l'à-propos et la compatibilité de ces typologies d'habitations dans le contexte de la densification de l'aire de l'étude ».

Le personnel a préparé un document de travail, qui a été diffusé dans le public en septembre 2019. L'objectif de ce document de travail consistait à tracer les contours des enjeux associés à l'aménagement résidentiel dans le quartier Westboro et à mettre en lumière certaines tendances qui sous-tendent le rythme et la forme actuels, ainsi que le type de travaux de construction qui se déroulent à l'heure actuelle dans ce quartier.

Ce rapport vise à faire la synthèse des commentaires et des grands thèmes qui ont porté sur le document de travail.

Synthèse des activités de consultation

Le document de travail a été publié le 27 septembre 2019. La période au cours de laquelle le public pouvait commenter ce document de travail s'étendait jusqu'au 25 octobre 2019.

Au total, 117 résidents ont déposé par écrit des commentaires sur le document de travail pendant la période visée ci-dessus.

En plus de faire état des tendances dans les travaux d'aménagement et dans le logement de ce quartier, ce document de travail dresse la liste suivante des questions pour permettre de commenter l'aménagement du quartier Westboro et d'en discuter :

Quelles caractéristiques de Westboro devrions-nous...

- *préserver?*
- *tâcher de relativiser ou de supprimer au fil du temps?*
- *rehausser?*
- *adopter ou réadopter?*

Y a-t-il des exemples de travaux d'aménagement intercalaire qui réussissent à compléter ou à rehausser le caractère du quartier? À votre avis, en quoi ces projets ont-ils permis de le faire?

Y a-t-il des exemples de travaux d'aménagement intercalaire qui nuisent au caractère du quartier? À votre avis, en quoi ces projets permettent-ils d'y arriver?

Westboro est un quartier situé non loin de différents services, et certains secteurs du quartier se trouvent à proximité des transports en commun rapides. En nous rappelant ces réalités, comment pouvons-nous assurer un éventail d'options de logements qui soient assez abordables à l'intention d'une grande partie de la population d'Ottawa?

Comment les habitations multiples (dont les triplex) pourraient-elles être conçues de manière à mieux tenir compte du caractère du quartier et à le rehausser?

Si on devait concevoir une habitation à logements multiples pour qu'elle ressemble à des maisons voisines existantes et qu'elles soient configurées comme ces maisons, que penseriez-vous de la proposition?

Les espaces verts et les arbres sont souvent considérés comme des fonctions importantes de l'espace dans les cours arrière. Quelles sont, à votre avis, les autres fonctions essentielles de l'espace des cours arrière? Comment ces fonctions peuvent-elles être assurées en préservant comme il se doit les espaces verts?

Comment les incidences négatives du stationnement pourraient-elles être mieux maîtrisées dans les nouveaux travaux d'aménagement?

Puisque l'utilisation de l'automobile porte la demande de places de stationnement sur le site, comment le quartier Westboro pourrait-il faire la transition avec une moindre utilisation de l'automobile? Quelles incidences les travaux d'aménagement intercalaire pourraient-ils avoir dans cette transition?

Ces questions visent à permettre de tenir une discussion sur un large éventail de thèmes se rapportant à l'aménagement dans le quartier Westboro. Ces questions appellent des réponses complètes, et même si de nombreux commentateurs ont décidé d'articuler leurs réponses en fonction des questions, les résidents n'étaient pas du tout obligés de limiter leurs commentaires aux questions posées.

La liste des thèmes reproduite dans la section « Thèmes des commentaires publics » de la table des matières reprend les thèmes le plus couramment évoqués dans les réactions exprimées pour donner suite au document de travail.

Parce que les questions posées aux commentateurs appellent des réponses complètes, nous donnons, dans ce rapport, moins d'importance aux réponses apportées à chacune des questions ci-dessus et insistons plutôt davantage sur les thèmes qui revenaient couramment dans les commentaires qui nous ont été adressés.

Thèmes des commentaires publics

Cette section comprend des extraits des mémoires déposés par les résidents qui ont fait des commentaires sur le document de travail. Ces extraits, regroupés sous des thèmes communs, font partie d'une liste numérotée; chaque point de la liste regroupe les commentaires d'un résident sur un sujet en particulier. Bien que cette liste ne vise pas à donner une idée exacte du nombre de personnes qui ont discuté d'un certain thème, elle donne quand même une idée des thèmes le plus fréquemment débattus : plus la liste est longue, plus le thème en question a été repris dans les discussions.

- Les commentaires reproduits sous chaque thème le sont textuellement, dans le cas de ceux qui ont déposé des mémoires sur le document de travail; ils n'ont été modifiés que dans la mesure où il a fallu le faire pour supprimer l'information qui pourrait permettre d'identifier

directement les commentateurs (par exemple l'adresse de leur résidence ou de leur propriété). **Les avis exprimés dans ces commentaires ne représentant pas nécessairement ceux du personnel.**

PRÉOCCUPATION SUR L'ÉVOLUTION ET LA « SURDENSIFICATION » DU QUARTIER

Les commentaires reproduits dans cette section se rapportent à la question de l'évolution du quartier Westboro et aux incidences produites sur le quartier dans son ensemble par les travaux d'aménagement et de construction nouvelle. Ces commentaires portent aussi sur le rythme auquel se déroulent cette évolution ou ces travaux de réaménagement.

Ce n'est pas parce que des commentaires sont reproduits dans cette section que nous laissons entendre qu'ils expriment une opposition à cette évolution en général; ce commentaire se rapporte simplement à l'évolution du quartier ou à son orientation probable ou vraisemblable.

1. « Il faut adopter des lois quant au nombre de logements intercalaires construits, et non aux caractéristiques de leur conception. Préservera-t-on tous les arbres matures de la propriété? Construire-t-on les logements en respectant les maisons voisines? »
2. « Dans toutes les décisions et dans tous les cas où il faut réaliser des aménagements intercalaires, il est important de toujours se rappeler que nous voulons tous habiter des quartiers qui constituent en quelque sorte des villages. Il doit continuer d'en être ainsi à Westboro. »
3. « Puisque Westboro est devenu un quartier de prédilection, les prix de l'immobilier ont augmenté assez spectaculairement, ce qui attire les promoteurs, impatients de profiter de la conjoncture du marché. Il y a une distinction importante à faire entre les acheteurs de logements et les promoteurs immobiliers, même si certains acheteurs ont mené des transactions d'après des objectifs de promotion immobilière.

« Initialement, les acheteurs de logements ont créé une demande qui a fait augmenter les prix de l'immobilier; toutefois, lorsque les prix ont augmenté, les gains en capital sur les propriétés vendues ont crû eux aussi, et les promoteurs ont commencé à s'intéresser au marché. C'est ainsi que nous avons fait la transition avec une demande combinée des acheteurs de logements et des promoteurs immobiliers, plutôt qu'avec une demande réelle des acheteurs de logements, ce qui a fait monter la pression sur les prix. Parce que les prix ont continué d'augmenter, il est devenu de moins en moins viable, pour les promoteurs, de réaliser des bénéfices sur les maisons dont la superficie et le nombre étaient égaux à ceux qui existaient déjà. Précisons clairement que les promoteurs paient les prix courants pour les propriétés, et que lorsqu'on ajoute le coût de la démolition d'un vieux bâtiment et de la construction d'un nouvel immeuble, il devient prohibitif pour eux de faire des bénéfices, à moins de construire un immeuble d'habitations beaucoup plus vaste ou un plus grand nombre de logements, ou de faire les deux à la fois.

« Les agents immobiliers ont jeté de l'huile sur le feu du marché, en faisant entre autres appel à des stratégies appelées les "guerres de surenchères".

« Ainsi, la demande de logements à Westboro n'est pas ce qui porte le réaménagement des anciennes propriétés pour en faire des immeubles ou des logements plus vastes et plus nombreux; ce sont plutôt les rouages du marché et l'intervention ambitieuse des promoteurs qui ont donné lieu à la "nécessité" de construire ces logements plus grands et plus nombreux pour pouvoir réaliser d'importants bénéfices. Les acheteurs de logements n'ont aucune incidence sur ce genre de marché, puisqu'ils sont facilement surclassés par les promoteurs et que, de par leur nature individuelle, ils ne sont pas structurés ou n'ont pas le budget ni la formation qui leur permettrait de maîtriser le marché immobilier. »

4. « C'est au moins la quatrième fois que je participe à l'un de ces sondages. Tous les sondages abordent les mêmes thèmes, puisqu'ils font constamment état des mêmes problèmes. Mener un sondage revient quasiment à ne rien faire. On ne fait que déplacer le problème. Croyez-vous qu'il existe un moyen d'amener tout un quartier à souhaiter le changement? Il n'y en a pas. Depuis 30 ans, je n'ai rien vu qui s'apparente à un changement auquel quelqu'un ne s'opposait pas. On s'opposait même à la démolition de vieilles cabanes délabrées.

« Le changement est nécessaire. Comme je l'ai dit, Détroit et d'autres villes du Nord des États-Unis sont les résultats des quartiers dans lesquels on n'a pas réinvesti. Le premier changement que la Ville doit apporter est de cesser de mener des sondages et de se mettre au travail. Ce travail consiste à faire appliquer — rigoureusement — les règlements de zonage en vigueur. Il faut s'attendre à ce que des appels soient déposés auprès de la CAMO; il faut toutefois s'opposer à ces appels, grâce aux services d'avocats compétents. Il faudrait modérer la documentation et les sondages et faire plutôt appel au bon sens. »
5. « Westboro n'est pas le seul quartier à être proche des transports en commun rapides ou à offrir de nombreux services... Or, il semble qu'il y ait beaucoup plus de densification à Westboro. Dans les huit dernières années, il semble que les logements aient doublé dans ma rue. Même les nouveaux propriétaires qui avaient acheté des propriétés intercalaires déménagent, puisqu'il y a encore plus d'aménagements intercalaires à venir et que s'ils ont emménagé dans le quartier, c'est parce que la variété du logement et les arbres en bordure des rues leur plaisaient... ce qui est en train de disparaître. Je suis étonné de ne pas constater la même densification dans d'autres quartiers (Côte-de-Sable, Alta Vista et Glebe) le long du couloir de transport en commun rapide. »
6. « Comme résident du secteur, je suis simplement abasourdi par les problèmes causés dans le quartier par la médiocrité des aménagements intercalaires. Je suis certain de ne pas être le seul à éprouver cette "fatigue de l'intercalaire". En toute honnêteté, nous souhaitons pour la plupart édifier une collectivité dans laquelle nous pourrions faire connaissance avec nos voisins et vivre dans un environnement sain et sécuritaire. Dans l'ensemble, j'ai l'impression qu'il s'est produit une trop grande évolution en même temps sans que l'on modernise les infrastructures nécessaires ou que l'on planifie mûrement les aménagements dans le cadre d'un plan d'ensemble du quartier ou de la collectivité pour réaliser des travaux intercalaires satisfaisants. Le quartier est devenu le siège d'une densification éperdue. »
7. « Je vous écris pour vous exprimer mon inquiétude à propos du zonage intercalaire et du réaménagement des propriétés du quartier Westboro. J'ai passé ma petite enfance dans ce

quartier et je suis profondément attristé de constater qu'on a laissé le champ libre aux promoteurs pour démolir des maisons et transformer complètement le caractère du quartier.

« On a changé la collectivité même en remplaçant les petites habitations isolées par de monstrueux triplex et duplex; c'est désormais une collectivité pour les très riches.

« J'implore la Ville de créer des règlements municipaux et de faire appel à ses pouvoirs pour empêcher les promoteurs de démolir les maisons isolées et de créer des triplex et des duplex. Ces nouveaux aménagements perpétuent la crise du logement abordable, en détruisant des maisons parfaitement satisfaisantes et en réduisant spectaculairement les espaces verts (comme les pelouses), dont les familles peuvent se servir pour avoir des échanges dans le confort, faire du jardinage et jouer en plein air. Les sites réaménagés ne cadrent pas avec l'histoire et le caractère de Westboro. »

8. « La surdensification change la physionomie de notre quartier : les habitations jumelées carrées ne sont guère attrayantes et les propositions portant sur les immeubles de grande hauteur empiètent sur les quartiers résidentiels. »
9. « J'habite sur l'avenue Tweedsmuir, et il y a des travaux de construction qui se poursuivent dans cette rue depuis bien des années, puisqu'on démolit les unes après les autres les vieilles demeures. La maison voisine de la mienne a été démolie l'automne dernier et les travaux de construction se poursuivront jusqu'au printemps. Le promoteur immobilier a tous les droits de le faire; or, mon panorama sur le ciel dans le sens nord est bloqué, ce qui vient constamment rappeler la réalité de la cohabitation avec les aménagements intercalaires. Pour me consoler, je suppose que je dois me dire que la situation pourrait être pire.

« Je ne peux imaginer l'inquiétude des résidents de l'avenue Roosevelt qui sont directement touchés par ces travaux d'aménagement. Après tout, c'est leur foyer, leur cours et leur quartier : tous ces éléments font partie intégrante de notre identité, et constater qu'on se préoccupe si peu de leur humanité est ahurissant. C'est ahurissant, mais ce n'est pas étonnant. Je suis devenu un cynique endurci à l'endroit de cette ville, ce qui est regrettable.

« Quand j'entends les gens me demander où j'habite et que je leur réponds que j'habite à Westboro, j'entends presque toujours dire en réaction que j'ai bien de la chance. Et je suis d'accord. J'adore mon quartier. J'habite ici plus ou moins régulièrement depuis 32 ans. Or, une grande partie du quartier Westboro que j'adore n'existe désormais plus que dans ma mémoire. La situation évolue, ce qui est incontournable. Or, quand la situation change pour le pire, il faut s'exprimer, et c'est la raison pour laquelle je vous écris aujourd'hui. »

10. « L'hypothèse posée dans votre rapport à propos de la démolition des maisons originelles en définitive serait regrettable, puisque les maisons existantes, que nous avons évoquées, rehaussent l'ambiance de Westboro. Les vieilles maisons sont parées de détails architecturaux intéressants : généralement, les entrées de cours et les garages sont moins dominants, les maisons sont en quelque sorte plus modestes et moins hautes que les nouveaux immeubles, les cours latérales ouvertes sont plus larges sur les vieilles propriétés, et bien entendu, les arbres des boulevards et des cours avant sont matures et majestueux. Nous relevons des exemples de maisons plus modestes ou délabrées qui sont vendues, démolies, puis remplacées en raison de facteurs propres au marché. Souvent, il semble qu'elles soient

remplacées par des habitations jumelées qui se vendent à plus d'un million de dollars par logement au moins. »

11. « J'estime qu'il est très difficile de me promener chaque jour dans ce merveilleux quartier pour constater qu'il tombe sous le pic des promoteurs immobiliers. La construction est omniprésente. Les vieilles demeures magnifiques, qui ont encore de nombreuses années devant elles, sont démolies (ce qui crée un énorme gaspillage pour les décharges et l'empreinte environnementale). On abat tous les jours de nombreux arbres, très grands et magnifiques, ce qui se répercute sur tout l'écosystème qui en dépend. Je suis attristé et cette évolution a une incidence sur la qualité de vie de tous ceux qui habitent le quartier. Je vous invite à nous aider à maîtriser la situation et à mener les travaux pour qu'ils soient enrichissants pour tous, et non seulement pour les promoteurs immobiliers. »
12. « Westboro est un quartier tranquille. On peut sortir de l'achalandage du chemin Richmond et rentrer chez soi : c'est un quartier aussi tranquille et sécuritaire que la banlieue. C'est ce qu'il y a d'exceptionnel à Westboro et c'est ce qui explique que ce quartier soit si recherché. Les résidents craignent que la surdensification change tout ce qui fait le caractère absolument exceptionnel de ce quartier. »
13. « Nombre des vieilles demeures de Westboro ne sont pas très économes d'énergie : elles font leur âge et doivent être remplacées à juste titre. Les urbanistes d'Ottawa ont fait savoir qu'en ce qui concerne Westboro, "on peut à bon droit s'attendre à ce que, dans le cadre de la croissance et du développement de la Ville, ce quartier se transforme graduellement, dans l'ensemble, en une collectivité qui n'est plus dominée par des habitations individuelles et jumelées". Il est essentiel de remettre en cause cette *attente* des urbanistes de la Ville, puisque mon expérience et celle de mon père, de mon grand-père et de mon arrière-grand-père contredisent cette attente. De nombreuses habitations isolées, dont notre nouvelle maison, existeront toujours quand ces urbanistes prendront leur retraite. À mon avis, une étude des permis de construire pertinents dans le quartier Westboro au cours des 10 ou 20 dernières années nous apprendrait que la grande majorité des habitations est constituée de maisons individuelles ou jumelées, ce qui viendrait contredire les attentes des urbanistes. »
14. « Certains sont d'avis que la densification détruira nécessairement tout ce qu'il y a de bon à propos de Westboro. Or, il s'agit d'un mythe. La densification est une excellente occasion de corriger tout ce qui est souhaitable à Westboro et de permettre aux attraits du quartier de s'épanouir. Ce n'est pas parce qu'il s'agit de l'expérience que nous avons vécue jusqu'à maintenant que c'est pour autant impossible. Nous n'avons pas encore essayé. »
15. « Nous sommes un quartier. Nous nous entraïdons... nous ne tondons pas la pelouse quand nos voisins sont en train de dîner. Les promoteurs et leurs équipes arrivent avec leurs nouveaux sabots sans nous respecter. Nous n'avons ni trottoir, ni bordure de rue. Généralement, au moins sept énormes camions stationnent chaque jour dans la rue pour les effectifs de travailleurs. Il a fallu plus d'un an pour construire de nombreuses habitations individuelles et de longues habitations jumelées et des triplex... et bien entendu, on construit de nombreux immeubles dans la même rue. Les habitations jumelées semblent se construire plus rapidement. Votre calcul de la durée qu'il faudrait compter pour réaménager le quartier est intéressant... Quelle est l'importance des travaux d'aménagement qui peuvent se dérouler

dans une même rue au cours d'une année? Il va de soi que par le fait même, les propriétaires qui sont ici depuis longtemps vendent leur propriété en sachant que c'est la réalité qu'ils affronteront et que bien entendu, il y a de l'argent à faire. »

16. « Je vous prie de ne pas autoriser la destruction de l'un des plus beaux quartiers d'Ottawa. L'élargissement de l'assiette fiscale est la seule raison qui explique, à mon avis, un changement aussi considérable. C'est certes contraire aux souhaits des résidents existants. »
17. « Nous avons déjà habité sur l'avenue Highcroft, rue dynamique, polyvalente et élégante du quartier Westboro. Quand on a annoncé la construction de l'immeuble d'appartements de grande hauteur au coin de l'avenue Highcroft et de l'avenue Byron, on a assisté à un exode de familles qui habitaient dans cette rue et qui s'inquiétaient de la baisse de la valeur des propriétés, de l'effet d'ombrage du grand immeuble et du changement du caractère de la rue associé à un bâtiment de huit étages à la fin de leur rue! »
18. « Préserver les retraits de cour latérale et de cour arrière pour que les espaces qui séparent les habitations de Westboro soient plus larges que dans les secteurs comme le Glebe. Nous ne voulons pas d'un autre quartier Glebe à Ottawa. Assurons-nous que ce secteur sera différent grâce à des terrains plus larges et privés. En outre, ce principe cadre avec les origines de Westboro, qui était une banlieue consacrée au golf et à la villégiature. »
19. « J'encouragerais la Ville à ralentir le rythme de l'évolution du quartier Westboro pour amoindrir les effets négatifs des travaux de construction (bruit, poussière, endommagement des surfaces des routes existantes et congestion de la circulation) jusqu'à ce qu'on ait mis en place un plan pour ce quartier. Les infrastructures vieillissantes actuelles (réseau d'égout et d'eau, entre autres) pourraient ne pas permettre de continuer de s'adapter au rythme actuel de l'évolution. Les écoles sont surchargées et ont besoin de temps pour s'adapter au nombre croissant d'élèves et d'étudiants. Il faudra attendre des années avant que l'O-Train serve le quartier de Westboro, et le réseau de transport en commun actuel connaît des difficultés quand il s'agit de maintenir des niveaux de service satisfaisants. »
20. « Le titre du document est trompeur. Une recherche rapide sur Google nous apprend que les travaux d'aménagement intercalaire s'entendent couramment de "l'aménagement de terrains vagues dans des secteurs déjà bâtis". Le "réaménagement" consiste à donner une autre vocation à une propriété déjà construite.

« Le document devrait plutôt s'intituler "Étude du réaménagement de Westboro". On pourrait penser que je coupe les cheveux en quatre; toutefois, la vision commune des "aménagements intercalaires" consiste à bâtir une nouvelle structure sur un terrain vague entre des bâtiments existants. À Westboro, dans presque tous les cas de bâtiments nouveaux et récents, les structures existantes ont été démolies et on a construit de nouvelles structures sur des terrains qui n'étaient pas vacants. Le "réaménagement" a plus d'envergure que l'"aménagement intercalaire".

« Comme on dit, il faut appeler un chat un chat. »
21. « Il y a eu tellement de travaux d'aménagement dans ce secteur en particulier que ces travaux ont désormais une incidence néfaste sur la qualité de vie des résidents. Ce secteur en

particulier a été injustement ciblé et alourdi d'initiatives d'aménagement. Nous souhaitons mettre un terme aux initiatives de surdensification. »

22. « Nous avons acheté notre maison unifamiliale isolée sur la plage de Westboro en 1981. Il est difficile de croire que nous avons fêté notre 38^e anniversaire de vie ici en août dernier! [...] Nous adorons le quartier : c'est un peu comme si nous étions à la campagne dans la ville. Les arbres, les vastes terrains, l'accès à la promenade Sir-John-A.-Macdonald pour faire du vélo et skier, le peu d'achalandage sur les routes, la plage Westboro et le quartier que nous connaissons expliquent tous les attraits de Westboro à nos yeux.

« Nous avons constaté de nombreux changements au fil des ans, surtout dans les 10 dernières années, en raison des aménagements intercalaires. Nous saluons votre étude et nous sommes très inquiets de l'approbation ponctuelle des travaux d'aménagement intercalaire et de l'incertitude à propos de ce que nous réserve l'avenir. Nous avons été témoins, dans notre rue, de travaux d'aménagement dans le cadre desquels les terrains de 15,25 m sur 30,50 m sont transformés et deviennent deux terrains, dans ce que l'on appelle dans certains cas des "logements secondaires", dans des immeubles de quatre logements alors qu'il y avait auparavant une maison isolée. Il y a donc plus de véhicules et les rues sont encombrées de voitures stationnées.

« Il est absolument essentiel d'établir un plan pour que tous connaissent la "règle du jeu", surtout pour les propriétés proches des stations du TLR. »

23. « De plus en plus de maisons perdent leur personnalité et se ressemblent parfaitement; il y a plus de voitures sur les terrains des habitations isolées, moins d'espaces verts, des travaux de construction qui n'en finissent plus, et surtout, des prix ridicules pour les logements. Hier soir, je consultais un site Web consacré à l'immobilier, et j'ai vu une maison qui se vendait à plus de 500 000 \$ et qui tombait simplement en ruine à l'intérieur : armoires cassées, pièces vandalisées, papier mural déchiré... Mais ce qui est choquant, c'est que le prix ne soit pas du tout un problème pour le promoteur, qui l'achètera et construira sur le terrain un immeuble de deux à quatre logements en copropriété.

« Ce n'est pas la première maison du genre que j'ai vue non plus. J'en ai vu bien d'autres pour lesquelles on ne publie même pas de photos de l'intérieur. On dit plutôt dans l'annonce que la propriété est "prézonée pour un duplex et un triplex". Les vendeurs savent qu'ils peuvent vendre leur maison délabrée pour le terrain et que les promoteurs construiront quatre logements qu'ils revendront à 900 k\$ au moins.

« C'est ainsi qu'il est quasiment impossible que les jeunes couples qui espèrent le faire puissent acheter un logement dans ce quartier. Ce sont les promoteurs qui règnent sur le territoire dans ce secteur. L'époque est aujourd'hui révolue où les familles étaient propriétaires de maisons isolées à Westboro. Le problème est simplement attribuable aux prix ridicules qui sont pratiqués à cause des promoteurs aux ressources illimitées qui ne craignent pas de se défaire des cours et des arbres; tout ce qui compte, c'est de réaliser des bénéfices. »

24. « Le nombre d'immeubles à logements multiples peut sans doute être limité pour chaque quadrilatère, de manière à préserver un ensemble d'habitations individuelles, jumelées et multifamiliales. Personne ne profite de l'élimination du merveilleux sentiment de collectivité qui

existe à Westboro, et personne non plus ne veut le remplacer par des quadrilatères d'immeubles à logements multiples dans lesquels il n'y a aucun échange entre les résidents. »

25. « À Westboro, il n'y a plus de maisons pour les primo-accédants, de maisons qu'il faut rénover ou de petites maisons avec une cour pour les chiens. On démolit les petites maisons magnifiques ou les habitations sur de grands terrains, qui sont remplacées par trois maisons de ville génériques. On vient ainsi remplacer les maisons individuelles par trois habitations. Les vieilles maisons offertes sur le marché ont été soit inscrites à des prix qui obligeaient l'acheteur à les démolir afin d'y construire trois habitations, ou encore à des prix qu'il fallait réduire à chaque offre déposée par un promoteur qui payait beaucoup plus que ce que valait la maison — uniquement parce qu'il avait l'intention de la démolir. Les maisons ont même été sorties du marché par les promoteurs : les résidents étaient quasiment obligés de vendre parce qu'on leur offrait plus que ce qu'ils n'avaient jamais imaginé de recevoir pour leur maison magnifique et exceptionnelle. »

26. « S'agissant des inquiétudes des résidents vis-à-vis des aménagements intercalaires, je suggère de tenir compte d'un nouveau facteur : le temps. Chaque fois qu'une maison est remplacée, le caractère du quartier change, un peu ou énormément. Je soupçonne que la plupart s'opposeraient à remplacer une maison par différentes habitations. Nous serions tous gagnants si les règles appliquées aux promoteurs immobiliers prévoyaient une condition de "temps", en plus des restrictions de zonage. »

27. « Je n'ai pas changé d'avis à propos des travaux d'aménagement majeurs dans mon quartier. J'ai acheté une petite maison individuelle sur l'avenue Tweedsmuir il y a 10 ans et je suis toujours aussi déçu de constater que l'on démolit de nombreuses maisons exceptionnelles et adorables.

« Depuis que j'habite ma maison, on a démolit et remplacé, par des maisons jumelées, deux habitations dans les environs immédiats. La maison de mon voisin a été démolie en octobre dernier et a été remplacée par une habitation jumelée (et ni l'un ni l'autre des deux logements n'a encore été vendu). J'habite une petite maison qui a une grande cour arrière, tout comme mon voisin, qui habitait une maison parfaitement viable.

« Même si je déteste ces nouvelles habitations jumelées construites en forme de cube, je m'estime chanceux qu'on n'ait construit qu'une habitation jumelée à côté de chez moi! Le promoteur n'a même pas demandé de dérogations! Nous avons eu de la chance! On construit désormais des triplex et de longues habitations jumelées dans les quartiers résidentiels. »

28. « Pour conclure, je ne crois pas que les travaux d'aménagement et l'accroissement des besoins en densification contredisent les qualités exceptionnelles qui nous ont attirés en si grand nombre pour habiter à Westboro. Toutefois, si les promoteurs immobiliers et leur "rentabilité", leurs économies et leur cupidité apparente continuent de régner, je crois que la Ville continuera d'entendre parler de personnes qui, comme moi, ne souhaitent pas rester les bras croisés pendant que nos quartiers sont endommagés.

« À l'inverse, si on est très attentif au déroulement de cette densification et qu'on n'en sacrifie pas les caractéristiques, alors j'ai hâte d'accueillir d'autres nouveaux voisins dans notre magnifique quartier verdoyant. »

29. « Comme l'écrasante majorité des résidents de Westboro, nous savons que la population d'Ottawa augmentera substantiellement et qu'il faut adopter de saines approches d'urbanisme pour veiller à offrir des logements adéquats à un coût accessible. Nous croyons savoir qu'il est logique et économique d'orienter la densification davantage dans le secteur urbain intérieur de la Ville. Nous savons et nous acceptons que les quartiers comme Westboro évoluent, par nécessité, dans le cadre de ce processus. Pour nous, la question est de savoir jusqu'à quel point et à quel rythme.

« Pour les résidents de Westboro, qui sont les contribuables dont les taxes viennent financer la Ville, on perd la maîtrise du processus de densification, qui est porté par les impératifs économiques des promoteurs, qui sont les propriétaires, mais non les voisins. C'est la densification qui, dans le cadre de l'actuel régime d'approbation de l'aménagement du territoire, nous mène nous et notre quartier sur la voie d'un avenir qui n'est ni souhaitable, ni incontournable.

« Cet avenir n'est pas souhaitable parce qu'il détruit, à l'évidence, les caractéristiques mêmes qui font de Westboro un quartier recherché. Et il n'est pas incontournable non plus puisqu'on pourrait adopter une approche plus raisonnable dans la densification et l'aménagement intercalaire en apportant des modifications aux règlements de zonage, en adoptant des règlements sur les arbres et les répercussions environnementales et en instituant un processus d'expertise et d'approbation de l'aménagement du territoire, actuellement conçu et réalisé de manière à éviter l'approche intégrative et "globale" qui sous-tend la rigueur de l'urbanisme et de l'esthétique urbaine. »

30. « Je crois savoir que bien des résidents de Westboro s'inquiètent de l'impact des travaux d'aménagement intercalaire.

« Je suis propriétaire à Westboro et d'un point de vue purement égoïste, une réglementation plus rigoureuse des travaux d'aménagement viendrait ralentir la croissance de la population du quartier, réduire la circulation automobile, soutenir la hausse des prix des logements et préserver l'"ambiance" du quartier. Toutefois, ce n'est pas parce que j'en profiterais personnellement qu'une meilleure réglementation irait dans le sens de l'intérêt public. La Ville d'Ottawa devrait vraiment adopter une vue d'ensemble de la situation, et non seulement des préoccupations locales des résidents de Westboro. L'immobilier de Westboro devrait être optimisé le plus possible; autrement dit, il faudrait laisser ceux qui veulent s'installer dans le secteur le faire dans toute la mesure du possible. En outre, les styles architecturaux et les préférences ne cessent d'évoluer, le fait que les nouveaux triplex et aménagements intercalaires aient un certain style ne devrait pas être vraiment inquiétant, et la Ville ne devrait pas s'occuper de porter des jugements de cette nature. »

31. « J'ai habité ce secteur toute ma vie, et dans l'ensemble, il a changé en mieux.

« Ceci dit, la cupidité des différents propriétaires et promoteurs et l'appétit apparemment sans fin de la Ville pour la hausse de l'évaluation foncière finiront par nous faire perdre ce que la quasi-totalité des résidents et des visiteurs adorent dans ce secteur. »

32. « Westboro était jadis un quartier bondé de maisons différentes et uniques et avait beaucoup de charme. Dans les dernières années, le nombre de maisons modernes jumelées, d'immeubles de logements en copropriété et de triplex quasi identiques a transformé radicalement le paysage de Westboro. La plupart des résidents ont perdu toute leur intimité

dans leur cour arrière simplement en raison du nombre d'habitations jumelées dotées de terrasses qui surplombent les clôtures de leur cour arrière. Sur le chemin Richmond, non loin de la promenade Island Park, le nombre d'immeubles de logements en copropriété a créé un couloir sombre et assez venteux. Le quartier a perdu la plus grande partie de son caractère exceptionnel même s'il a attiré en grand nombre de nouveaux résidents. Parce qu'il y a plus de résidents qui habitent ce quartier, la circulation a augmenté. Les maisons jumelées identiques auraient semble-t-il vu le jour parce que les constructeurs se partagent les modèles de plan des architectes afin de réduire les coûts de construction et d'accroître leurs bénéfices. »

33. « J'ai l'impression qu'on ne tient pas compte de l'ampleur du changement et de ses conséquences sur le stationnement, la circulation, les espaces verts et la lumière du jour, entre autres, puisque les approbations sont délivrées "une à une" plutôt que dans le cadre d'une stratégie ou d'un plan d'ensemble plus réfléchi. »
34. « Les problèmes soulevés dans le document de travail portent sur bien d'autres aspects qu'il faut étudier attentivement, puisque le réaménagement de Westboro pourrait constituer un modèle pour le réaménagement de la Ville pendant des dizaines d'années. Il semble que la densification, telle qu'elle est appliquée à l'heure actuelle à Westboro, soit en train de détruire ce qui a d'abord attiré ces travaux de réaménagement dans le quartier. Le changement semble opprimer le caractère du quartier au lieu d'y intégrer une plus grande densité de population tout en respectant ce caractère. »
35. « L'évolution du caractère (dans l'aspect) de Westboro depuis que nous nous sommes installés ici il y a sept ans et demi est malheureuse, mais aussi prévisible. Les styles de maisons changent. On démolit des maisons pour en reconstruire d'autres dans des styles modernes. Il ne s'agit pas du problème à mes yeux. Le problème, c'est qu'on change complètement le caractère (l'âme) de Westboro comme quartier convivial pour les familles. La rumeur qu'on entend à propos des 12 logements qu'on juge acceptables sur un seul terrain est terrifiante. On est en train de démolir les petites maisons à un rythme alarmant, en privant les jeunes familles de l'occasion d'habiter le secteur. Si l'objectif est surtout de louer des triplex, où les familles s'en iront-elles? Les jeunes couples qui paient des loyers dans ces nouveaux triplex ne pourront jamais se permettre d'acheter un logement. D'ailleurs, restera-t-il des logements à acheter? »
36. « D'une certaine manière, il n'y a guère de différence entre ce qui se passe à Westboro et ce qu'il advient de Mechanicsville. On ferme des trottoirs partout. On entend les marteaux-piqueurs à longueur de journée. Les gros camions sont omniprésents. Or, je ne vais pas me plaindre. La Ville a besoin de construire des logements pour ses habitants. La grande différence, c'est que l'on construit sans cesse des tours d'habitation, en plus de tous les duplex et triplex. C'est ainsi que la promotion immobilière se déroule à une vitesse folle. Mais que voulez-vous? Il semble que ce soit plus équitable à Mechanicsville. Pour une raison ou une autre, on pense que Westboro est peut-être à l'abri. *Est-ce en raison de son caractère?* »
37. « Quelqu'un nous a-t-il consultés en premier lieu? Qui nous a dit "Votre quartier tel que vous le connaissez, le secteur où vous avez acheté et payé des taxes et que vous avez apprécié depuis tout ce temps, et bien, nous allons le détruire. Vous adorez le caractère des vieilles maisons et de tous ces arbres? Vous pouvez tout oublier. Nous allons démolir toutes ces

maisons, même si elles sont inscrites dans une liste patrimoniale. Nous allons les remplacer par des boîtes à toit plat hideux qui vont hanter leurs quartiers. Nous allons autoriser les promoteurs véreux à abattre tous les arbres de votre rue, parce que ces arbres n'ont pas vraiment d'importance. Nous allons permettre à ces personnages cupides de construire des tours d'habitation qui ressemblent à des immeubles de bureaux dans des secteurs résidentiels. Tant pis si ces habitations ne ressemblent pas aux maisons du quartier."

« Pourquoi cette évolution? Pourquoi la Ville est-elle indifférente lorsqu'il s'agit de préserver le caractère des quartiers existants? Pourquoi cette ville ne se préoccupe-t-elle pas vraiment des habitations patrimoniales? Ni des espaces verts ou des arbres? Où toute cette pluie et toute cette neige sont-elles censées aller si nous asphaltons chaque parcelle de terrain? Quelle forme auront ces boîtes à toit plat dans 10 ans? De quoi aura l'air notre quartier quand ces travaux seront terminés? D'autres villes — comme Londres en Angleterre et St. Augustine en Floride — s'occupent de leurs secteurs historiques. On ne peut pas y construire de nouvelles maisons ni de nouveaux bureaux si on ne respecte pas le caractère existant du quartier. On a même interdit à la chaîne hôtelière Hilton de construire un immeuble de grande hauteur à St. Augustine. Cette chaîne a plutôt construit un petit hôtel charmant, qui s'harmonise avec le secteur historique existant. Ottawa manque tellement de clairvoyance...! »

38. « Comme l'indique l'étude, Westboro est aux prises avec l'impératif de densification le plus lourd sur le territoire de la Ville. Bien que nous ne soyons pas contre la densification et que nous en reconnaissons les nombreux bienfaits si les travaux sont bien exécutés, nous nous opposons à la manière dont elle est mise en œuvre à l'heure actuelle.

« En particulier, si vous construisez des habitations dans un quartier doté d'une zone sous-jacente établie, que vous abattez les arbres et que vous démolissez la plupart des maisons anciennes pour les remplacer par de gros cubes ou des immeubles de grande hauteur essentiellement, qui dominent toutes les autres maisons de la rue et qui sont surconstruites sur des terrains (qu'on a débarrassé des arbres et de la pelouse) — avec l'autorisation de la Ville —, on finit par détruire le caractère et réduire la qualité de vie de cette collectivité, aujourd'hui et demain.

[...]

« Notre réaction porte directement sur les questions posées dans l'étude : puisque Westboro est l'un des quartiers résidentiels les plus anciens et les mieux établis d'Ottawa, ce qui est attrayant pour bien des gens, comment pouvons-nous le densifier sans perdre le caractère exceptionnel de notre collectivité? Ou encore, comme l'affirme la Ville, comment pouvons-nous nous assurer que les nouveaux bâtiments "sont conçus pour s'adapter aux caractéristiques environnantes et pour s'harmoniser avec ces caractéristiques"? »

[...]

« Si on se promène dans le quartier et qu'on s'adresse à ceux et celles qui y habitent depuis longtemps, dont de nombreuses personnes âgées, on vous dira qu'on est terrifié à l'idée que la maison qu'on a chouchotée et dans laquelle on a investi pendant toute une vie sera un jour démolie. Pour être clair, il ne s'agit pas de "maisons délabrées" comme on entend traditionnellement : ce sont de magnifiques maisons familiales, prêtes à accueillir de nouveaux résidents.

« Quand on habite ici, on doit chaque jour se poser ces questions :

- Que se produira-t-il quand la maison d'à côté sera vendue?
- Mon locateur me chassera-t-il en invoquant des travaux de rénovation?
- Les immeubles d'appartements de faible hauteur au coin de la rue seront-ils remplacés par une tour vertigineuse?
- Devrions-nous continuer d'investir de l'argent et du temps dans l'entretien de notre maison, qui pourrait être démolie?
- Pourquoi autorise-t-on les promoteurs à bafouer les lois et à adopter un comportement contraire à l'éthique dans notre collectivité, quand les propriétaires ou les locataires que nous sommes avons l'obligation de respecter les lois? »

39. « En bref, nous appuyons la Ville dans ses efforts de densification de ce quartier du centre-ville. Nous souhaitons simplement en limiter l'ampleur dans une certaine mesure et nous serions reconnaissants de tous les efforts destinés à préserver le caractère résidentiel essentiellement familial de notre quartier. »

40. « Puisque j'ai grandi dans la maison que j'habite à l'heure actuelle, je reprends, dans ma déclaration sur la vie à Westboro, ce que je dis depuis toujours : "Habiter Westboro, c'est comme vivre à la campagne, mais dans la Ville".

Les raisons :

a) de grands arbres matures et majestueux à l'avant et à l'arrière des maisons, ce qui nous permet de respirer de l'air frais;

b) des terrains, vastes et moins vastes, où l'on peut vivre dans des maisons sans être entassés;

c) le caractère des maisons (essentiellement sans toit plat) : sur chaque rue, chacune de ces maisons est différente des autres; certaines ont 100 ans, d'autres 30 ou 20, et sur la plupart des terrains, il y a des arbres, des bosquets et de la verdure;

d) il y a des espaces verts partout, à l'avant, à l'arrière et sur les côtés, et dans certains cas, il y a des potagers à l'arrière;

e) l'espace tranquille et privé;

f) il y a surtout des maisons isolées et des triplex (certains en location) qui ressemblent à des maisons isolées;

g) les voitures sont stationnées dans des entrées : les gens se saluent et ont des échanges avant de monter dans leur voiture;

h) il n'y a pas de bordure dans les rues : on peut marcher dans les rues. Ceux et celles qui promènent leur chien marchent dans la rue. »

ARBRES ET ESPACES VERTS

Les commentaires reproduits dans cette section se rapportent à la conservation, à la plantation et à la protection d'arbres matures et distinctifs dans le quartier et sur les sites à aménager.

La plupart de ceux et celles qui ont fait des commentaires, dont certains ne sont pas reproduits dans ces pages, ont évoqué les arbres matures et le couvert forestier urbain de Westboro, qui constituent à leurs yeux des caractéristiques essentielles de leur quartier; nombreux sont ceux qui sont insatisfaits ou préoccupés du niveau de protection et de conservation des arbres à l'heure actuelle sur bien des sites intercalaires.

Le projet de l'Examen des règlements relatifs aux arbres de la Ville d'Ottawa (<https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/engagement-du-public/projets/projet-dexamen-des-reglements-relatifs-aux-arbres-de-la-ville-dottawa>) est également pertinent pour ce thème.

1. « Maintenir ou accroître le nombre d'arbres matures dans les rues résidentielles. »
2. « Je m'inquiète de la préservation de l'ambiance du quartier et de l'aménagement d'espaces verts pour que l'eau s'infilte dans le sol afin de continuer d'abreuver les arbres et les espaces verts devant les bâtiments.

« J'habite non pas dans l'aire de l'étude, mais dans Westboro. Dans mon secteur, je constate que l'on démolit de petites maisons pour en construire deux à la place. Ces nouvelles maisons ont une superficie au sol qui s'étend sur la plus grande partie du terrain. Dans les rues où il y avait autrefois des arbres matures, il n'y en a plus un seul désormais, parce qu'il n'y a pas de place pour en planter devant les maisons et qu'il n'y a plus de cour latérale, puisque la superficie est occupée par une autre maison.

« Il est possible de réaliser des aménagements intercalaires et de planter des arbres. Les secteurs résidentiels du centre-ville de Vancouver en sont un excellent exemple. En marchant sur les trottoirs, on a l'impression d'être dans un merveilleux quartier arborisé, dans lequel les immeubles de plusieurs étages sont aménagés en retrait le long de la rue.

« Je suggère de prévoir, dans les nouveaux règlements, une marge de retrait qui prévoirait suffisamment de place pour planter un arbre devant chaque bâtiment. Cette marge et l'obligation d'aménager un stationnement souterrain pour les immeubles de trois logements ou plus favoriseraient sans doute la densification tout en préservant l'ambiance du quartier. »

3. « La disparition des espaces verts à Westboro est déplorable et est une conséquence directe des nouveaux aménagements intercalaires. Elle contribuera à la détérioration de la qualité de l'air et ne permettra sans doute pas de modérer les effets du changement climatique, même s'il semble que sa contribution soit infime. »
4. « Ces énormes maisons sont construites jusqu'à la limite du terrain de la maison voisine, au point d'obstruer complètement les fenêtres des maisons du quartier, ce qui ne devrait pas être autorisé en soi. En outre, on abat les arbres matures à l'avant et à l'arrière de ces maisons, ce qui a pour effet d'éliminer l'habitat et les sources d'alimentation essentiels pour les oiseaux qui vivent ici en été ou qui migrent. »
5. « Les cours arrière comprennent des arbres qui constituent une zone tampon pour les voisins à l'arrière. Ces cours sont dotées de surfaces perméables qui préviennent le ruissellement

excessif. Les cours arrière comprennent aussi des terrasses pour les barbecues et des zones de jeux pour les enfants.

« Dans chaque cour arrière d'un lot d'origine sur l'avenue Roosevelt, il y a de grands arbres, dont certains noyers exceptionnels qui ont 70 ans. Les propriétaires de maisons individuelles qui se chiffrent à des millions de dollars sur des demi-terrains ou des maisons jumelées traditionnelles conserveront ces arbres, qui rehaussent considérablement l'intimité et l'allure de ces habitations. On ne peut pas construire de longues maisons jumelées, puisqu'il faut abattre tous les arbres. »

6. « Les arbres sont un élément essentiel du secteur, surtout les grands érables et chênes d'origine, et on les abat. Selon le compte rendu de la Ville se rapportant à la mise à jour des règlements municipaux sur les arbres (processus trop lent à mon goût), on a perdu 50 % des arbres matures dans le secteur urbain. La moitié a cédé la place à l'aménagement. Les grands arbres ne sont pas pratiques pour les promoteurs, et il semble qu'on les abatte ou qu'ils meurent dans le mépris quasi total de la collectivité; lorsqu'ils sont remplacés, ils le sont par de petits arbres de courte espérance de vie, qui n'offriront jamais l'ombre, la conservation de l'eau ni la verdure des arbres qui ont été abattus. »
7. « Bien que je sois parfaitement d'accord avec l'aménagement de petites maisons jumelées, l'élimination des arbres matures est la difficulté que comportent tous les types de travaux d'aménagement pour Westboro. De nombreux résidents seraient d'accord pour dire que les arbres qui croissent depuis des dizaines d'années sont vraiment l'un des aspects les plus essentiels du caractère de Westboro. Ils différencient le quartier des quartiers récents dans les secteurs de banlieue comme Barrhaven. Ils sont aussi, hormis leur localisation centrale, l'une des principales raisons pour lesquelles tant de gens achètent des maisons dans ce quartier. Malheureusement, les travaux d'aménagement intercalaires déracinent bien des arbres matures, qui sont remplacés par de jeunes arbres ou qui ne le sont pas du tout. Le gouvernement a la responsabilité de protéger nos arbres, dans une mesure raisonnable, en plus d'imposer l'obligation de planter de nouveaux arbres. Il devrait envisager d'appliquer des règles obligeant les constructeurs à remplacer les arbres, de préférence par des arbres qui sont plus matures. »
8. « Nous perdons de nombreux arbres et d'espaces verts en raison des projets d'aménagement intercalaire qui s'étendent sur une plus grande partie de la superficie des terrains, ce qui ne laisse plus que de modestes espaces verts (voire pas du tout). Tout ce béton et tout cet asphalte au sol créent des îlots de chaleur en été (cf. l'Effet d'îlot de chaleur dans le secteur urbain) et des surfaces dérapantes en hiver. »
9. « Les espaces verts (dont les cours, désormais souvent absentes), les places de stationnement et les places sur les trottoirs (bancs publics et café-terrasses) se font rares. »
10. « Optimiser les espaces verts et obliger à en aménager suffisamment pour s'assurer que le quartier de Westboro ne devienne pas un paysage de rue qui rappelle le centre-ville d'Ottawa, où il n'y a ni pelouse, ni arbre. »
11. « Nous avons une grande maison, qui occupe à peine 40 % du terrain, et nous avons planté environ une demi-douzaine de grands arbres et aménagé des potagers sur le reste des

espaces verts. Les places vertes sont importantes pour des raisons esthétiques, mais aussi pour de nombreuses raisons pratiques, notamment parce qu'elles préservent la fraîcheur des secteurs urbains en été, puisque le changement climatique cause des problèmes de santé dans les secteurs urbains intérieurs suraménagés, comme on l'a constaté dans cette étude multinationale innovante (<https://e360.yale.edu/features/can-we-turn-down-the-temperature-on-urban-heat-islands>). »

12. « J'aurais souhaité avoir plus d'information sur la perte des espaces verts et des arbres dans ce document — peut-être certaines données quantitatives. »
13. « Laisser plus d'espace vert à l'avant et à l'arrière et ne rien construire à moins d'un mètre de la limite du terrain... la hauteur des immeubles ne devrait pas surplomber les bâtiments du quartier. »
14. « Aménager des espaces verts et planter des arbres. Au 468, avenue Highcroft, on a abattu trois érables matures énormes et on a endommagé les racines du seul arbre protégé qui reste sur le site. Tous ces dégâts pour des maisons jumelées (avec un logement au sous-sol, dont quatre logements alors qu'il n'y en avait qu'un auparavant). »
15. « Il faut planter des arbres pour remplacer ceux qu'on a perdus à cause de la promotion immobilière et de la maladie. »
16. « Les rues sont généralement bordées d'arbres matures, sauf dans les cas où les récents projets d'aménagement intercalaire ont donné lieu à une régression importante du couvert forestier urbain.

[...]

« Il y a de nombreux arbres matures dans le secteur, surtout des arbres à feuilles caduques. Or, le couvert forestier urbain de Westboro a été considérablement réduit dans les 10 dernières années puisqu'on a abattu des arbres matures, dont certains étaient centenaires. Les jeunes arbres que l'on plante ne permettent jamais de compenser cette perte.

[...]

« Westboro a perdu une part très importante de son couvert forestier urbain, à la fois en raison des projets d'aménagement qui détruisent les arbres matures et des causes naturelles.

« Ce n'est pas à cause des promoteurs qui réalisent des projets d'aménagement intercalaire et qui coupent un arbre dès les premières étapes de la construction que tous ces arbres sont perdus. Dans certains cas, les arbres matures qui continuent de pousser sur la propriété aménagée ou sur des propriétés voisines meurent parce que leur réseau racinaire a été endommagé par les travaux de creusage ou par la réduction du volume d'eau en raison de la disparition des surfaces perméables au-dessus du réseau racinaire.

« Les honoraires versés par les promoteurs que la Ville autorise à détruire des arbres sont nettement insuffisants pour compenser la valeur des arbres matures qui poussaient et qui

contribuaient, parfois depuis 100 ans, au caractère du quartier. Et il faudra attendre des dizaines d'années avant que les quelques jeunes arbres que peuvent planter les promoteurs (et qui, pour certains, ne sont pas plantés dans le secteur de Westboro) puissent même être proches d'apporter les bienfaits des arbres qui ont été abattus.

« Il faut mettre fin à la destruction du couvert forestier urbain de Westboro, puis restaurer et rehausser ce couvert forestier conformément aux objectifs adoptés par la Ville pour la forêt urbaine et la durabilité environnementale. Il faudra ainsi non seulement renforcer les dispositions des règlements de la Ville sur les arbres, mais aussi veiller à tenir compte des incidences produites sur le couvert forestier dans toutes les décisions portant sur les dérogations mineures (à la différence de l'approche actuelle), en plus d'imposer des limites dans la superficie des immeubles par rapport aux terrains pour pouvoir préserver les arbres existants sur les propriétés visées et sur les terrains voisins. »

17. « La Ville approuve pour rien l'abattage des arbres. Deux érables matures sains ont été abattus le printemps dernier sur une propriété dont on avait approuvé la démolition pour aménager des maisons jumelées. [Sur l'avenue Cole], des arbres cinquantenaires assurent le couvert forestier nécessaire. Il semble que la Ville ait délivré le permis moyennant des droits d'environ 1 000 \$, ce qui est inadmissible. Cette étude sur la réglementation des arbres nous apprend à quel point le couvert forestier s'est détérioré ces dernières années. Notre député a publié une déclaration affirmant que nous étions en pleine urgence climatique. La semaine prochaine, la Ville approuvera l'abattage de ces arbres. Les promoteurs ont la vie belle et tâchent de continuer de réaliser des bénéfices. Il faut exiger qu'ils conservent ces arbres et qu'ils prennent de nouvelles dispositions pour avoir accès aux maisons. Il faudrait compter 1 000 \$ pour chaque année d'âge des arbres à abattre. Il faut faire payer les promoteurs s'il s'agit de la meilleure solution. Et malheureusement, nous sommes presque en novembre. La rue est privée de ces arbres depuis quatre mois, et absolument rien n'a été fait.

[...]

« Quand on construit des triplex, on asphalté ou bâtit essentiellement 95 % de la superficie. Il s'agit en fait d'un crime. »

18. « Pour ce qui est de la première question, à propos des caractéristiques de Westboro que nous souhaitons préserver, je répondrais que les arbres matures sont un aspect essentiel du quartier et qu'il faut les préserver. Je ne m'oppose pas aux habitations intercalaires (puisque j'en habite déjà une); or, il faut préserver les arbres, et les plans établis pour les nouvelles structures devraient tenir compte des arbres existants. »
19. « Les espaces verts comprennent à la fois un couvert de verdure pour assurer la protection contre le soleil, offrir de l'ombre et aménager un sol perméable, dont la terre et l'herbe assurent un drainage efficace, le ruissellement des eaux de pluie, ainsi qu'un lieu pour jouer et profiter de la majesté de la nature.
- « Il faut mieux protéger nos espaces verts, non seulement contre l'envahissement immobilier et les surfaces imperméabilisées dans la surdensification, mais aussi dans tous les projets d'aménagement intercalaire selon les pratiques de construction. »

20. « Préserver nos arbres et nos espaces verts et veiller à ce qu'ils constituent un "couvert forestier" sain, ce qui fait aussi partie de la beauté de ce quartier. C'est un trésor qu'il faut protéger sur le territoire de la Ville! »
21. « Il faudrait obliger les promoteurs à préserver, dans le cadre de tous les travaux de réaménagement, les espaces verts (arbres et jardins) et les autres caractéristiques environnementales. Il est injuste, pour les voisins, de comprimer les allées en asphalte qui conduisent jusqu'aux cours arrière parce qu'il n'y a pas de place ailleurs sur les terrains, après qu'on ait construit des logements multiples. De nombreux résidents décident de quitter le centre-ville pour profiter de la verdure et de la tranquillité du quartier. »
22. « À Westboro, 50 % au moins des terrains d'origine sont constitués d'espaces verts. Dans les récentes propositions d'aménagement, la superficie des espaces verts est inférieure à 10 %, ce qui laisse très peu de place pour les arbres, les arbustes, les fleurs, les insectes, les oiseaux, l'absorption des eaux de ruissellement, les effets rafraîchissants du couvert forestier urbain, un environnement agréable pour les randonneurs. En outre, Westboro est essentiellement constitué de cours arrière. Les nouveaux projets d'aménagement réduisent constamment la superficie des cours arrière (aire d'agrément arrière) et ont pour effet de les reconverter, généralement, en terrains de stationnement.
- « L'objectif est de proposer, pour la densification, des modèles de conception qui préservent la forêt urbaine, ainsi que la biodiversité et d'autres services écologiques. Ce n'est pas impossible. Il faut simplement faire preuve de créativité dans la conception et, sans aucun doute, réduire la rentabilité des travaux d'aménagement (avons-nous vraiment l'obligation de maximiser les bénéfices des promoteurs immobiliers?). D'autres villes y arrivent. Ottawa peut en faire autant. (Veuillez consulter le site <https://civicplan.ca/projects/dna-neighborhood-character-study/>, par exemple.) J'ai la certitude que vous en savez plus. »
23. « Je me préoccupe surtout de préserver et de rehausser les espaces verts grâce à des travaux d'aménagement de moindre impact. »
24. « Je suis parfaitement conscient de l'obligation qu'a la Ville d'accroître le nombre de logements dans ce secteur et du vif intérêt du promoteur qui cherche à rentabiliser ces travaux d'aménagement. La maison isolée à côté de la mienne a été démolie il y a deux ans et remplacée par des habitations jumelées.
- « Toutefois, si je m'oppose à ces projets d'aménagement intercalaire, c'est essentiellement parce qu'ils dégradent considérablement les espaces verts et le couvert forestier dans ce secteur. Chacun des arbres (trois arbres matures) a été abattu quand on a aménagé le terrain voisin du nôtre. On n'a planté qu'un seul arbre : il s'agissait d'un chêne pédonculé en forme d'étroite colonne. On ne peut pas dire qu'il s'agisse d'un arbre qui assure un couvert forestier magnifique. D'autres projets d'aménagement intercalaire ont réduit considérablement les espaces verts (par exemple les pelouses et les jardins).
- « Il est contreproductif, par rapport au changement climatique, de réduire à la fois le nombre d'arbres matures et la superficie des espaces verts. Il faut augmenter le nombre d'arbres sur le territoire de la Ville et protéger nos espaces verts dans ce secteur. Que fera la Ville pour protéger les arbres et les espaces verts? La plupart des Canadiens et des

Canadiennes s'inquiètent, à juste titre, du dérèglement climatique. Il s'agissait d'un sujet d'actualité très important dans les élections fédérales. Nous devons intervenir tout de suite avant que notre quartier perde d'autres arbres matures et espaces verts.

« J'ai hâte de connaître les mesures que prendra la Ville pour protéger nos arbres et nos espaces verts. »

25. « Pourquoi faut-il excaver chaque centimètre de la propriété et abattre chaque arbre? C'est tellement décourageant et attristant de voir ce qui se produit dans tout le quartier chaque jour. »
26. « Les cours avant et arrière sont importantes pour l'activité de plein air (des enfants et des adultes), pour des raisons environnementales (absorption de l'eau et effets d'ombrage et de rafraîchissement des arbres) et pour les loisirs. On ne devrait pas autoriser le stationnement des voitures dans les cours avant (ce qui entraîne l'asphaltage des jardins). Je serais heureux de me prononcer en faveur de mini-annexes dans les cours arrière (entrées de cour et appartements accessoires) quand les propriétaires (et non les promoteurs) en font la demande. Les arbres sont indispensables sur tout le territoire de la Ville et dans ce quartier : ils permettent d'aménager des zones d'ombrage dans lesquelles on peut s'arrêter et bavarder, attirent les oiseaux et rehaussent la majesté du quartier. Comment la Ville peut-elle encourager à aménager d'autres espaces verts et à planter de grands arbres? »
27. « Les immeubles neufs, dans lesquels on tâche de maximiser la superficie des logements, ont généralement pour effet d'éliminer la plupart des espaces verts sur les terrains. On abat les arbres et on enlève les pelouses et les haies. Souvent, on asphalté les zones de verdure, ce qui a plusieurs incidences :
- changements microclimatiques : l'effet d'ombrage, l'humidité et d'autres caractéristiques positives sont diminués;
 - changements dans la capacité d'absorption des eaux de pluie : pendant la fonte des neiges et les pluies torrentielles, le secteur est moins à même d'absorber l'eau, ce qui impose des contraintes supplémentaires aux réseaux de drainage des eaux pluviales et d'égout et à d'autres réseaux et ce qui a pour effet d'accroître le risque d'inondation des sous-sols et d'autres problèmes;
 - changements esthétiques : le fait d'être entouré par la nature apporte un avantage confirmé. L'enlèvement des arbres, des arbustes et des pelouses a un effet cumulatif sur le sentiment de bien-être des résidents. »
28. « Même si l'augmentation du nombre de triplex u d'immeubles d'habitation de faible hauteur que l'on construit a une incidence sur les espaces verts du quartier en réduisant la superficie des cours, je fais observer que Westboro et le secteur Wellington Ouest offrent déjà de nombreux parcs et d'autres espaces verts publics. Je pense aussi que l'on pourrait maîtriser cette incidence en adoptant une approche logique pour ce qui est des marges de retrait obligatoires, peut-être en autorisant des dérogations pour les retraits des cours avant ou des cours arrière, mais non pour les deux à la fois, ou en fixant une marge de retrait minimum pour le terrain en laissant aux promoteurs une plus

grande marge de manœuvre dans la répartition de ce retrait. (Autrement dit, il faudrait autoriser une marge de retrait inférieure sur les côtés et à l'avant, pour que la cour arrière soit plus vaste, au lieu d'exiger une marge d'un mètre ou plus de chaque côté du terrain.) »

29. « Perte des arbres matures. Malgré les mesures de protection prévues pour les arbres d'une certaine taille, la plupart des promoteurs ne prennent aucune mesure pour protéger les arbres pendant les travaux et endommagent souvent même les arbres qui sont protégés au point où il faut les abattre. (Par exemple, à une époque très récente, un chêne protégé sur l'avenue Currell a été tellement endommagé par le constructeur qu'il faudra l'abattre. Cet arbre absorbait à lui seul chaque année environ 20 000 litres d'eau de pluie; la Ville oblige rarement les promoteurs à rendre compte des coûts absolument réels associés à l'abattage des arbres.)

[...]

« Valoriser les arbres, les espaces verts et les infrastructures naturelles. Si ce n'est pas déjà fait, il faudrait dresser un répertoire et faire une évaluation des infrastructures naturelles. Les infrastructures naturelles comme les arbres, les fossés, les parcs, les rigoles et les prés assurent toutes des fonctions écologiques qui sont plus rentables que les solutions techniques.

« Les forêts urbaines bien entretenues, par exemple, réduisent la pollution atmosphérique et le risque d'inondation dans la localité et constituent, en été, des centres de "rafraîchissement" naturels. »

30. « Il faut aussi préserver les arbres matures! Sans ces arbres, les projets d'aménagement intercalaire ont très mauvaise mine. Un règlement municipal obligeant les promoteurs à préserver les arbres permettrait de protéger le caractère du quartier. »
31. « Nous avons des arbres matures, et il y en a autant que notre terrain peut le permettre. Nous déplorons la régression du couvert forestier qui embellissait nos rues. Nous avons trois voisins à l'arrière; il y en a désormais cinq. »
32. « Il est absolument essentiel de préserver le couvert forestier urbain, qui réduit la chaleur durant l'été; les espaces verts sont eux aussi importants pour le drainage. (Il suffit de penser aux inondations du printemps ou aux orages durant l'été.) Veuillez consulter le site <https://grist.org/article/leaving-trees-standing-might-be-more-important-than-planting-new-ones/>. »
33. « Les bâtiments sont si rapprochés de la rue qu'il ne reste plus de place pour les arbres d'ombrage et pour les potagers; on entend le bruit inhospitalier des voitures des automobilistes agressifs (il faudrait mettre en application les règlements municipaux sur le bruit pour les véhicules dont on a enlevé le silencieux, ce qui est contraire aux lois); on a aussi tendance à asphalté les espaces verts.

« Je crois savoir que du point de vue environnemental, il devrait y avoir une certaine densification à Westboro; or, il est essentiel d'améliorer la capacité du territoire à absorber le choc de notre environnement urbain sur la rivière des Outaouais. Il faudrait intégrer, dans les nouveaux projets d'aménagement, surtout dans les cas où ces projets ont pour

effet d'étendre la superficie du lot occupé par le bâtiment, des options de surfaces perméables pour le stationnement, les entrées de cour et les servitudes autour des immeubles.

[...]

« La Ville doit OBLIGER les promoteurs et les propriétaires des maisons isolées ou des habitations multifamiliales neuves à planter des arbres qui finiront par produire de l'ombre dans la rue après les travaux de construction. Trop souvent, le promoteur se contente d'abattre des arbres importants, qui avaient pour effet d'ombrager la rue, avec ou sans l'autorisation de la Ville, et n'est pas obligé de les remplacer par des arbres qui permettront de produire de l'ombre. Une essence d'arbre ornemental exotique qui ne pourra probablement pas fleurir dans l'environnement d'Ottawa et qui n'atteindra pas plus de 4,5 m N'EST PAS un substitut adéquat pour compenser le couvert forestier perdu dans la rue. »

34. « Ces dernières années, nous avons été consternés de constater que les arbres matures dans notre quartier étaient abattus un à un pour céder la place à des projets d'aménagement intercalaire. On n'en finit plus d'abattre des arbres matures et majestueux, et le territoire environnant est asphalté ou occupé par une autre énorme structure cubique. Notre rue s'est transformée spectaculairement dans les 10 dernières années parce qu'on a abattu des arbres matures. Il semble qu'on les abatte sans guère se préoccuper de l'incidence plus vaste que cela produit sur notre quartier ou sur notre climat. Compte tenu de l'importance exceptionnelle du changement climatique — et du fait que les arbres et les espaces verts permettront de protéger notre climat —, la Ville d'Ottawa doit absolument adopter des lignes directrices plus rigoureuses pour protéger les arbres matures et les espaces verts. »
35. « Les deux grandes maisons isolées qui occupent la quasi-totalité de la superficie de la propriété, après avoir abattu de nombreux arbres sains qui n'ont pas encore été remplacés, dans l'espace vert qui reste, par des arbres d'ombrage constituent un exemple de projet d'aménagement intercalaire que j'estime préoccupant. Il faudrait de préférence planter des érables rouges, des tilleuls, des chênes ou des ginkos, plutôt qu'un arbuste de cyprès de Nootka. Nos rues ont été conçues pour permettre de faire des promenades, et on remarque, en été, l'absence d'arbres d'ombrage... c'est la raison pour laquelle les travailleurs qui construisent ces habitations stationnent à l'ombre de notre chêne à gros fruits. »
36. « Dans l'ensemble, les projets d'aménagement intercalaire résidentiels qui consistent à diviser les terrains aménagés pour des maisons isolées afin de permettre de construire des habitations jumelées sont sporadiques dans certains quartiers, alors que dans d'autres, ils ont transformé toutes les rues. Toujours est-il qu'ils ont eu une incidence sur quatre caractéristiques essentielles des rues dans les quartiers résidentiels :
- espaces verts – il s'agit entre autres de l'espace donnant sur les rues et des façades des habitations, ainsi que des cours arrière, pour permettre d'aménager des arbustes, des jardins de fleurs, des pelouses, et surtout de planter des arbres, pour assurer l'intimité. En nombre suffisant, les arbres assurent aussi de grandes zones d'ombre qui viennent rafraîchir les températures dans les quartiers par temps de canicule, ce qui réduit les besoins en climatisation;

- zones récréatives – il doit y avoir suffisamment de place pour les porches, les terrasses ou les patios sur les terrains de façade donnant sur les rues et dans les cours arrière;
- paysages de rue diversifiés – il doit entre autres y avoir suffisamment d’arbres sur les terrains de façade donnant sur les rues et différents modèles de conception architecturale parmi les habitations d’une même rue;
- stationnement accessible. »

37.

- « Préserver les cours avant (infiltration).
- « Préserver les arbres des cours avant (rafraîchissement).
- « Préserver les arbres bordant la clôture des cours arrière (pour améliorer le rafraîchissement).

[...]

- « Des projets d’aménagement dans lesquels le stationnement est aménagé à l’arrière, ce qui permet de préserver les pelouses à l’avant, puis de protéger les arbres et la capacité d’infiltration.
- « Il faudrait obliger les promoteurs à aménager, dans les projets intercalaires, le stationnement à l’arrière des habitations, EN PRÉVOYANT à l’arrière une zone tampon dans laquelle il faudrait obligatoirement planter des arbres, des haies ou les deux à la fois afin de préserver le couvert forestier. Les arbres devraient permettre de rafraîchir le quartier. »

38. « Certains projets d’aménagement intercalaire occupent une vaste superficie du terrain, ce qui prive les habitations des espaces verts par rapport au béton et ce qui a une incidence sur tout, notamment la flore, la faune et l’absorption des eaux de pluie... »

39. « On ne peut pas bien préserver les espaces verts quand deux triplex sont construits sur un même terrain. On perd 80 % des espaces verts sur les terrains où était à l’origine aménagée une habitation modeste. La cour arrière devrait être un espace de commodités et de jeux. Elle ne devrait jamais servir de terrain de stationnement. »

40. « Les espaces verts et les arbres sont absolument essentiels pour faire de notre quartier un milieu de vie agréable et majestueux, pour permettre d’absorber les eaux de pluie et pour tâcher de maîtriser les effets du changement climatique. Dans mes lectures, j’ai appris que la Ville s’engage à préserver notre couvert forestier urbain. Ne rien faire pour empêcher qu’il soit détruit, en autorisant un degré de densification qui ne permet pas de préserver les cours arrière, est contraire à cet objectif. L’incidence n’est pas seulement esthétique : déjà, nous constatons que les eaux de pluie qui ruissellent dans les rues de notre quartier sont plus abondantes, puisqu’il y a de moins en moins de sols perméables pour les drainer. Je ne crois pas que le rangement des ordures et le stationnement devraient constituer les fonctions essentielles de l’espace des cours arrière. »

41. « Nous devons conserver les espaces des cours avant et arrière, qui encouragent l’interaction sociale et promeuvent les espaces verts qui protègent notre environnement, réduisent le stress et ralentissent la circulation (qsui devient mature). »

42. « Nous avons choisi ce secteur pour bien des raisons. Les espaces verts et l'abondance des arbres sont les principales raisons. Il faut préserver le couvert forestier dans bien des secteurs. Je m'inquiète, puisque la promotion immobilière a pour effet de limiter la verdure à différents parcs. À l'heure actuelle dans les rues, on peut voir la plupart des arbres dans les cours avant et arrière. »
43. « Les constructeurs ne sont pas motivés à préserver l'intégrité des quartiers. Par exemple, les arbres sont souvent inutilement abattus, ou les chantiers d'excavation sont si rapprochés des racines des arbres voisins que ces derniers finissent par mourir. »
44. « La Ville devrait améliorer la plantation des arbres dans tout le quartier. Les promoteurs devraient être tenus de remplacer les arbres qu'ils abattent par des arbres de taille raisonnable. La Ville devrait adopter une approche proactive plutôt que réactive dans l'application des règlements municipaux, ce qui pourrait représenter un courant de recettes fiscales considérables. À l'heure actuelle, on fait presque totalement fi — surtout parmi les entrepreneurs — des règlements municipaux sur le stationnement. En ce qui concerne le parc linéaire Byron, la Ville devrait installer, le long de l'allée, un éclairage standard correctement adapté [soit des lampadaires de rue différents de ceux que l'on retrouve dans les stades]. La Ville devrait interdire les vélos dans la promenade et inviter les cyclistes à emprunter les voies cyclables de l'avenue Byron et du chemin Richmond. Elle devrait installer des pavés perméables non loin de la promenade asphaltée, à l'endroit où les étals sont montés toutes les fins de semaine, afin de préserver la végétation sous-jacente. À l'heure actuelle, les étals tuent le gazon et laissent derrière eux des trous boueux. C'est extrêmement hideux, et on a l'impression que tout le monde est indifférent. »
45. « Quand la maison de mes voisins a été démolie, on a abattu dans le même temps quatre arbres matures. Ces arbres ont été remplacés par un petit chêne colonnaire. On ne peut pas dire que ce soit un bon échange si l'on pense au couvert forestier urbain. Les Services forestiers de la Ville ont été totalement absents pendant tout ce temps. Je suppose qu'ils seraient intervenus dans la délivrance des permis de démolir et de construire, ce qui ne s'est peut-être pas produit. Toujours est-il que la Ville doit tenir une part plus active dans la préservation de nos arbres matures, puisqu'en plus de séquestrer les émissions de GES, les arbres font de Westboro un quartier très recherché.
- « L'autre conséquence de la surdensification est l'asphaltage des surfaces perméables. Les pelouses, les jardins et les arbres deviennent des toits et des entrées et des places de stationnement asphaltées. Au moins, sur la propriété des habitations jumelées derrière ma maison, il y a une pelouse à l'avant et dans les cours arrière. Si les entrées asphaltées étaient remplacées par une surface perméable, qui permettrait à l'eau de se drainer dans le sol, ce serait encore préférable. En fait, la Ville a déjà un programme d'élimination des eaux pluviales qui fait la promotion de cette idée même (<https://ottawa.ca/fr/vivre-ottawa/eau/protection-des-cours-deau-dottawa/leau-de-pluie-sur-votre-propriete>). Il devrait s'agir d'une obligation municipale dans l'application du Code du bâtiment. »
46. « Dans une moitié du côté ouest de ma rue, il y avait autrefois de grands arbres matures et majestueux et beaucoup d'arbustes et de verdure. Aujourd'hui, il n'y a plus du tout, du côté ouest, de grands arbres matures, ni d'arbustes et il ne reste plus qu'un peu de verdure. Dans mon tronçon de la rue, il y a des arbres et des espaces verts matures et magnifiques. L'été

dernier, un voisin qui habitait à l'extrémité de la rue voulait organiser une fête de quartier. Elle devait se dérouler du côté est aux environs de 16 h. Elle a fini par avoir lieu devant ma maison et ma pelouse. Il faisait trop chaud pour que cette fête se déroule du côté EST, PUISQU'IL N'Y AVAIT PAS DU TOUT D'ARBRES DU CÔTÉ EST POUR SE PROTÉGER DE LA CHALEUR ET DU SOLEIL. TOUS CES ARBRES AVAIENT ÉTÉ ABATTUS PAR LES PROMOTEURS! »

47. « Il faut conserver les espaces verts et le couvert forestier : quand on abat les arbres pour construire des habitations, il faudrait planter de nouveaux arbres matures pour remplacer tous ceux qui ont été abattus. »
48. « C'est un quartier résidentiel tranquille, avec des rues où, en marchant, on voit toute une lignée d'arbres avec les maisons en retrait. On se croirait à la campagne et on respire mieux. On est en train de remplacer ces arbres par des voitures stationnées en ligne devant les maisons. On remplace les maisons par des cages rectangulaires qui remplissent tout l'espace permis sur un terrain, en plus subdivisé. »
49. « Nous avons beau être en pleine crise du changement climatique, nous continuons d'abattre des arbres pour mener des travaux d'aménagement. Pour les propriétés des adresses 300 à 304, on a abattu quatre arbres, et du côté est des bâtiments, sur le domaine municipal, on a exposé les racines des arbres voisins au printemps et en été. Ces arbres seront remplacés par de jeunes arbres, dont la croissance durera des années; les promoteurs et la Ville doivent prendre cette crise au sérieux, afin de permettre de pérenniser la planète. Après tout, Westboro est un quartier mature, doté de vieux arbres, et en abattant cumulativement ces arbres, on produirait sur l'environnement d'autres effets négatifs. »
50. « Les places vertes et les arbres matures permettent d'enrayer les effets des puits de chaleur urbains. Ottawa va connaître 28 jours de très forte canicule (plus de 30 degrés), par rapport à 13 à l'heure actuelle. Les précipitations annuelles seront de 935 mm, comparativement à la moyenne actuelle de 887 mm. La régression des espaces verts finira par accroître les inondations dans les sous-sols, puisque les surfaces de verdure seront bétonnées. L'abattage des arbres matures aggravera les effets de la chaleur. »

DENSITÉ

Ces commentaires se rapportent au type et à la densité permise de l'aménagement résidentiel dans Westboro. Il s'agit du thème qui a été le plus souvent évoqué (comme il fallait s'y attendre, puisque l'étude porte essentiellement sur le zonage du quartier.)

Les nombreux commentateurs opposés à un relèvement du niveau de la densité résidentielle ont évoqué certains types de projets d'aménagement intercalaire qui se déroulent à l'heure actuelle ou qui s'étaient déroulés avant qu'on adopte le RRP dans le cas des triplex. Il s'agit notamment des longues habitations jumelées (de l'avant à l'arrière), type d'habitation que différents constructeurs de triplex ont proposé comme solution de rechange lorsque le RRP a été adopté.

1. « Il faudrait limiter les projets d'aménagement intercalaires en ce qui concerne la façon dont bien des familles ou des résidents peuvent habiter les bâtiments. »
2. « J'ai habité Calgary pendant plusieurs années. Il y a beaucoup d'habitations intercalaires dans cette ville, et elles sont souvent une malédiction, puisqu'elles occupent chaque

centimètre de superficie possible sur un terrain, ce qui réduit les espaces verts et le paysagement puisqu'il s'agit de maximiser la superficie intérieure en mètres carrés.

« Comme résident de Westboro, je m'oppose aux aménagements intercalaires dans le secteur, en particulier les triplex. »

3. « Je ne suis pas certain de ce qui reste, dans l'aire de l'étude de Westboro, comme terrains à zoner R1 et R2, mais il faudrait dans tous les cas relever le zonage. Je crois que la zone R4 devrait constituer le minimum dans les secteurs visés pour la densification. Nous pouvons gérer la superficie des bâtiments et limiter le stationnement, entre autres, mais nous devrions encourager l'aménagement ingénieux d'habitations intercalaires à logements multiples plutôt que l'enfilade actuelle de duplex massifs et inabordables. Le texte de l'introduction prévoit le zonage R3R et R3S, ce qui exclut même les duplex et ce qu'il faudrait corriger. »
4. « Vous avez tout à fait tort d'affirmer, à la page 17, que l'on peut résoudre le problème de la densification grâce à la "conception". On ne peut pas placer 9 kilos de gelée dans un sac de 4,5 kilos. Doubler la densité grâce à des habitations jumelées est la seule forme de densification qu'il faudrait autoriser dans le centre de Westboro grâce au zonage R3. »
5. « Vous aurez beau limiter tous les logements que vous voudrez, ils finiront tous par se ressembler. Avez-vous pensé que le problème s'explique peut-être par les trop nombreuses restrictions? Quand on regarde le graphique circulaire reproduit dans le document, on constate que le quartier Westboro est presque entièrement constitué d'habitations individuelles et jumelées. En autorisant la construction d'un ensemble de bâtiments de faible hauteur, il n'y aurait peut-être pas tant de gens qui se chamailleraient pour transformer en sous-logements onéreux de petites habitations de plusieurs millions de dollars. »
6. « À mon avis, les triplex et les plus vastes ensembles immobiliers nuisent considérablement au caractère du quartier. Ils privent Westboro de certains éléments essentiels, dont les cours avant et arrière, les jardins, les entrées et la responsabilité des propriétaires d'assurer l'entretien de leur propriété. Si les propriétaires de logements en copropriété dans les triplex s'occupent de leurs différents logements, ils ne sont généralement guère attentifs à l'entretien des cours arrière ou de l'extérieur de leur ensemble d'habitations. Les triplex et les grands ensembles immobiliers privent aussi les quartiers d'une partie du panorama donnant sur le ciel. En outre, de nombreux constructeurs ont commencé à bâtir des triplex dotés de sous-sols, qui sont par la suite considérés eux aussi comme des habitations. La municipalité devrait tout de suite rezoner Westboro pour en faire une zone R2 afin d'autoriser la construction d'habitations jumelées et individuelles.

« Toutefois, pour autoriser les options plus abordables et accroître le parc de logements, la Ville devrait adopter une approche ciblée dans le rezonage des secteurs qui sont plus achalandés. Il s'agit entre autres des propriétés qui donnent sur l'avenue Churchill, sur la rue Scott et sur le chemin Richmond, entre autres. Grâce à une approche ciblée, il faudrait autoriser la construction de bâtiments qui sont des triplex ou de plus grands ensembles immobiliers, par exemple des immeubles en copropriété de faible hauteur, sur certaines des grandes artères de la collectivité. On pourrait ainsi réaliser un équilibre entre la préservation du caractère même de Westboro et le recours à des options plus abordables, que les nouveaux résidents pourraient envisager. »

7. « Je tenais à vous adresser ce courriel afin de me prononcer en faveur du concept des aménagements intercalaires dans le quartier pour les triplex. Il faudrait les approuver, tant que la propriété peut répondre aux impératifs de stationnement et assurer la structure nécessaire. »
8. « Lancer ou relancer les maisons en rangée et les habitations superposées. »
9. « Je suis favorable à la densification pourvu qu'elle soit raisonnable, modérée, appropriée et abordable. Le bungalow des années 1950, construit sur un terrain de 15,24 m à côté de ma maison, a été démoli en 2016 et remplacé par des habitations jumelées. Cet aménagement est raisonnable, modéré et approprié (mais on ne peut pas dire qu'il soit abordable, à 900 000 \$ par logement). Toutefois, il comprend des logements pour des familles de deux ou de quatre personnes, plutôt que les logements pour célibataires qu'il y avait auparavant dans mon quartier. Tout le monde est gagnant.

« J'ai participé à plusieurs assemblées et à des séances du Comité de dérogation à propos des longues habitations jumelées et des triplex. Je ne comprends pas pourquoi on autoriserait ces deux types de bâtiment dans des rues résidentielles tranquilles. En plus de profiter de toute la superficie entre les deux lignes de propriété, les promoteurs demandent de "légères" dérogations par rapport aux exigences de la superficie au sol et de la hauteur. Je ne vois pas en quoi ces aménagements intercalaires respectent le caractère de la rue dans notre quartier. »

10. « À elle seule, la conception, qu'il s'agisse de structures ou de l'urbanisme en général, ne peut ni compenser, ni améliorer comme il se doit les incidences négatives de la densification excessive des aménagements de Westboro, qui transforment, petit à petit et terrain par terrain, le quartier. Laisser entendre que le nombre d'habitations comprises dans un aménagement intercalaire n'a aucune conséquence si la conception est bien faite relève d'une logique lacunaire. Le nombre d'habitations EST EFFECTIVEMENT important.

« Même si l'on diminue la superficie des habitations, si on construit plus de logements, c'est que l'enveloppe des bâtiments doit être plus grande que ce qu'elle serait normalement. Plus les bâtiments sont vastes, moins il y a d'espaces verts, plus les quartiers sont peuplés, moins les voisins vivent dans l'intimité, plus il pourrait y avoir de problèmes de drainage, moins il y a de place pour stocker la neige, et plus on réduit le couvert forestier urbain, inévitablement.

« S'il y a plus d'habitations, il y a aussi plus de résidents, en règle générale. Il y a donc plus de voitures, plus de poubelles, plus de circulation, plus de places consacrées au stationnement sur les terrains et dans les rues, plus de bruit, plus de pollution, plus d'impératifs imposés à la structure physique et sociale, et un environnement urbain qui est moins sécuritaire.

« En prêchant la modération, on peut maîtriser les incidences négatives de la superficie des bâtiments et de l'accroissement de la population, et la collectivité peut s'adapter. Toutefois, quand le degré de densification est excessif, comme dans le cas des triplex (y compris ceux qui sont convertis en quadruplex) et des longues habitations jumelées dotées de logements secondaires, le rythme de l'évolution est trop rapide et incessant. Il en résulte, pour les résidents, un niveau de stress intolérable. Dans ce cas, qui est aujourd'hui

prépondérant à Westboro, la Ville (par des activités délibérées, pour encourager la densification excessive des aménagements intercalaires, et par son impuissance chronique à intervenir pour appuyer les résidents de Westboro) est complice de l'érosion de la qualité de vie de ses citoyens.

[...]

« Bien que le document de travail précise clairement que le personnel de l'urbanisme de la Ville n'est pas favorable à la réduction de la densité permise du quartier résidentiel de Westboro, qui est assujéti au règlement de restriction provisoire, nous nous inquiétons, puisqu'à moins que la densité du secteur soit réduite, le problème de la densification excessive perdurera.

[...]

« Le projet d'aménagement d'immeubles en copropriété Ravenhill Common (Ravenhill/Edison) est, du moins pour certains résidents, un autre exemple de projet d'aménagement intercalaire qui a été conçu pour s'intégrer dans le quartier. Il s'agit en fait d'un ensemble immobilier constitué de maisons de ville, ce qui n'est pas autorisé dans la zone R3, mais ce qui semble bien s'intégrer sur ce site en particulier. La conception architecturale de l'ensemble (dont le troisième étage est décalé vers l'arrière et fait appel à un matériau de façade différent) permet de réduire l'impact de cette grande structure par rapport aux habitations voisines. »

11. « Je vous adresse ce message pour vous dire que je suis d'accord pour faciliter la densification de l'aire de l'étude de Westboro. Le zonage R3 et, en particulier, les sous-catégories de cette zone sont sans doute trop restrictifs, et le zonage du secteur (et, pour être honnête, de toute la ville) devrait être relevé dans la zone R4, en mettant complètement fin aux catégories inférieures de zonage. La densité est importante; elle doit être bien exécutée, dans le respect des résidents. La multiplication des super tours, dont le zonage est infirmé au Conseil municipal, augmente l'imprévisibilité dans l'aménagement du quartier. Au lieu d'autoriser des aménagements de densité plus moyenne, on peut plutôt vraiment commencer à s'occuper de la viabilité de cette ville à un certain nombre d'échelles. »
12. « À nouveau, bien qu'il ne s'agisse pas de l'aire de l'étude, il y a une autre question déplorable, puisqu'on peut s'attendre à ce que l'accroissement de la densité du quartier nuise à l'ambiance et à l'agrément, pour les résidents, des habitations et des rues existantes, qui paraissent menacées dans la minuscule rue Shannon. Il existe de meilleures options qui permettraient d'éviter d'élargir inutilement la rue Shannon. »
13. « L'étude néglige la question du degré satisfaisant de densification. La plupart des habitations de Westboro sont des résidences individuelles. Les promoteurs demandent l'autorisation de construire de longues habitations jumelées qui comprennent huit résidences, alors qu'il n'en existait auparavant qu'une seule. À l'heure actuelle, selon une proposition qui a été déposée, on projette de construire, à l'angle sud-est de l'avenue Byron et de l'avenue Churchill, un immeuble d'appartements de plus de 70 logements, alors qu'il y avait moins d'une demi-douzaine de maisons individuelles auparavant.

« Il paraît hypocrite d'encourager la discussion sur la préservation du caractère et du paysage de rue du quartier, alors que l'objet même de l'opposition des résidents est la densification en apparence débridée. Je ne vois pas comment on peut construire un immeuble d'appartements de plusieurs étages, à côté d'une maison individuelle, de manière à "rehausser" ou à "améliorer" le "caractère" et le "paysage de rue" actuels. »

14. « Rapprocher de la station de transport en commun de Westboro les ensembles immobiliers de plus grande hauteur en autorisant, sur le chemin Richmond, des bâtiments de moyenne hauteur, alors que dans une rue comme l'avenue Byron, on ne devrait pas construire de bâtiments de plus de trois étages. »
15. « Habiter non loin des maisons de mes grands-parents et de mes parents était l'une des raisons qui nous ont amenés à construire une maison dans Westboro. Mais la principale raison, c'est que la Ville a pu, pendant bien des générations, harmoniser, avec les espaces verts, l'obligation de construire des logements au cœur de la Ville. À Westboro et dans les environs, les terrains sont en moyenne beaucoup plus vastes qu'ils le sont dans la banlieue, et on peut facilement construire deux habitations sur les terrains où il n'y en avait auparavant qu'une seule. Or, autoriser les promoteurs à bâtir trois ou quatre logements alors qu'il n'y avait auparavant qu'une maison isolée viendra, à mon avis, nuire à cet équilibre. »
- 16.
- a. « Le zonage actuel permet un ensemble complémentaire de types de logements, hormis l'impact des longues habitations jumelées.
 - b. « La Ville devrait se pencher plus attentivement sur les longues habitations jumelées et sur leurs répercussions. Il faudrait aussi reconsidérer les demandes de dérogations mineures qui permettent de comprimer les triplex sur les terrains moins vastes. J'ai joint plusieurs exemples de triplex et de leurs dimensions applicables; ces exemples montrent comment ces triplex pourraient mieux s'intégrer dans la collectivité.
 - c. « Pour une raison ou une autre, les duplex ne font plus partie de la liste des logements que l'on pourrait construire. Non loin de l'Hôpital Civic, on a construit il y a un certain temps des duplex, qui ont résisté à l'épreuve du temps et dont la valeur continue d'augmenter. »
17. « Cette phrase de la première page de votre document me plaît vraiment : "Pour nous assurer que l'on peut concevoir différentes formes de logements et les aménager attentivement et avec circonspection, nous voulons mettre au point une vision pour le déroulement de la croissance". En bref, c'est tout à fait ce qu'il faut faire. Nous avons besoin de différentes formes de logements. Il ne s'agit pas seulement des formes de logements qui existent à l'heure actuelle, soit les maisons individuelles, les habitations jumelées et les triplex (avec des places de stationnement) pour loger la classe moyenne supérieure et stationner les voitures. Et nous pouvons réaliser cette nouvelle variété sans nuire au caractère exceptionnel de Westboro, si nous commençons par nous mobiliser autour d'une vision pour ce nouveau modèle d'aménagement.

[...]

« Quand je pense à ce qu'il faut conserver et à ce qu'il faut changer à Westboro, à la vérité, ce quartier est caractérisé par une densité de logements qui constitue un crime environnemental : la dépendance à l'endroit de la voiture et l'étalement urbain. Nous tenons pour acquis ce modèle d'aménagement parce que nous en avons hérité et que nous y sommes habitués. Nous tâchons d'être plus soucieux de l'environnement dans nos modes de vie, en recyclant, en nous déplaçant parfois à vélo et en isolant nos grandes maisons dans l'étalement des quartiers tributaires de la voiture. Or, la vérité, c'est qu'il y a beaucoup plus de petits logements dans les immeubles à logements multiples et qu'ils sont NETTEMENT plus écoresponsables que les panneaux solaires ou les bacs bleus, quel qu'en soit le nombre. C'est cet élément caractéristique de Westboro qui doit changer.

« En outre, le modèle d'aménagement de Westboro accuse un parti pris à la fois économique et genré. Les ménages à revenu plus faible ne peuvent s'offrir de logements dans Westboro. C'est le résultat d'un zonage qui, pensé dans un marché immobilier il y a des dizaines d'années (et sans vouloir exercer de discrimination), impose des largeurs de terrain minimums, ce qui explique que l'on ne construise que des logements haut de gamme. Ce ne sont pas les promoteurs immobiliers qu'il faut blâmer. Le moment est venu de tous prendre notre part du blâme dans un modèle d'aménagement qui n'est ni durable, ni abordable. Le moment est aussi venu de choisir un nouveau modèle d'aménagement qui répond aux besoins en logement de différentes personnes, en faisant de Westboro un quartier plus vert. »

18. « La densité des logements construits dans les triplex, comme on en voit sur l'avenue Ravenhill, crée un effet de mur urbain qui s'apparente à un bâtiment dont l'échelle est beaucoup plus grande et qui, à mon avis, diminue le caractère du quartier comme secteur résidentiel de moyenne densité, ce qui, en raison de l'échelle de ces bâtiments, a nécessairement pour effet d'éliminer de nombreux arbres matures dans les cours avant et les cours arrière (puisque les "cours" arrière omniprésentes dans ces propriétés servent de parc de stationnement).

« Si chacun des six grands triplex de l'avenue Ravenhill (et en fait, deux autres bâtiments juste en face sur l'avenue Byron) était éparpillé dans le quartier, on réduirait en quelque sorte par effet de "dilution" leur impact sur le couvert forestier et sur le caractère du quartier, et on pourrait loger à Westboro le même nombre de personnes, ce qui cadrerait avec la stratégie de densification de la Ville.

[...]

« Autoriser ces types de bâtiment en grappes est le problème que je souhaite inscrire à l'ordre du jour. »

19. « Quand vous parlez du caractère du quartier, vous paraissez préoccupés par l'aspect du bâtiment, sans prêter attention à la densité des voitures sur les routes, ce qui est devenu complètement intolérable à nos yeux comme résidents depuis longtemps, puisque nous nous sommes installés ici parce qu'il s'agissait d'un quartier plutôt familial. L'objectif de faire partie de la classe moyenne au Canada est de vivre dans des résidences isolées, dans lesquelles les enfants sont en sécurité; les résidents de la localité investissent dans leurs propriétés. Les triplex et les immeubles en copropriété ne le permettent pas, puisqu'à l'heure actuelle, de nombreux résidents se servent de ce quartier comme tremplin. »

20. « Je ne peux pas imaginer que l'on approuverait cette densité d'aménagement dans Rockcliffe Park, ni dans d'autres "vieux" quartiers. Westboro est un quartier à la mode aujourd'hui, et je comprends que tant de personnes veuillent y habiter : c'est un quartier exceptionnel, dans lequel les services sont nombreux. C'est la raison pour laquelle j'habite ici. :)

« Je suis d'accord pour dire que Westboro est essentiellement constituée de maisons isolées sur des terrains individuels, et je suis aussi d'accord pour dire qu'on pourrait aménager plus de logements sur ces terrains. Or, je crois que les propositions doivent être raisonnables au lieu de prévoir des logements entassés, comme on le demande dans bien des propositions à l'heure actuelle. Cette forte densité réduit les espaces verts, augmente le nombre de voitures dans le quartier et le rend plus bruyant. Ce qui me préoccupe, ce n'est pas tant que l'aspect des ensembles immobiliers que le caractère de Westboro, qui change aux dépens des personnes qui y habitent déjà. En fait, il me semble que la plupart des nouveaux logements intercalaires sont identiques, et quand on pense à Westboro, on constate qu'il y a une plus grande variété de logements, grands, petits, et intermédiaires! »

21. « Puisque ce sondage semble porter surtout sur les triplex, j'ai sur eux de l'information que la plupart des gens ne connaissent pas. Essentiellement, mon triplex a été construit dans les années 1960; il n'est pas aussi vaste que les triplex que l'on construit aujourd'hui et il s'intègre bien dans le quartier, d'autant plus qu'il est occupé par son propriétaire depuis les 30 dernières années. Il n'y a aucune raison que les vrais triplex ne puissent pas s'intégrer dans "Westboro-Sud" ou dans les vieux quartiers de la Ville sans imposer de contraintes à l'infrastructure et aux quartiers existants. »

22. « Les triplex n'ont pas leur place au milieu d'un quartier. Dans le meilleur des cas, il faudrait les autoriser seulement sur la rue Scott ou sur l'avenue Carling.

[...]

« L'esthétique n'est qu'une considération. Il faut aussi tenir compte du bruit, de la sécurité du quartier (locations fantômes), des ordures ménagères, de l'empilement de la neige, de la circulation automobile, du ruissellement des eaux et du stationnement. Puisque l'on rejette de plus en plus de neige sur les routes, la Ville n'arrive pas à suivre son propre rythme dans le déneigement (en autorisant pourtant un plus grand nombre d'allées). »

23. « Réduire le plus possible les habitations isolées très vastes ou les habitations multiples entassées sur un même terrain.

« Restreindre la hauteur des bâtiments proportionnellement sur les rues qui sont plus éloignées des rues principales (par exemple le chemin Richmond, l'avenue Byron, l'avenue Churchill et l'avenue Carling). Restreindre la hauteur pour préserver l'ambiance de "quartier", l'intimité et l'accès à la lumière du jour.

[...]

« Il faudrait tenir compte de la densité proportionnelle des logements dans les cas où les rues se trouvent à moins d'un quadrilatère des artères principales. Il faudrait augmenter le nombre de logements locatifs dans les bâtiments de faible ou de grande hauteur sur le chemin Richmond ou dans les rues qui se trouvent à moins d'un quadrilatère du Transitway

pour répondre aux besoins en logements abordables et aux logements donnant directement accès aux transports en commun. »

24. « Votre étude indique dans quelle mesure de nombreuses habitations jumelées et de nombreux triplex doivent faire l'objet de dérogations. Sur un terrain de 12 m de largeur, chaque fois qu'on divise le lot existant, il faut automatiquement se présenter devant le Comité de dérogation. D'abord, il n'y a aucun terrain de 24 m de large. Il faudrait simplement corriger cette largeur de terrain pour qu'elle corresponde à la moitié de la superficie du terrain type de Westboro. On réduirait ainsi les coûts que les promoteurs doivent engager d'emblée, ce qui leur permettrait peut-être de respecter la dérogation s'il n'y a pas d'autres raisons de se présenter devant le Comité.

[...]

« Pourquoi ne pas encourager les maisons de ville ou les petits immeubles d'appartements, que l'on construit ailleurs sur le territoire de la Ville et qui semblent avoir moins d'impact. J'ai passé ma petite enfance à Toronto : nous vivions dans de grands triplex ou dans de vastes maisons de trois chambres à coucher avec de grandes allées et des garages à l'arrière. Ce modèle donnait de bons résultats. Les rues au nord du chemin Richmond, tout près de l'avenue Dominion, auraient été une excellente occasion de réaliser des aménagements comme on en voit dans les rues de Londres, de Boston ou de New York : des maisons géorgiennes qui paraissent bien et qui utilisent beaucoup plus judicieusement les rues. Je dois dire que dans ce cas, les règlements municipaux protégeaient le paysage de rue. Une enfilade de trois maisons comparables ou plus paraissait beaucoup mieux. C'est le cas des maisons de ville qui ont été construites il y a un certain nombre d'années sur l'avenue Berkley et la rue Tay. Ces maisons paraissent bien! »

25. « Mes commentaires sont simples. L'allure de la densification est moins importante que son envergure. Autrement dit, si un promoteur demande une "dérogation mineure" pour densifier les logements par quatre, cinq, six, sept ou huit fois, il ne s'agit pas d'une dérogation mineure, et on ne devrait pas l'autoriser, même si la structure proposée s'intègre esthétiquement. »
26. « La sécurité de nos rues secondaires pour les piétons et les enfants est un autre aspect du quartier qu'il faudrait préserver. Le nombre de voitures dans les rues augmente : on construit des habitations jumelées sur les terrains où il y avait des maisons individuelles, et les triplex ou les longues habitations jumelées aggraveront le problème. Le trop grand nombre d'habitations dans nos rues résidentielles accroîtra la population du quartier, qui deviendra plus bruyant. Les voies de circulation principales (rue Scott, avenue Churchill, avenue Kirkwood et chemin Richmond) sont adaptées aux immeubles à logements multiples, mais non aux rues secondaires. »
27. « Heureusement, il existe un moyen d'améliorer l'abordabilité et la densité : les petits appartements dans les maisons. Autrement dit, on pourrait convertir les vieilles maisons de taille moyenne ou plus vastes pour y aménager plusieurs appartements, et généralement, le propriétaire en occuperait un. Il y a à peu près cinq maisons que l'on pourrait ainsi convertir dans notre rue, et elles sont habitées par de jeunes familles et des couples qui viennent de se former. Il faudrait encourager ces types d'habitations, puisqu'ils augmentent la densité, accroissent l'abordabilité et préservent le caractère du quartier, étant donné que les maisons

d'origine restent en place. Il s'agit du modèle parfait d'aménagement intercalaire pour Westboro. »

28. « Les immeubles d'appartements et les triplex changent le caractère de toutes les rues. Je paie chaque année environ 10 000 \$ de taxes foncières pour habiter dans une rue et un quartier d'Ottawa où il n'y a que des maisons individuelles, et je serais, comme mes voisins, très mécontent que l'on construise un immeuble d'appartements dans ma cour arrière. »

29. « On pourrait faire appel à différentes options de logements en construisant de nouveaux logements abordables sur les vastes terrains qui sont essentiellement vides. Par exemple, à l'endroit où est construit l'immeuble de Rogers Cable, il y a un terrain de choix qui prend beaucoup de place, mais qui ne sert qu'une entreprise. Dans la rue commerciale principale, les secteurs vastes et sous-utilisés auxquels on pourrait faire appel pour des aménagements polyvalents sont nombreux.

« En outre, pourquoi y a-t-il tant d'entreprises et de petits immeubles à louer sur la rue principale? Pourquoi ne pas convertir ces lieux vides pour y bâtir des immeubles polyvalents de faible hauteur? (Un immeuble de 10 ou 8 étages tout au plus est d'une bonne hauteur pour la rue principale de la Ville. On en trouve de bons exemples dans les villes européennes.)

« Il faudrait faire appel aux secteurs vides et inutilisés, qui sont déjà zonés R3 ou qui appartiennent à une catégorie de zonage supérieure au lieu d'autoriser les promoteurs à modifier les espaces zonés existants. On ne fait pas fructifier tout le potentiel des terrains déjà zonés pour des aménagements R3+.

« Il faut concevoir les immeubles d'habitation polyvalents pour préserver l'aspect des maisons individuelles dans leur forme, leur protection et leur caractère, sans donner l'impression d'entasser trois habitations sur un terrain, comme s'il s'agissait d'immeubles d'appartements. »

30. « La densité des aménagements intercalaires est au cœur de mes préoccupations. Il est illogique et injuste, pour les résidents, de densifier un secteur en particulier selon un coefficient qui atteint parfois 8. C'est ce qu'on a proposé récemment dans un projet de construction d'habitations jumelées sur des terrains où il n'y avait auparavant que des maisons individuelles. Les résidents ne s'opposent pas à des travaux de réaménagement pour revaloriser le vieux parc de logements et pour densifier le quartier afin de miser sur les transports en commun pour améliorer l'environnement et décongestionner la circulation. Or, les résidents veulent préserver le caractère du quartier qu'ils habitent. Les travaux d'aménagement doivent être raisonnables et équitables, en harmonisant les préoccupations des voisins et de la Ville. Les promoteurs ne devraient pas influencer ces décisions de principe.

« Il faudrait imposer des limites pour ce qui est du nombre de triplex intercalaires (ou de bâtiments de plus grande densité) dans l'aire de l'étude. Les triplex ne devraient pas être majoritaires et devraient être construits à un rythme nettement inférieur à celui des habitations jumelées. »

31. « J'estime aussi qu'il est plus attrayant de voir réunies, dans la même rue, des habitations comparables.
- « Par exemple, il faudrait construire des triplex à une extrémité de la rue, en gardant à l'autre extrémité des habitations jumelées et des maisons individuelles. »
32. « Si l'on proposait de construire, sur le terrain, un immeuble à logements multiples plutôt que deux, ce qui permettrait de préserver les espaces verts et le caractère du quartier, ce serait beaucoup plus satisfaisant, et on pourrait accroître la densité de 400 % (au lieu de l'augmenter de 800 % comme on le fait normalement). On éviterait ainsi l'ensemble "standard" demandé de dérogations qui accompagne la plupart des propositions nouvelles. Il faudrait aussi concevoir ces bâtiments pour éviter qu'ils ressemblent à des boîtes à chaussures ou à des caisses d'emballage et faire appel à certains éléments artistiques de la conception, en tenant compte de l'environnement dans lequel ces bâtiments sont construits (au lieu de se contenter de reproduire sur les terrains des modèles de conception déjà tous faits). »
33. « La collectivité de Westboro a déjà démontré qu'elle s'oppose vivement à la construction de longues habitations jumelées de quatre logements et de triplex dans l'aire de l'étude proposée. Veuillez consulter le procès-verbal de la séance du Comité de dérogation et l'audience du TAAL se rapportant au 508 et au 514, avenue Roosevelt. Les centaines d'enseignes plantées sur les pelouses témoignent aussi de l'opposition de la collectivité. Multiplier par six ou huit la densification est inadmissible. »
34. « Les maisons cubiques ou les autres immeubles à logements multiples qui occupent toute la propriété ne constituent pas des projets d'aménagement durables... c'est plutôt de la surdensification. »
35. « Dans l'ensemble, la construction de triplex pour permettre à la Ville d'atteindre son objectif de densification a peu d'effet, à moins de reconstruire massivement les quartiers sur tout le territoire de la Ville en faisant appel à cette approche. Il va de soi qu'il est question d'accroître l'offre de logements. L'approche adoptée pour assurer la densification dans un sens plus large est meilleure dans le cas des projets d'aménagement à plus grande échelle comme le centre commercial Westgate, la station Lincoln Fields, et même Trinity Developments à la station Bayview, entre autres. Ainsi, l'objectif global n'est pas atteint quand on soutient qu'il faut autoriser la construction d'un plus grand nombre de triplex dans le souci de la densification.
- « Nous savons tous que Westboro est un quartier très recherché. Il faut donc faire attention et éviter de laisser entrer un éléphant dans un magasin de porcelaine. Autrement dit, il ne s'agit pas d'un choix abordable pour l'ensemble des citoyens d'Ottawa. On peut comprendre que l'objectif premier des promoteurs soit d'économiser. Nous n'avons rien contre. Toutefois, il ne faudrait pas supposer que leur priorité est d'atteindre l'objectif de densification de la Ville, dans le quartier de Westboro dans ce cas.
- « Je crois personnellement que le zonage actuel R3R et R3S est adéquat et raisonnable et qu'il faudrait le préserver. Si nous devons autoriser des exceptions à ce principe, nous devrions être favorables à ces projets d'aménagement pour offrir des logements à prix raisonnables — et abordables dans une gamme de prix inférieurs ou moyens de 300 \$ à 400 \$ le pied carré. »

36. « Il y a certainement un endroit pour continuer de construire des maisons intercalaires isolées dans le secteur. Toutefois, en raison des prix élevés de ces maisons, le quartier n'est pas abordable pour bien des Ottaviens, surtout sur les vastes terrains, où il faut souvent construire de très grandes maisons. Ce quartier est très uniforme dans son achalandage et, par le fait même, pour bien d'autres caractéristiques démographiques. Puisque la population d'Ottawa augmente et que la demande de logements s'accroît dans la ceinture de verdure, ce secteur offre une excellente occasion d'accroître la densité si on peut le faire correctement. Même si la construction d'immeubles de grande hauteur ne cadre pas vraiment avec le caractère du quartier et qu'il faudrait de préférence la limiter, la construction d'un plus grand nombre de triplex et d'immeubles à logements multiples de faible hauteur (d'au plus quatre ou peut-être même cinq étages) aurait probablement pour effet d'augmenter la variété dans la superficie des logements et l'abordabilité dans le secteur, surtout si les immeubles à logements multiples de faible hauteur devaient obligatoirement comprendre un certain nombre de logements abordables. »
37. « Cette question est inquiétante pour moi, ma famille et nos voisins en particulier, comme vous pouvez l'imaginer, en raison du projet de construction de quatre habitations jumelées de l'avant à l'arrière (selon des plans définis qui prévoient des logements dans les sous-sols), de sorte qu'au lieu de deux terrains sur lesquels est construite une maison dans chaque cas à l'heure actuelle, il y aura désormais quatre terrains sur lesquels seront construits quatre logements dans chaque cas. On passe ainsi de deux à 16 logements. Il va de soi que l'impact est énorme sur une rue résidentielle qui ne comprend aujourd'hui que des maisons individuelles et des habitations jumelées. »
38. « Il faudrait construire plus de logements locatifs. Les immeubles locatifs de trois étages relativement nouveaux sur l'avenue Tillbury toute proche, à l'angle de l'avenue Churchill, reproduisent le style des bâtiments de brique rouge construits dans les années 1950 et 1960. Même si on a abattu tous les arbres matures dans cette rue il y a plusieurs années (à cause de l'agrile du frêne, je crois), les immeubles sont attrayants, cadrent avec les anciens modèles de maison et constituent une solution idéale pour les locataires à court et à long termes. »
39. « Je suis très favorable à poursuivre la densification judicieuse qui se déroule à Westboro. Une plus grande densité urbaine est la solution pour demain. C'est une approche écoresponsable, qui permet de créer un sentiment d'appartenance.
- « Voulons-nous vraiment réserver Westboro aux grandes habitations isolées, en obligeant un nombre croissant d'automobilistes à encombrer tous les matins la 417, en polluant les navetteurs qui viennent de Kanata? Ou voulons-nous plutôt augmenter la population dans un secteur proche du centre-ville et convivial pour les cyclistes et les transports en commun? »
40. « Les bâtiments de faible hauteur au milieu des rues sont légèrement déplacés. (Je ne m'y oppose pas nécessairement.)
- « Les duplex géants (qui ont au moins une cour avant et une cour arrière) sont déplacés, à plus forte raison s'il n'y a pas de pelouse ni d'arbres sur les propriétés. »
41. « Je crois que les travaux d'aménagement intercalaire sont excessifs.

« Je suis d'accord pour dire qu'il faut densifier le quartier dans une certaine mesure. Or, passer d'une maison sur un terrain à huit logements (deux bâtiments qu'il est convenu d'appeler des triplex, chacun étant doté d'un quatrième logement au sous-sol, ce qui donne bien huit logements) (ou deux bâtiments que l'on appelle de longues habitations jumelées, chacun étant assorti d'une option d'un logement au sous-sol, ce qui donne encore huit logements), c'est beaucoup trop.

« J'ai lu, dans un quotidien de Toronto, un article qui laisse entendre que les coins des quadrilatères pourraient mieux se prêter à la densification. »

42. « Il faudrait préserver les maisons individuelles dans Westboro et encourager la construction de ce type d'habitation... à mes yeux, dans la densification, les nouveaux acheteurs de maisons individuelles ne peuvent pas rivaliser avec les promoteurs, qui peuvent construire trois logements, voire six sur la superficie équivalente du terrain d'une maison individuelle existante. En autorisant les immeubles à logements multiples, la Ville a éliminé la maison individuelle à Westboro. »
43. « La densité est bonne pour l'environnement. Elle augmente le dynamisme et la diversité du secteur. Elle rend la vie urbaine plus accessible pour un plus grand nombre. Les futurs résidents de Westboro (ceux qui achèteraient un logement dans un triplex, entre autres) ne vous écriront probablement pas; nous devrions quand même en tenir compte dans la réflexion sur le zonage. Vous allez recevoir des tonnes de lettres de ceux qui, à Westboro, ne veulent pas de ça chez eux et qui vous demanderont d'autres règlements. Toutefois, j'encouragerais la Ville à prendre ses décisions en fonction d'une vue d'ensemble de la situation. »
44. « Les triplex intercalaires dans les rues résidentielles nuisent aussi au caractère du quartier. Le terme "caractère" même signifie qu'il y a déjà des avantages qui ont attiré les résidents. En juxtaposant des bâtiments dans les environs, on dénature le caractère du quartier. »
45. « Dans l'étude des aménagements intercalaires ou des changements de zonage, il ne faudrait pas autoriser plus de deux logements (duplex ou habitations jumelées) si les résidences environnantes sont des maisons individuelles, ou encore des habitations jumelées ou des duplex.
- Modifier les règles du zonage pour interdire les longues habitations jumelées.
 - Ne pas autoriser les modifications du nombre de logements lorsque la Ville a approuvé les plans. »
46. « À moins que la Ville n'intervienne vigoureusement pour éviter que l'on construise de longues habitations jumelées à plusieurs logements ou des quadruplex déguisés dans ce qui ressemble à des triplex, Westboro deviendra une zone institutionnalisée Airbnb, ce qui nuira à son charme et à son caractère. À l'heure actuelle, les résidents luttent pour préserver ce caractère, et le moment est venu, pour les élus, de poursuivre eux aussi le combat, puisqu'il est épuisant de mener le même combat pour chaque adresse municipale de Westboro qui attire les promoteurs.
- « Votre Comité de dérogation a constaté que les longues habitations jumelées projetées sur l'avenue Roosevelt ne cadraient pas avec le caractère et le tissu urbain de la

collectivité et a donc refusé d'en autoriser la construction, même si on ne demandait qu'une dérogation mineure; en définitive, le résultat était majeur, et non mineur, selon le Comité. Ce refus devrait constituer un solide précédent pour votre groupe et décourager tous les types de surdensification dans les logements locatifs. D'après notre expérience, un ratio de propriétaires permanents de deux pour un est la meilleure formule pour notre quartier. »

47. « Il s'agit d'un quartier "populaire", notamment en raison du caractère de ses rues résidentielles et de la prépondérance des maisons isolées de concert avec certains duplex. En autorisant la construction de triplex et de grands immeubles d'appartements dans les zones résidentielles, on ne respecte pas le caractère du quartier. »

48. « Les changements qui se sont produits récemment, soit la construction de triplex et de longues habitations jumelées, ont un certain nombre d'incidences négatives sur la collectivité.

[...]

« Il est évident que pour préserver le caractère de notre quartier, il faut modifier le zonage pour passer à la zone R2 ou R1 dans les secteurs résidentiels, en autorisant des aménagements plus denses sur le périmètre, c'est-à-dire sur l'avenue Churchill et l'avenue Byron. »

49. « Merci de l'occasion que vous nous donnez de faire des commentaires. Je crois que le document de travail est excellent. Il faut plus d'options de logement et de densification à Westboro, puisque le cœur de la Ville s'étend dans le sens ouest avec la mise en service du train léger sur rail. Cette densification pourrait prendre la forme de triplex. Il faut aussi autoriser la construction d'immeubles d'appartements de faible hauteur, sans ascenseur et d'au plus cinq étages dans certains secteurs. Ces immeubles d'appartement de faible hauteur pourraient mieux cadrer avec le caractère du quartier que les rangées de triplex et constituent une utilisation plus judicieuse de l'espace.

« C'est une honte de voir, dans tout le quartier, toutes ces enseignes qui réclament la FIN DE LA SURDENSIFICATION. Je suis inquiet, puisque ces enseignes servent à faire taire ceux qui sont favorables aux projets d'aménagement intercalaire. Je crois qu'en raison de ces enseignes, ceux qui habitent dans des immeubles à logements multiples ont l'impression de ne pas appartenir à ce quartier. Je reconnais que les changements ne sont pas tous judicieux. Certains projets d'aménagement ne sont pas adaptés au caractère du quartier. Or, je crois qu'il s'agit d'un problème de conception, et non d'une question de densité. »

50. « Dans les dernières années, puisque la valeur foncière et le prix des terrains ont augmenté à Westboro, de nombreux promoteurs se sont tellement préoccupés de la rentabilité qu'ils ont fait fi des principes de la densification responsable. Le type même de terrain qui a servi à construire mon habitation jumelée et son pendant sert désormais à bâtir deux "triplex" complets, qui peuvent être convertis en immeubles d'appartements de faible hauteur. Si cette solution est rejetée en raison de l'interdiction actuelle, les promoteurs décident de construire de longues habitations jumelées avec des appartements dans les sous-sols. Ainsi, tout un terrain où il y avait auparavant une maison familiale sert désormais à construire huit habitations individuelles, qui peuvent dans chaque cas loger un couple ou une petite famille.

Or, les rues dans lesquelles les terrains sont bâtis sont toujours conçues pour servir une densité de population qui correspond à une fraction de la nouvelle population.

[...]

« Les projets d'aménagement de cette nature ne sont pas admissibles aux yeux des résidents de Westboro. Nous croyons dans le réaménagement et la densification, à la condition qu'ils soient raisonnables.

« Mais qu'est-ce qui est raisonnable? À mon avis, il s'agit du nombre de logements que l'on peut aménager dans une enveloppe de bâtiments qui respecte le zonage actuel et qui cadre avec le caractère du secteur résidentiel existant, sans dérogation mineure pour les marges de retrait ou la superficie des cours. Si un promoteur peut construire six ou huit logements dans un bâtiment (ou dans plusieurs immeubles) répondant à ces critères, tant mieux. S'il ne peut en construire que deux, il s'agit de la solution. En outre, pour savoir si un projet est raisonnable, il faudrait tenir compte du nombre de places de stationnement, de l'achalandage automobile, de l'espace de déneigement et de la gestion des eaux de pluie dans les rues. La planification devrait se dérouler en fonction de tout le secteur des environs du projet d'aménagement, et non seulement du terrain à aménager.

« Dans la pratique, cela voudrait dire que les résidents de Westboro devraient accepter un triplex qui ressemble aux autres habitations intercalaires construites dans le secteur. Les travaux d'aménagement devraient consister à paysager le périmètre du terrain, ainsi que les cours arrière et les cours avant, et à y aménager de l'espace, ce qui cadre avec les maisons existantes. Dans les grandes artères comme l'avenue Churchill, les projets d'aménagement devraient être plus vastes et s'harmoniser avec les autres bâtiments dans ce type de zonage : les immeubles en copropriété ou les immeubles qui respectent la limite de hauteur devraient être à la fois autorisés et encouragés. Ces rues sont conçues pour une plus grande densité, et par conséquent, il faudrait adopter ce modèle, en respectant le modèle de conception dans les petites rues résidentielles. (Permettez-moi de préciser que ce n'est pas hypocrite de ma part : le terrain qui se trouve tout de suite derrière ma maison donne sur l'avenue Churchill et serait mûr pour être réaménagé afin de construire un grand immeuble à logements multiples. Ce genre de projet ferait baisser la valeur de ma propriété et nuirait à mon intimité, mais cadrerait avec une densification judicieuse.) »

51. « Les triplex et les quadruplex sont dépareillés avec la forme bâtie des rues du quartier de Westboro. En échelonnant l'aménagement de ces formes de bâtiment dans les rues du quartier plus achalandées comme l'avenue Churchill, on pourrait réaliser une densification qui répondrait aux besoins de croissance de la Ville dans les quartiers établis et aux besoins de Westboro de préserver au moins une partie de son attrait de "quartier feuillu" (ce qui constitue un attrait de choix pour ceux et celles qui se sont installés dans ce quartier dans les 10 dernières années). »
52. « Adopter des règles qui visent à aménager les entrées entre les longues habitations jumelées et prévoir les places de stationnement à l'arrière. Dans le quartier de Westboro, les maisons individuelles sont déjà remplacées par deux longues habitations jumelées, dont chacune est dotée d'un logement secondaire. On peut donc remplacer une maison par huit logements. Il faudrait conserver un périmètre obligatoire, sur la ligne de propriété à l'arrière, pour les haies

et les arbres. Il faudrait continuer d'obliger à aménager des pelouses à l'avant des habitations, à planter des arbres et à prévoir de la place pour stocker la neige en hiver (au lieu de la rejeter dans les rues). Il faudrait limiter la hauteur à la moyenne de 75 % des logements du quartier. La gestion des ordures ménagères constitue le principal problème dans les paires de longues habitations jumelées. On trouve souvent, à l'extrémité d'une allée, l'équivalent des ordures ménagères de huit ménages. Il se pourrait que ce soit la pagaille en hiver. »

53. « Mon plaidoyer contre les triplex ne porte pas sur le caractère du quartier. Les promoteurs font ce qu'ils veulent de toute manière. Il est trop tard pour essayer de préserver l'aspect et le tissu urbain merveilleux du vieux Westboro. On a déjà construit trop de bâtiments brutalistes. Mon plaidoyer porte sur la surdensification. Comment peut-on autoriser six logements alors qu'il n'y en a actuellement qu'un seul? Comment peut-on affirmer qu'il est juste, pour nos enfants et les petits enfants des autres quartiers voisins, de les obliger à jouer à côté d'un terrain de stationnement dans notre cour arrière? Comment peut-on accepter de loger autant de résidents, avec autant d'éclairage et d'ordures dans une rue tranquille sans trottoirs? Et comment peut-on accepter que les promoteurs fassent de fausses déclarations sur l'abordabilité et la proximité des transports en commun? »

[...]

« Aménager deux triplex pour remplacer une maison isolée nuit au caractère du quartier. Les triplex surplombent tous les autres bâtiments, occupent 80 % des espaces verts, éloignent les familles, et remplissent nos rues d'ordures et de neige. Ils polluent nos rues de lumières. Construire deux triplex (de six logements) c'est vraiment de la surdensification. »

54. « Je conçois qu'il soit nécessaire d'accueillir plus de résidents dans le cœur de la Ville. Dans un récent voyage à Toronto, j'ai vu des projets d'aménagement vraiment attrayants. On pourrait dire qu'il s'agit de logements en rangée. Il y a parfois 10 logements dans une rangée. Je serais plutôt d'accord pour qu'il y ait effectivement, dans mon quadrilatère, une de ces longues rangées de logements, parce qu'elles sont attrayantes. La hauteur est raisonnable. Il y a des espaces verts à l'avant et le style est adorable. Les habitations sont habillées de matériaux traditionnels et sont dotées de toits à double pente, de quelques courbes et d'un véritable style. Si les habitations intercalaires étaient vraiment construites selon un certain style et en respectant les maisons existantes, nous ne serions pas aussi attristés et en colère. »

55. « Nous souhaitons suggérer de ne pas transformer en pavillon-dortoirs les immeubles d'habitations, comme on propose de le faire pour la Place Byron, qui donne sur l'avenue Churchill, l'avenue Highcroft et l'avenue Byron. Il ne faudrait jamais que subitement, une maison ait pour voisin un immeuble de huit étages et de 70 résidents ou plus.

« Nous ne sommes pas d'accord non plus pour transformer une maison individuelle en triplex ou, inévitablement, en quadruplex. »

56. « Les bâtiments sont trop nombreux, trop grands et trop hauts. On pense au 505, avenue Churchill : une maison individuelle a été démolie pour bâtir deux ensembles de triplex extrêmement élevés et qui dépareillent le caractère du quartier; les maisons voisines ont l'air minuscules. Tous les arbres ont été abattus, et on a construit à l'arrière un vaste terrain de

stationnement pour les six logements; il y a en fait huit logements, puisqu'on a déjà aménagé deux logements supplémentaires.

[...]

« Je serais d'accord avec des [*immeubles à logements multiples*], à la condition de ne pas construire d'immeubles locatifs et qu'il ne s'agisse pas seulement d'un ensemble d'appartements d'une pièce (à une chambre à coucher) : les familles doivent pouvoir s'y installer et se permettre d'acheter les logements! »

57. « Je crois savoir que les triplex sont actuellement autorisés dans le zonage pour ce quartier. À mon avis, le meilleur moyen d'intégrer dans le quartier des immeubles à logements multiples comme des triplex serait de n'en autoriser qu'UN SEUL par terrain de superficie standard (de 15,24 ou de 20,11 m de large). Si la disparition des espaces verts, le stationnement et les ordures deviennent des problèmes, c'est parce qu'on essaie d'aménager deux très grands immeubles à logements multiples sur le même terrain, qui est simplement trop petit. Autoriser un triplex sur un terrain unifamilial standard a déjà pour effet de tripler le nombre de logements. »
58. « Si on manque de discernement dans la densification et qu'on autorise des projets, au lieu d'une maison sur un grand terrain, il y aura deux habitations jumelées adossées (huit logements, dont les appartements au sous-sol), et sur les plus petits terrains, il y aura un ensemble jumelé et adossé (quatre logements, dont les appartements au sous-sol). Dans tous ces cas, il faudra prévoir certaines dérogations. Cette densité est une incitation financière trop généreuse et amènera les promoteurs à construire des immeubles chaque fois qu'ils en auront l'occasion. Dans 10, 20 ou 30 ans, il ne restera probablement plus de maisons uniques, et le tissu communautaire de Westboro sera perdu à jamais, puisque les maisons auront été remplacées par des habitations à logements multiples faites selon le même modèle et sans style architectural.
- « Il s'agit simplement d'un calcul pur et simple. Et je n'adresse pas de reproches aux promoteurs, qui misent sur chaque occasion. »
59. « Je suis d'accord avec une plus grande densité résidentielle, comme les quatre logements que l'on construit sur l'avenue Elmgrove, à la condition qu'on augmente d'autant les services à distance de marche et non démesurée comme les épiceries (le supermarché Métro, sur l'avenue Carleton, est très vaste), les écoles et les café-terrasses, entre autres. »
60. « Ces types de bâtiment ne complètent pas ou ne rehaussent pas le caractère du quartier existant. Les résidents sont généralement réceptifs à une augmentation de 100 % de la densité, ce qui consiste à remplacer une vieille habitation construite sur un terrain de 20,11 m sur 30,48 m par deux habitations. Au-delà de ce niveau, la densification réduit considérablement les espaces verts et change de fond en comble le caractère du quartier. Par exemple, pour la réalisation du projet sur l'avenue Ravenhill et l'avenue Edison, on a fait appel à des matériaux de grande qualité, le bord de la rue a été entièrement asphalté pour le stationnement, et il n'y a plus du tout d'espaces verts sur le site. À notre avis, il faudrait encourager les triplex et les immeubles d'appartements de faible hauteur le long des grands axes et tout de suite derrière, et les promoteurs devraient être obligés d'aménager des espaces verts et des zones d'agrément pour les nouveaux résidents. À l'heure actuelle, à

notre connaissance, les parcs, les centres communautaires et les écoles existants deviennent rapidement insuffisants. On n'a pas aménagé de nouveaux parcs depuis que nous sommes arrivés dans le quartier, il y a 23 ans. Il faut encourager la construction des triplex, il faudrait respecter les hauteurs actuelles de la zone R3, la superficie de la propriété et les marges de retrait, pour pouvoir aménager des espaces verts et assurer l'intimité dans les environs.

« Si les habitations à logements multiples devaient respecter les exigences de la zone R3 existante pour ce qui est de la superficie des terrains, des marges de retrait et de la hauteur et intégrer des matériaux de construction et un paysagement qui tiennent généralement compte de ce que l'on trouve dans la collectivité résidentielle environnante, nous aurions très peu d'objections. Les problèmes surgissent quand, par exemple, les promoteurs achètent un terrain de 20,11 m de large, et que la Ville leur donne ensuite l'autorisation de diviser le terrain et leur délivre des approbations qui leur permettent de construire des habitations à logements multiples sur chaque moitié du terrain, en consentant aussi la réduction des marges de retrait et l'accroissement de la hauteur dans les cours avant, latérales et arrière. Il est certain que ces propositions augmentent de beaucoup la densité et réduisent les espaces verts et l'intimité. Elles représentent un changement fondamental dans le caractère du quartier et menacent les caractéristiques qui rendaient ce quartier si attrayant en premier lieu. Il est aussi certain que ces propositions viendront augmenter la congestion automobile, accroître les eaux de pluie et réduire les secteurs dans lesquels on peut entasser la neige en hiver. Il s'agit déjà d'un problème, puisque la densification est déjà augmentée de 100 %. »

61. « Il y a beaucoup d'options de logements, puisque tous les immeubles en copropriété du chemin Richmond ne sont pas remplis au maximum de leur capacité. Je crois que tous les immeubles vides devraient être remplis au maximum de leur capacité avant de construire de nouveaux bâtiments d'habitation à Westboro. Il semble que les constructeurs sachent que la Ville tient tellement à la densification qu'il est facile d'obtenir des dérogations et qu'ils profitent de l'occasion. Il faudrait peut-être transformer en logements abordables tous les espaces vides dans les immeubles en copropriété et dans les triplex. Les taxes sont tellement élevées à Westboro à l'heure actuelle qu'il semble qu'il soit hors de question de construire des logements abordables. Les logements déjà construits pour les ménages à faible revenu devraient suffire. »
62. « Les logements de plus grande densité devraient être très proches des stations de transport en commun, afin que les transports en commun soient plus faciles d'accès pour un plus grand nombre de résidents. Par exemple, on pourrait aménager des immeubles de très grande densité le long de la rue Scott, de densité moyenne entre la rue Scott et le chemin Richmond, et de densité moindre, plus loin de la station de transport en commun. Limiter les logements de grande densité hors de la zone immédiate de la station de transport en commun permettrait de préserver le caractère du quartier existant. Les aménagements de grande densité le long de la rue Scott devraient toujours avoir le même aspect et la même convivialité, pour garder un style architectural cohérent.

[...]

« Si, en raison de la conception d'un immeuble à logements multiples, il est difficile d'y voir une nette différence entre cet immeuble et les maisons voisines (construites avant 2000), je serais alors beaucoup plus favorable à cette solution. »

63. « Compte tenu de la valeur des maisons, il n'y a pas un seul propriétaire de maison individuelle, dans le secteur du parc McKellar, qui ne soit pas millionnaire. Pour bien des gens, et c'est mon cas, les économies de toute une vie sont liées à la valeur de leur maison.

« On peut comprendre qu'ils s'inquiètent que l'accroissement de la densité fasse baisser la valeur de l'immobilier. Or, ce n'est peut-être pas vrai. Il serait utile que la Ville puisse donner de l'information sur d'autres quartiers dans lesquels on a réalisé des projets d'aménagement intercalaire et qu'elle fasse connaître l'effet de ces projets sur les valeurs foncières lorsqu'on autorise ces travaux.

« Un argument majeur, qui milite en faveur de la construction d'un plus grand nombre de triplex, veut que les personnes âgées (comme moi) puissent vendre leur maison et continuer d'habiter le quartier. On pourrait construire des logements dont le rez-de-chaussée serait accessible pour les personnes handicapées, sur le même terrain que celui où se trouvent leurs logements. Ce n'est pas tout le monde qui veut s'installer dans un immeuble en copropriété de grande hauteur. La Ville doit faire valoir cet argument avec force et conviction.

« En s'opposant à l'aménagement de triplex, ces millionnaires excluent du quartier leurs propres enfants adultes. Si on construit des triplex, leurs enfants et leurs petits-enfants pourraient habiter à proximité et profiter des mêmes parcs et agréments que ceux qu'utilisent leur grand-mère et leur grand-père. »

64. « En règle générale, nous sommes d'accord, puisqu'autour de nous sur un certain nombre de terrains, de nouvelles habitations jumelées et des triplex ont surgi, malgré le manque d'imagination dont on a fait preuve dans la conception dans bien des cas. Effectivement, nous avons appuyé nos voisins quand ils ont acheté la maison jumelée au sud de notre terrain et qu'ils ont construit judicieusement une nouvelle maison à l'arrière, avec un "appartement secondaire" au sous-sol, dans ce que l'on appelle, à notre connaissance, une dissociation "polaire" du terrain d'angle. Nous ne sommes donc pas contre la densification.

- Nous remarquons plutôt que discrètement, surtout en faisant appel ingénieusement aux "dérogations mineures", on construit non plus trois à quatre fois plus d'habitations sur un terrain, mais potentiellement huit fois plus, selon le modèle d'habitations "longues jumelées". On ne peut ainsi que changer le caractère du quartier. En outre, le projet de construire un complexe d'appartements de six ou sept étages à l'angle sud-est de l'avenue Byron et de l'avenue Churchill semble viser à étirer encore plus l'élastique, ce qui constituerait certainement une intrusion de la volumétrie sur un coin stratégique agréablement ouvert (là où trône actuellement la sculpture de l'arbre orange). »

65. « Modèles de logements et niveaux de revenus contrastés : l'urbanisation débridée atteint désormais son "point culminant". Quel genre de règlement faudrait-il adopter, entre autres, pour autoriser des maisons individuelles sur des terrains de moindre superficie, et pourquoi faudrait-il approuver des habitations aussi grandes? Pourquoi ne pas encourager non seulement certains types d'habitation (par exemple, les maisons individuelles et les triplex), mais aussi certaines superficies de terrain? Pourquoi ne pas autoriser les petits complexes d'appartements (de trois ou quatre étages et de 8 à 12 appartements)? À mon avis, les triplex qui dénaturent moins le quartier (de forme cubique et de grande hauteur) seraient préférables

au modèle actuel, qui est cubique et qui revient donc moins cher à construire et qui souvent, ne respecte pas les paramètres du terrain, entre autres.

[...]

« Densité : je suis favorable à une plus grande densité, mais aussi à de plus petits logements. Les règlements devraient encourager une diminution graduelle de la superficie des maisons, ainsi que la subdivision des terrains. Il devrait aussi y avoir une limite quant au nombre de fois où l'on peut subdiviser un terrain ou un bâtiment, entre autres, pendant sa durée utile. (Par exemple, on pourrait autoriser la division d'un terrain en deux, mais chaque moitié ne pourrait plus être subdivisée à nouveau pour aménager deux autres terrains). Il faudrait refuser d'emblée les dérogations visant à transformer les bâtiments de trois logements pour aménager quatre logements, entre autres, et fermer les logements qui ne respectent pas les lois. Il faudrait imposer un moratoire de plusieurs années (par exemple, de cinq à sept ans) dans la conversion d'un logement pour aménager des logements supplémentaires, toujours pour mieux faire respecter les règles du bâtiment et le caractère du quartier. »

66. « Malgré le zonage commercial des alentours du chemin Richmond, l'avenue Churchill, au sud de l'avenue Byron, est une rue résidentielle. Même si elle est classée comme route collectrice pour les besoins de la circulation automobile, l'avenue Churchill fait partie d'un quartier résidentiel. Tous les changements qui touchent l'avenue Churchill se répercuteront sur deux ou trois rues plus loin. Si je l'ai remarqué, c'est parce qu'il est très courant, pour les résidents de Westboro qui n'habitent pas sur l'avenue Churchill, de déconsidérer cette avenue et de considérer que son aspect résidentiel est superflu. Je crois que c'est malheureux. »

67. « Les aménagements intercalaires le long de l'avenue Churchill, non loin de l'école alternative Churchill, ont réussi à rapprocher les triplex des rues achalandées. Ils ont l'air de maisons de ville et préservent les caractères de cette rue. Toutefois, ce type d'aménagement intercalaire ne donnerait pas de bons résultats si les habitations étaient individuelles ou jumelées. Ainsi, les aménagements intercalaires de Roca, à l'angle de la l'avenue Byron et de l'avenue Roosevelt ou au coin de l'avenue Byron et de l'avenue Golden ne préservent pas le caractère de la rue. Ils ne correspondent pas à la taille des habitations toutes proches et n'ont pas le caractère des propriétés voisines, qui sont surtout des maisons individuelles et des habitations jumelées.

« Je suis d'accord avec les besoins en densification non loin des lignes du TLR, mais il faudrait s'en tenir précisément à ces besoins. Comme contribuables, nous avons acheté des propriétés dans un secteur appartenant à une zone précise, en croyant que la nature de la rue ne changerait pas au fil du temps. Les taxes à Ottawa sont parmi les plus élevées du pays; je paie ces taxes, mais je m'attends à ce que ma propriété garde sa valeur.

« Je suis tout à fait contre les triplex, qui obligent à transformer les cours arrière en terrain de stationnement pour les différentes voitures, ce qui contredit tout à fait la fibre du quartier. »

68. « Les nouvelles habitations jumelées ou les nouvelles maisons isolées sur les terrains de 15,24 m de largeur (ou plus) sont attrayantes et peuvent augmenter légèrement la densité. De nombreuses maisons du quartier sont vieilles et délabrées. (Nous le savons, puisque nous

avons visité une maison à vendre dans le quartier l'été dernier et que nous avons finalement renoncé.)

« On peut construire des triplex, dont la hauteur est adaptée à la rue — par exemple ceux qu'on trouve sur l'avenue Ravenhill, entre l'avenue Roosevelt et l'avenue Golden — à la condition qu'on s'en tienne à des triplex. En ajoutant au sous-sol des logements supplémentaires, on rehausse la limite.

[...]

« Aménager [*les triplex*] pour les rapprocher des grandes artères, plutôt que des voies qui sont en réalité des rues résidentielles.

« Veiller à ce que le minimum soit respecté pour la hauteur, afin que les habitations soient compatibles avec les maisons voisines.

« Prévoir de vastes espaces verts dans les alentours.

« Les doter d'un stationnement souterrain, éliminer la possibilité d'ajouter un quatrième logement et veiller à ce que les voitures et les ordures ne se retrouvent pas dans les rues, ni dans les cours arrière. »

69. « Pour être le plus concis possible, l'"agencement" de différents logements sur des terrains modestes détruit le tissu de notre quartier.

« Ces nouveaux bâtiments surdimensionnés et ces habitations à logements multiples sur des terrains auparavant aménagés pour des maisons isolées auront malheureusement pour effet de réduire l'attrait du quartier et de le détériorer.

[...]

« Nous sommes dans un secteur de la classe moyenne supérieure; dans Rockcliffe Park, on n'oserait même pas bâtir des immeubles à logements multiples comparables. »

70. « Dans le document de travail, on dit que puisque les immeubles à logements multiples de plain-pied pourraient se généraliser dans les rues locales, il se pourrait qu'il soit logique de prévoir une transition dans laquelle les habitations surtout individuelles céderaient la place à une plus grande densité et à un plus large éventail de logements. Je ne suis pas d'accord pour dire qu'il faudrait agencer les immeubles à logements multiples avec les maisons individuelles et les habitations jumelées, puisque tout ce qui sort des circonstances exceptionnelles est réalisé avec précaution, en respectant les politiques et les règlements notés. Les maisons individuelles ou les habitations jumelées perdent de la valeur si la rue est bondée d'immeubles à logements multiples et locatifs. Les habitations à logements multiples, généralement locatives, ont un caractère plus transitoire, qui nuit aux relations intimes du voisinage. En outre, les propriétaires prennent généralement un plus grand soin des logements que les locataires. Il faudrait préserver les secteurs de moindre densité réunissant des maisons isolées et de grandes habitations jumelées, en les dotant de cours adéquates. Il est préférable

d'aménager les habitations à logements multiples dans les secteurs qui sont déjà plus achalandés en raison de leur vocation commerciale ou de l'achalandage automobile sur l'avenue Churchill, par exemple. »

71. « Un autre aspect environnemental se rapporte à la densité de la population. À cet égard, je m'inquiète surtout d'éviter l'étalement urbain et de maximiser le nombre de résidents du secteur, qui se situe aux confins du quartier central des affaires, pour veiller à ce que le transport en commun soit plus efficace du point de vue environnemental et budgétaire. Bien que je comprenne tout à fait l'inquiétude de nombreux citoyens à propos des triplex, je suis, à bien des points de vue, plus sympathique aux efforts consacrés pour offrir des logements à différents ménages, au lieu de se servir d'un même terrain pour construire une seule grande maison pour un seul ménage. Quand les promoteurs construisent de grandes maisons de luxe, les répercussions environnementales sont les mêmes que celles que je viens d'évoquer. Personnellement, je préférerais que ceux qui vivent ou viennent dans notre quartier soient plus nombreux, afin de réduire l'empreinte environnementale de la Ville dans son ensemble. (Étalement; en règle générale, la densification est plus logique environnementalement que l'agrandissement de la banlieue, par exemple Kanata et Nepean.) »

STATIONNEMENT ET CIRCULATION

Cette section porte sur les problèmes de stationnement et de circulation dans Westboro, notamment l'aménagement et la gestion du stationnement sur les terrains pour les nouveaux aménagements, mais aussi les questions de circulation dans les rues résidentielles, la marchabilité du quartier et les inquiétudes à propos de la possibilité du « débordement » du stationnement dans les cas où rien n'est prévu dans le cadre des nouveaux ensembles immobiliers.

Sans égard à leur opinion sur le niveau approprié de densité, de nombreux commentateurs sont d'avis que le stationnement sur les lieux est une nécessité pour les nouveaux ensembles immobiliers. Toutefois, nombreux sont ceux qui sont d'avis contraire et qui croient qu'il ne faudrait pas aménager des places de stationnement sur les lieux dans les nouveaux ensembles immobiliers, afin de préserver et d'améliorer la marchabilité du quartier.

1. « Ce n'est pas le rôle de la Ville de détruire la collectivité en approuvant la surdensification.
- « On tue la poule aux œufs d'or. Les urbanistes de la Ville exagèrent considérablement le facteur de proximité des transports en commun rapides. Les deux grands groupes de résidents de notre quartier sont constitués des jeunes familles et des couples retraités ou semi-retraités. S'ils prennent effectivement le TLR pour se rendre au centre-ville, ils doivent quand même avoir des voitures. Les jeunes familles ne peuvent pas prendre les transports en commun pour amener les enfants aux séances d'entraînement de hockey à 6 h du matin.
- « On ne peut pas non plus prendre les transports en commun pour aller au Costco ou pour visiter les grands-parents qui habitent à l'extérieur de la Ville. Les résidents retraités ou semi-retraités ne peuvent pas non plus prendre les transports en commun pour aller au chalet durant l'été ou partir en vacances. Les jeunes urbanistes de la Ville qui habitent dans le marché, à Côte-de-Sable ou dans le Glebe semblent croire qu'ils peuvent obliger

les résidents de Westboro à renoncer à leur voiture. Ils n’y parviendront pas, et ce n’est pas non plus le rôle de la Ville de dicter s’il faut ou non avoir des voitures. »

2. « À mes yeux, l’inquiétude la plus valable exposée dans le document de travail porte sur le stationnement : on s’inquiète du stationnement dans les cours arrière et de la disparition des espaces verts parce que les promoteurs croient qu’ils doivent aménager des places de stationnement sur les terrains. La question soulevée à propos des moyens à prendre pour amener les résidents à renoncer à leur voiture et à leur place de stationnement m’intéresse énormément.

« Les voies cyclables importantes comme celles de l’avenue Churchill représentent un pas de géant dans cette voie, et quand on peut traverser l’avenue Churchill sur une voie cyclable séparée pour se rendre au centre-ville, il s’agit d’une mesure très importante pour amener les navetteurs à prendre leur vélo, plutôt que leur voiture.

« Personnellement, je suis propriétaire d’une voiture, et j’ai quand même pu faire la transition et prendre les transports en commun pour travailler quatre jours sur cinq en semaine. Puisque je souhaiterais faire le trajet à pied, utiliser davantage les transports en commun et renoncer à ma voiture dans un proche avenir, je crois que ce qui m’aiderait le plus serait de mieux déneiger les trottoirs en hiver et de mieux gérer l’accumulation de la glace sur la chaussée autour des arrêts d’autobus et des abribus. »

3. « Nous devons vraiment réduire le stationnement à un minimum absolu... je souhaite qu’on le réduise à un maximum d’un garage pour une seule voiture et à la longueur d’une voiture dans l’allée (ou qu’on l’élimine entièrement, peut-être en offrant certains autres avantages). Il ne faudrait toutefois pas que les gens stationnent en bloquant les trottoirs, ce qui se produit beaucoup trop souvent. Nous devrions limiter le pourcentage de la cour qu’on peut paysager avec des matériaux inertes (même lorsque la surface est manifestement perméable). Limiter le stationnement sur place et éliminer à moyen terme le stationnement dans la rue (en commençant par le stationnement payant qui se fait attendre depuis longtemps dans les rues principales), on encouragera les résidents à moins se servir de leur voiture. »
4. « Un nombre suffisant de places de stationnement hors des entrées, dans les garages, doit correspondre au nombre de résidents. Dans les calculs des besoins en places de stationnement, il faut supposer qu’il y aura au moins un véhicule par famille. Dans le meilleur des cas, il faudrait aussi prévoir un certain nombre de places de stationnement pour les visiteurs, sans bloquer le stationnement des résidents. S’il n’y a pas suffisamment de places de stationnement pour les voitures dans les garages, en définitive, plusieurs voitures sont stationnées dans l’allée et empiètent souvent sur les trottoirs. Encourager le stationnement dans les cours arrière ne fait que rendre très inconfortable l’utilisation des cours arrière du voisinage. Le stationnement dans les cours arrière a aussi pour effet de paysager ces cours avec des matériaux inertes, ce qui a des répercussions malheureuses sur le drainage et ce qui entraîne des problèmes de ruissellement des eaux, non seulement pour le bâtiment même, mais aussi pour les voisins. »
5. « Je dirais des garages où on peut cacher les voitures, mais je sais que les gens les utilisent pour entreposer au lieu de stationner. Un règlement qui oblige les résidents à stationner dans leurs garages le soir?

[...]

« Ne pas inclure de places de stationnement dans une majorité des nouvelles résidences. »

6. « S'il fallait emprunter l'avenue Dovercourt après 18 h, on remarquerait que de nombreuses voitures sont stationnées dans la rue. Essentiellement, c'est en raison du nombre de triplex que l'on retrouve dans le secteur, et dans lesquels il n'y a pas de places de stationnement. Il s'agit d'un autre problème des triplex. Bien que les constructeurs puissent bâtir de petits terrains de stationnement derrière ou devant les triplex, on contredit alors de nouveau le caractère qui fait partie intégrante de Westboro. Les cours avant et arrière, avec les jardins et les arbres, sont très importantes pour le caractère de Westboro. On ne peut pas atteindre ce résultat avec les triplex, puisqu'alors, nous construisons des terrains de stationnement et nous nous débarrassons des espaces verts, ou encore nous obligeons les nouveaux résidents à stationner dans les rues. »
7. « Évidemment, dans les ensembles immobiliers plus denses, le stationnement des véhicules dans les rues devient un problème qui s'aggrave, comme la circulation automobile. Bien que les transports en commun soient importants, les voitures continuent de représenter un problème à Westboro en raison des visiteurs, du trafic de la rue principale qui déborde dans les alentours, des livraisons et des services comme le ramassage des ordures ménagères, entre autres. Les riches propriétaires de maisons ont souvent deux véhicules. Les rues locales devraient garder leur caractère local, sans être encombrées par la circulation des routes collectrices en raison du suraménagement. »
8. « C'est à Westboro et à Kitchissippi qu'il y a le moins de zones récréatives sur le territoire de la Ville. L'espace des cours arrière devrait permettre de corriger ce problème. Toutefois, asphalté la cour arrière pour stationner des voitures n'est absolument d'aucune aide. Où les eaux de pluie et la neige fondue se draineront-elles? Deux triplex construits sur un terrain de 20,11 m de largeur, avec une entrée commune qui comprendrait trois places de stationnement pour chaque triplex, ont des répercussions très négatives par rapport à un triplex ou à un duplex. »
9. « Or, il va de soi que la voiture constitue le problème. Le quartier ne peut pas assurer d'autres places de stationnement pour les voitures. L'asphalte n'est pas une utilisation écoresponsable du territoire, et la disparition des espaces verts nuit au caractère du quartier. En outre, les espaces verts et les arbres en milieu urbain améliorent notre santé mentale, affective et physique. C'est pourquoi nous devons construire des logements de moins grande superficie, sans stationnement, ce qui n'est pas réaliste si le quartier n'est pas aménagé pour les piétons.
« C'est pourquoi il est absolument nécessaire que Westboro soit aménagée pour les piétons, dans un sens pratique (les gens doivent pouvoir se rendre à pied dans toutes leurs destinations en semaine), en plus d'être agréable pour les piétons (pour qu'ils puissent effectivement décider de faire le trajet à pied). »
10. « Il ne faut pas surdensifier les quartiers résidentiels. Si les ensembles immobiliers sont trop denses, il y aura des voitures. C'est évident. Qui dit voiture dit aussi stationnement, et je suis certain qu'un jour, un enfant de Westboro sera grièvement blessé ou subira un sort pire encore

parce qu'une voiture roule à vive allure dans une rue résidentielle bondée de voitures stationnées. Quand la Ville se rendra-t-elle compte que la surdensification et les voitures stationnées dans les rues parce qu'il n'y a nulle part ailleurs où l'on puisse stationner constituent un problème?

[...]

« Les gens sont toujours propriétaires de voiture et continuent d'en acheter, même s'ils habitent à moins de 30 secondes du Transitway. Regardez toutes ces maisons à moins de 200 m de la station Westboro. Tous ces résidents ont des voitures. Il est tout à fait illogique de croire que simplement parce que l'on densifie les alentours d'une station ferroviaire (ce qui est loin d'être idéal, puisque le secteur est tellement encombré qu'il suffoque), les résidents n'achèteront pas de voitures. »

11. « Bien que je sois d'accord avec la portée de l'étude, à mon avis, il y a des aspects ou des incidences des aménagements intercalaires dans le secteur dont on ne fait pas suffisamment bien état. Je pense en particulier à l'obligation de stationner dans les rues. Je crois que c'est une bonne idée de densifier le secteur, en raison de la localisation du quartier et parce que les maisons individuelles traditionnelles prennent aujourd'hui trop de place.

« Toutefois, je ne crois pas que les règles de zonage actuelles tiennent vraiment compte du stationnement. Ainsi, l'avenue Dovercourt, entre l'avenue Churchill et l'avenue Tweedsmuir, est un mauvais exemple. Il y a beaucoup trop de duplex dont les entrées sont courtes et beaucoup trop de voitures doivent stationner dans les rues, au point où il devient presque impossible de rouler, surtout en hiver. Cependant, sur l'avenue Switzer, là où j'habite, il y a un nombre comparable de duplex; toutefois, puisque la plupart de ces duplex ont des entrées assez longues, le problème du stationnement dans les rues est beaucoup moins aigu, et on a l'impression que les rues sont moins bondées. »

12. « Si la Ville rêve de réduire le nombre de voitures, personnellement, je crois, et l'expérience montre que ce processus obligera à modifier essentiellement le mode de vie des Canadiens. Ce changement pourrait se produire, mais il est difficile de prévoir quand il se produira. Comprimer un plus grand nombre de voitures dans les rues déjà étroites de Westboro n'est pas une solution satisfaisante. On ne peut pas non plus transformer les cours arrière en terrains de stationnement. Même si le TLR change les habitudes des navetteurs, les gens auront toujours des voitures. Depuis des dizaines d'années, ma femme et moi n'avons jamais pris nos voitures pour nous rendre au travail, même si nous en avons. (Nous avons pris le vélo, nous avons fait le trajet à pied ou en courant, nous nous sommes déplacés en canot, nous avons fait du ski et nous avons parfois pris les transports en commun.)

« Le stationnement est un enjeu important. C'est pourquoi, avant que se déroulent tous ces nouveaux travaux de réaménagement, il faut adapter une solution ingénieuse (par exemple, des terrains de stationnement centralisés, comme des parcs, pour ensuite faire le trajet à pied, par exemple, si les résidents sont effectivement prêts à franchir à pied un court trajet pour reprendre leur véhicule). »

13. « Le stationnement est difficile dans ce secteur. Les nouveaux travaux d'aménagement devraient tenir compte du stationnement. Si on réduit la circulation automobile éventuellement, on pourrait reconfigurer l'espace aménagé à ce moment. »

14. « L'obligation imposée par la Ville de réduire le nombre d'allées donnant sur les rues crée un aménagement INESTHÉTIQUE. Entre les quadruplex (qui ressemblent à des triplex), certaines de ces entrées ne sont pas assez larges pour laisser une marge de manœuvre, ce qui oblige à asphaltier les cours arrière et ce qui a une incidence sur la nappe phréatique; et puisque nous avons bien entendu beaucoup de neige à Ottawa, cela réduit le stationnement dans les cours arrière. Si ces propriétés divisées ne permettent pas d'aménager des places de stationnement, ont une incidence sur la nappe phréatique et modifient les entrées des triplex, il faut alors rechercher une autre propriété. »
15. « Il faut améliorer la situation à Westboro pour les piétons et les cyclistes. S'il faut accroître la densité de la population du village et réduire dans le même temps le nombre de voitures, nous devons améliorer le principe voulant que le meilleur moyen de se rendre à une destination dans Westboro consiste à faire le trajet à pied ou à prendre le vélo. Nous devons améliorer la sécurité, l'utilité et le plaisir de la marche ou de la randonnée à vélo dans le village. Les nouvelles voies cyclables le long de l'avenue Byron en sont un bon exemple. Elles sont exceptionnelles, et depuis qu'elles sont aménagées, je m'en sers tous les jours. C'est le genre d'aménagement qu'il faut améliorer. Les façades de l'ensemble immobilier Ashcroft, dont nous venons de parler, sont un bon exemple de ce qu'il ne faut pas faire : le secteur est loin d'être amusant pour les piétons parce qu'il n'y a pas suffisamment de boutiques, ni de lumière du jour, à cause de l'effet de "tunnel éolien" et parce que l'on a généralement le sentiment d'être oppressé par les immeubles. »
16. « On surdensifie les quartiers quand la promotion immobilière ne tient pas compte, comme il se doit, des besoins réels dans le stationnement et l'utilisation des voitures dans un secteur. »
17. « Il faut changer les exigences du zonage pour les places de stationnement obligatoire dans chaque habitation. S'il n'y a pas de place de stationnement pour les nouveaux logements, les gens qui utilisent le vélo ou les transports en commun ou partagés s'installeront dans ces secteurs. Le fait de ne pas obliger à aménager les places de stationnement pour un certain pourcentage de nouveaux ensembles immobiliers attirera ceux et celles qui n'ont pas besoin de voiture pour se déplacer et ne laissera pas d'empreinte carbone aussi négative dans la collectivité. »
18. « S'il y a plus d'habitations, il y a plus de véhicules : il s'agit d'une vérité élémentaire, même si les transports en commun sont très pratiques. Ces rues ne sont pas faites pour accueillir plus de véhicules : elles sont étroites, ont été construites il y a 100 ans et n'ont même pas de trottoir. Nous devons tous marcher dans la rue pour nous déplacer, ce qui est très dangereux pour les écoliers qui doivent se rendre dans les quatre écoles de la localité (notre fils en a fréquenté trois). L'hiver et les montagnes de neige aggravent encore le problème. »
19. « Je recommanderais d'adopter une superficie au sol plus réduite pour les bâtiments par rapport au ratio de la superficie du terrain et de prévoir obligatoirement une place de stationnement par logement.

[...]

« Ma rue est déjà aux prises avec des problèmes de circulation en raison de la garderie, de l'école et de l'église qui font partie de notre collectivité depuis bien des années. Même si

j'habite directement en face, et que je subis la congestion automobile et le stationnement dans les rues aux heures de pointe, j'apprécie ces institutions et la circulation qu'elles entraînent dans notre quartier merveilleux et bourdonnant.

« Je crains que d'autres travaux d'aménagement viennent aggraver le problème de la congestion de la circulation dans notre rue. »

20. « Premièrement, bien qu'il soit louable que la Ville tâche de réduire la dépendance à l'endroit des voitures, je doute fort qu'elle puisse y arriver grâce au zonage. Les places de stationnement dans les rues de Westboro et de Wellington-Ouest sont déjà insuffisantes, non seulement d'après le nombre de résidents de la localité et la qualité des services de transport en commun offerts, mais aussi en fonction de la circulation qui provient des autres secteurs de la Ville. Je vous invite à veiller à ce que les besoins en stationnement restent raisonnables dans le cadre des travaux d'aménagement projetés. Bien que je sois favorable à une plus grande densification dans ces secteurs et à une plus large variété dans la taille des habitations, en réalité, à l'heure actuelle, les transports en commun sont insuffisants et beaucoup trop chers, l'infrastructure cyclable n'est pas sécuritaire ou comporte des lacunes dans l'ensemble, et il est irréaliste de s'attendre à ce que les gens achètent des maisons dans le secteur compte tenu de leur valeur marchande s'il n'y a pas de place de stationnement. Bien qu'il y ait de nombreux secteurs que la Ville peut améliorer pour réduire la dépendance à l'endroit des voitures, les exigences du zonage ne permettent pas de corriger les problèmes essentiels, et un zonage qui permettrait de réduire les places de stationnement aggraverait le problème. »

21. « Options d'asphaltage perméable

« Interdiction absolue de stationner pour certains logements.

« Hausser les droits de stationnement sur rue.

« Donner de l'information, installer des panneaux indicateurs et mettre en application les règlements sur le stationnement, les excès de vitesse et l'interdiction de laisser tourner le moteur au ralenti.

« Travailler de concert avec la ZAC, les agents immobiliers et les groupes de la localité afin de promouvoir les avantages de l'absence de voitures dans le secteur (marchabilité, accès aux transports en commun et services, entre autres). Je n'ai pas de voiture et je ne conduis pas, ce qui ne m'empêche pas de me rendre partout où je dois aller, chaque jour, chaque semaine ou chaque mois, à pied ou à vélo, en prenant parfois les transports en commun.

« Travailler de concert avec les constructeurs pour mettre en marché les maisons neuves à l'intention de ceux et celles QUI N'ONT PAS de voiture. Il s'agit d'un segment de la population qui ne cesse de croître.

« Hausser les droits de stationnement.

« Encourager les constructeurs à offrir des places d'autopartage dans les grands ensembles immobiliers et promouvoir les moyens faciles d'accès au transport en commun (dans les cas où ils sont vraiment faciles d'accès). L'édifice actuel de la GCTC a fait la promotion de son partenariat avec VRTUCAR et sa proximité avec la station de transport en commun Tunney's Pasture dans la vente des logements. »

22. « La marche habilitée devrait être la toute première caractéristique de Westboro. Je suis indifférent aux aménagements intercalaires en soi. Les immeubles de faible densité sont plus esthétiques que les bâtiments de plus grande densité.

« Le stationnement devrait constituer une considération prépondérante. Il s'agit d'une source constante de contrariété pour les résidents. Il faudrait prévoir un nombre suffisant de places de stationnement pour les résidents (au moins une place par logement) dans tous les nouveaux immeubles d'habitation. Il faudrait en fait faire appliquer les règlements sur le stationnement, surtout en hiver. (Parfois, je n'arrive même pas à sortir de mon entrée parce que quelqu'un a garé sa voiture devant la sortie et qu'en raison des bancs de neige, la rue est trop étroite pour faire des virages!) Si on apporte des solutions au problème de stationnement, on arrivera à résoudre bien des difficultés dans les aménagements intercalaires. »

23. « Les rues de Westboro sont marchables, et il s'agit d'un quartier dans lequel, normalement, les gens marchent dans les rues (plutôt que sur les trottoirs, qui n'existent généralement pas), pour promener leur chien ou simplement pour profiter du quartier.

[...]

« Westboro est un quartier tout à fait convivial pour les piétons; or, les automobilistes sont très nombreux. La plupart des résidents sont propriétaires d'au moins un véhicule.

[...]

« Comme nous l'avons vu auparavant, Westboro est et restera probablement pendant encore un certain temps un quartier à vocation familiale, dans lequel il sera normal d'être propriétaire d'une voiture. Ainsi, pour l'avenir prévisible, les résidents réclameront des installations pour stationner leur véhicule. Nous sommes favorables à une approche de conception adaptable, qui prévoit des places de stationnement à l'avant des habitations sur les entrées plus courtes, qui pourront éventuellement être converties en places vertes paysagées, dans lesquelles les voitures seront moins prépondérantes.

« Nous sommes également favorables à une application plus efficace des dispositions des règlements municipaux en vigueur limitant la durée du stationnement dans les rues.

« Nous ne savons pas s'il est possible de concevoir de nouvelles habitations intercalaires dont les garages pourront être plus facilement convertis, et non moins facilement, afin d'agrandir les zones d'habitation. Nous avons relevé, à Westboro, des exemples de vieilles habitations dans lesquelles il semble qu'on ait réussi à le faire. »

24. « Certaines habitations approuvées devraient être des logements locatifs construits sur mesure, notamment des habitations jumelées et des triplex; dans certains ensembles immobiliers nouveaux, il ne devrait pas y avoir de places de stationnement pour chaque logement; ainsi, les résidents qui ont des moyens limités et qui ne sont pas propriétaires d'une

voiture ne paieraient pas les frais d'une place de stationnement dans leur loyer ou leur prix d'achat. Dans les nouveaux ensembles immobiliers, on pourrait prévoir une place pour une voiture de Communauto (autopartage), afin de tenir compte d'un mode de vie sans voiture, ou encore pour offrir une solution de rechange économique à ceux qui n'ont besoin d'une deuxième voiture qu'à l'occasion. Il faut noter que Westboro comprend déjà plusieurs stations d'autopartage et qu'il pourrait y en avoir plus. L'analyse publiée dans le Globe and Mail (le 25 octobre 2019) indique que plus il y a d'infrastructures et d'options d'autopartage, plus on fait appel à ces options, ce qui a effectivement pour effet d'accroître, dans l'ensemble, la taille du marché pour ces solutions de transport et de réduire les besoins en voitures particulières. »

25. « Westboro est un quartier progressiste et soucieux de l'environnement. Les résidents aiment bien pouvoir marcher, dans toute la mesure du possible, pour avoir accès aux services et empruntent les transports en commun autant qu'ils le peuvent. Mais en réalité, il s'agit toujours d'un quartier familial, et les enfants participent à des activités parascolaires plusieurs fois par semaine; s'ils ont une grande famille, les résidents qui font l'épicerie ont besoin d'une voiture. Et puisqu'il s'agit d'un quartier à vocation familiale, c'est toujours une réalité. Il ne s'agit pas d'un quartier du "centre-ville". Les familles se débrouillent avec une voiture; toutefois, le niveau actuel de projets intercalaires et les places de stationnement prévues dans les ensembles immobiliers récents sont insuffisants. Dans bien des rues, on peut aujourd'hui stationner des deux côtés. En autorisant la construction d'immeubles à logements multiples dans ce quartier, le nombre de voitures garées dans les rues augmentera considérablement en raison de l'approbation de différents triplex et quadruplex dans chaque quadrilatère. La seule solution consiste à limiter le nombre d'immeubles à logements multiples dans un même quadrilatère et à augmenter le nombre des immeubles à logements multiples qui ne sont pas vraiment proches du Transitway; sinon, les rues seront encore plus encombrées par les voitures stationnées. »
26. « Deuxièmement, je ne suis pas convaincu que les ensembles intercalaires qui ont pour effet d'accroître le nombre de résidents dans les couloirs de transport en commun (comme celui du TLR) ont effectivement pour effet de réduire l'utilisation des voitures. En ce qui nous concerne, mon mari et moi avons décidé de plein gré d'habiter Westboro pour pouvoir prendre les transports en commun afin de nous rendre au travail, ce que nous faisons effectivement. Toutefois, comme tant d'autres, nous sommes toujours propriétaires d'une voiture. L'ensemble intercalaire construit dans notre rue n'a fait qu'accroître le nombre de voitures et doubler le nombre de logements. La plupart de nos voisins directs prennent effectivement leur voiture pour se rendre au travail et se font aussi livrer souvent des articles. Si les gens prennent moins leur voiture pour faire leurs courses, il semble qu'ils passent plus de commandes en ligne. Pour réduire le nombre de propriétaires de voiture, la Ville devrait adopter d'autres mesures pour encourager les services d'autopartage de véhicules électriques, les scooters électriques et les vélos, entre autres. »
27. « Les caractéristiques essentielles des rues dans les quartiers résidentiels, que nous avons évoquées auparavant, peuvent exister dans les quartiers résidentiels très denses. Annex, Cabbagetown et le district Danforth, qui se trouvent tous à Toronto, sont des exemples de quartiers résidentiels denses qui donnent de bons résultats et qui me viennent tout de suite à l'esprit. Ces quartiers ont tous un point en commun : il n'y a pas, dans la cour avant de la propriété, de stationnement privé, accessible depuis la rue principale. Toutes les places de

stationnement des résidences sont aménagées à l'arrière des propriétés et sont accessibles grâce à une ruelle arrière. Dans certains quartiers d'Ottawa, dont celui de Kitchissippi, on faisait auparavant appel à ce concept. Or, il n'a jamais été adopté, vraisemblablement parce qu'il est loin d'être pratique, en raison des fortes précipitations de neige. Si la municipalité ne déneigeait pas ces ruelles, on ne pourrait pas s'en servir en hiver, et augmenter le nombre de ruelles à déneiger serait coûteux pour le budget de déneigement de la Ville. Ce que nous apprennent essentiellement ces bons exemples de quartiers résidentiels de grande densité au cœur de la Ville, c'est que le stationnement privé dans les rues n'est pas une solution pour une saine planification résidentielle. »

28. « Éliminer le stationnement dans les cours avant, réduire la largeur des entrées à une seule voie, supprimer les fausses allées avant qui servent en fait de moyens discrets d'élargir les entrées et de permettre aux automobilistes de stationner côte à côte. »
29. « Il est difficile de dire ce qui est officiellement préférable : prévoir un nombre considérable de places de stationnement (ce qui veut dire que l'on se prive d'espaces verts et qu'on augmente la circulation) ou limiter le nombre de places de stationnement, ce qui pourrait viser à encourager l'utilisation des transports en commun, mais ce qui pourrait en fait simplement amener les automobilistes à stationner dans les rues. »
30. « Il y a une différence entre se servir d'une automobile et en posséder une. Je crois qu'il est irréaliste de penser que dans un pays aussi vaste que le nôtre, surtout dans des villes comme Ottawa, dont les nombreux résidents se consacrent à des activités de loisirs en plein air hors du territoire de la Ville, les gens cesseront d'acheter des voitures. Même si les transports en commun se sont améliorés, il n'existe pas d'infrastructures pour bien s'adapter au déplacement hors de la ville ou sur de plus grandes distances dans le territoire de la Ville (lorsqu'on sort du réseau du TLR) de manière pratique. Il faudrait prévoir, pour chaque ensemble immobilier nouveau, un nombre suffisant de places de stationnement, à raison d'au moins une par logement. Le trop grand nombre de voitures dans les rues est un problème de sécurité, en plus de nuire à l'esthétique. Ce problème empêche aussi de répondre aux besoins en stationnement des visiteurs de résidents et des professionnels ou des commerçants. Bien des rues ont quasiment une seule voie et peuvent devenir, en hiver, impraticables si les voitures sont stationnées. J'ai vu des autobus scolaires reculer dans les environs des secteurs encombrés pour faire descendre les écoliers. On peut aménager les places de stationnement en sous-sol, comme on l'a fait dans certains ensembles immobiliers. Asphalter le côté des maisons et la plus grande partie des cours arrière pour aménager des places de stationnement est inadmissible, pour toutes les raisons évoquées ci-dessus. Les immeubles de plus grande densité aménagés moins loin des zones de transport en commun rendraient le stationnement plus pratique et encourageraient en fait la proportion relativement plus importante de la population des quartiers à utiliser les transports en commun. Construire un ou plusieurs garages de stationnement centraux ou aménager des terrains pour accroître le nombre de places de stationnement publiques dans les zones commerciales aurait pour effet de désencombrer les rues et d'encourager les gens à garer leur voiture et à franchir à pied le secteur commercial pour alléger la circulation automobile. »
31. « Voici une autre idée pour permettre de mieux intégrer un triplex individuel : il faudrait interdire le stationnement dans les cours arrière. Comment un terrain de stationnement pourrait-il rehausser l'aspect d'un quartier? »

32. « Les voitures et les problèmes de stationnement débordent largement le cadre de la conception des quartiers : aménager un réseau de transport en commun qui donne effectivement de bons résultats (du point de vue des coûts, de la fréquence et des circuits qui se rendent effectivement à certaines destinations dans la collectivité, sans s'adresser exclusivement aux navetteurs) encourage en fait les gens à se débarrasser de leur voiture. Il est également important de concevoir des quartiers complets, qui répondent à la plupart des besoins en se déplaçant à pied ou à vélo, ou encore en prenant l'autobus. Ce ne sont pas tous les résidents qui ont besoin de prendre le train. »
33. « De plus, il ne faudrait pas autoriser les cours arrière et les cours avant asphaltées dans les triplex qui sont construits (mais non dans les quadruplex). Ces cours nuisent à l'esthétique du quartier (généralement, on a abattu de nombreux arbres pour construire l'immeuble) et font en sorte que ces îlots d'asphalte nuisent eux aussi au quartier et entraînent des problèmes de drainage et d'environnement. Puisque toutes les maisons doivent être dotées de cours avant et de cours arrière, il devrait en être de même des triplex. Les cours arrière asphaltées sont déplorables et constituent un désastre environnemental. Si les triplex doivent être dotés de places de stationnement, il faudrait aménager des garages et des espaces de stationnement qui respectent les règlements municipaux. S'il n'y a pas de places pour aménager des garages ou des places de stationnement qui respectent les règlements municipaux, il ne faudrait pas aménager de places de stationnement, puisqu'après tout, selon l'argument adopté pour la densification, les transports en commun et le centre-ville sont tous proches. Si les promoteurs immobiliers croient que le stationnement est une nécessité, ils devraient construire leurs ensembles immobiliers pour en tenir compte, et éventuellement, la construction d'habitations jumelées dotées d'un espace de stationnement ou d'un garage constitue un moyen de densification mieux adapté pour les propriétés. »
34. « Je comprends que la Ville souhaite augmenter le nombre de résidents qui font appel au transport en commun. Il s'agit d'un objectif louable; or, en éliminant l'obligation, pour les habitations, de prévoir des places de stationnement, nous mettons la charrue devant les bœufs. En réalité, la plupart des familles continueront d'être propriétaires d'une voiture, même si elles utilisent les transports en commun. Tâcher d'encourager la diminution du nombre de voitures dans le cœur du centre-ville est un objectif logique. Toutefois, dans notre pays et dans notre climat, je ne crois pas qu'il soit raisonnable de construire des logements sans stationnement et de supposer que les résidents renonceront par conséquent à leur voiture. Je crois qu'il est important de prévoir au moins une place de stationnement par logement ou par habitation. Ce n'est pas excessif, et on évite ainsi d'encombrer nos rues de voitures stationnées. Dans ma rue, j'estime qu'il est contrariant que mes parents âgés ne puissent pas toujours trouver une place pour stationner dans mon quadrilatère lorsqu'ils viennent nous rendre visite. »
35. « Ces dernières années, il y a eu une hausse remarquable de la circulation automobile, en particulier la circulation de transit. Dans ma rue, la limite de vitesse a été réduite à 30 km/h; or, puisqu'on ne fait pas appliquer les règlements, les voitures circulent beaucoup trop rapidement dans notre rue.

« Il faudrait améliorer la sécurité et la commodité de la circulation piétonnière.

- Plus de passages pour piétons (par exemple sur l'avenue Byron et sur l'avenue Athlone).
- Je dois parfois parcourir cinq quadrilatères pour des raisons de sécurité, alors que je préférerais me déplacer à pied.
- Dans les passages piétonniers, les feux de circulation basculeraient plus souvent vers le symbole "S'engager" sans avoir à appuyer sur le bouton "Demander".
- Éviter la circulation de transit en faisant appel à certains obstacles matériels.
- Synchroniser les feux de circulation pour deux passages piétonniers à la station de transport en commun Westboro.

« Améliorer la qualité des travaux de réparation de la voirie après un terrassement de routes parce que l'on construit une nouvelle habitation.

- En circulant à vélo, je subis l'effet de tous les cahots causés par les travaux de voiries médiocres.
- Et en raison de toutes les nouvelles habitations que l'on construit, il y a un nouveau cahot à subir chaque mois environ.

« Tous ces aménagements intercalaires ont pour effet d'augmenter considérablement les recettes apportées par les impôts fonciers. Je souhaiterais qu'on se serve d'une partie de ces recettes pour maîtriser les problèmes causés par tous les travaux d'aménagement.

- Nouvelles traverses pour tenir compte de l'accroissement de la circulation automobile.
- Mieux faire appliquer les lois sur la circulation.
- Travaux plus fréquents de réparation des trottoirs et des rues. »

36. « Le stationnement souterrain ou dans l'enveloppe du bâtiment devrait être obligatoire pour les habitations à logements multiples. De plus, dans la mesure du possible, la Ville devrait réduire les obstacles qui se dressent contre les scooters électroniques et les services d'autopartage. »

37. « LES GENS CONDUIRONT TOUJOURS DES VOITURES! ET SI VOUS CROYEZ POUVOIR RÉDUIRE LE NOMBRE DE VOITURES, C'EST QUE VOUS N'AVEZ PAS LA MOINDRE IDÉE DE CE QUE PENSENT LES AUTOMOBILISTES. Ils peuvent prendre le TLR pour se rendre au travail; si toutefois ils ont besoin d'articles pour la maison ou le jardin ou de matériaux pour rénover leur logement, des clôtures ou des pneus d'hiver, ILS PRENDRONT TOUJOURS LEUR VOITURE. Ceux qui se rendent au centre commercial Bayshore prennent toujours leur voiture. »

38. « Il ne devrait pas y avoir d'autres nouveaux ensembles immobiliers. Toutes les habitations existantes devraient être dotées d'un stationnement souterrain. Le stationnement est déjà un luxe à Westboro pour ceux et celles qui veulent faire des emplettes et se restaurer dans le quartier. Dans la plupart des rues, il y a beaucoup de problèmes de stationnement; il n'est donc pas nécessaire d'en créer d'autres.

« Je sais que la Ville cherche à réduire le nombre de voitures au centre-ville et dans les quartiers voisins du Glebe et de Westboro. On le constate dans la manière dont on limite la circulation sur les grandes artères. Les gens qui se rendent à Westboro pour se restaurer et faire des emplettes se déplacent en voiture. Ils ne penseront pas à prendre le train léger ni l'autobus pour s'y rendre. S'ils prennent les transports en commun, ils le font plutôt pour aller au centre-ville. Il y a déjà suffisamment de logements en copropriété non loin des transports en commun, ce qui est parfait pour ceux et celles qui n'ont pas de voiture. »

39. « On pourrait facilement aménager des places de stationnement sur les terrains tout en préservant les espaces verts si les bâtiments étaient plus modestes et qu'ils n'obligeaient pas à demander des dérogations. Il faudrait réduire la superficie au sol de la structure afin de prévoir une place de stationnement et de l'espace pour la pelouse, les arbres et le paysagement. Pour les immeubles proches du TLR, il NE devrait PAS y avoir de place de stationnement, et il faudrait prévoir les besoins particuliers des logements abordables, pour que notre collectivité ou notre quartier soit diversifié et accessible pour tous.

« Je m'inquiète énormément des voitures et de la circulation à Westboro. Il suffit de parcourir le quartier pour constater que dans BIEN des rues, on a prévu des mesures de modération de la circulation et une réduction des limites de vitesse. Nos rues sont devenues RISQUÉES — à cause des nombreuses voitures qui accélèrent dans nos rues résidentielles —, ce qui met nos enfants en danger. Il faut faire PLUS pour modérer la circulation dans Westboro. Nous devons adopter des règles pour faire en sorte qu'il soit interdit, sur les propriétés proches du TLR, de construire des places de stationnement; ainsi, les résidents qui y emménagent vont en fait emprunter les moyens de transport en commun. Il en va de même des immeubles à logements multiples. Il faut construire des immeubles pour ceux qui n'ont pas de voiture, et leur offrir des options attrayantes de transport en commun, des pistes cyclables et des sentiers piétonniers. Il faut continuer d'aménager et d'optimiser le chemin Richmond pour que nous puissions faire à pied le trajet à parcourir pour tous nos besoins. Si nous continuons d'aménager des places de stationnement, le quartier sera bondé de voitures. »

40. « Un moyen d'aménager des places de stationnement sans se priver d'espaces verts en plein air consiste à se servir du sous-sol pour stationner. Cette solution est prodigieuse dans les immeubles à logements multiples de Collingwood. Ce serait très attrayant pour tous ceux et celles qui doivent déneiger et déglacer leur voiture en hiver. Les voisins et les résidents seraient satisfaits.

« On pourrait peut-être se pencher sur la possibilité de nouer un partenariat avec VRTUCAR ou une entreprise d'autopartage. »

41. « Marchabilité : Prévoir l'accès aux services locaux, à des trottoirs, à des sentiers, à des pistes cyclables et à des espaces verts sécuritaires, mais surtout, réduire la vitesse. Trop de voitures se servent du quartier comme voie principale de circulation ou comme raccourci, entre autres. Le stationnement résidentiel dans les rues devrait être limité ou contrôlé grâce à des permis. »
42. « La densification se rapprochera des transports en commun. Il faut construire une meilleure infrastructure cyclable dans ce secteur pour mieux tenir compte du choix de ne pas acheter de voiture. Il faut soit augmenter, soit instituer des frais de stationnement dans les rues. On devrait abolir les minimums de stationnement. »

CONCEPTION DE L'IMMEUBLE ET DU SITE

Cette section porte sur les commentaires relatifs à la conception des nouveaux ensembles résidentiels.

Il faut noter que ces commentaires se rapportent non seulement à la conception des immeubles (même si de nombreux commentateurs ont insisté sur cet aspect), mais aussi à la conception des propriétés dans leur ensemble. Les questions sur la configuration et l'aménagement des zones de stationnement, des espaces verts et des autres fonctions auxiliaires peuvent toutes se rapporter, d'une manière ou d'une autre, à la conception du site.

Les commentaires ont été en quelque sorte variés pour ce qui est du style architectural privilégié ou des caractéristiques exactes; toutefois, ils sont généralement constants et insistent sur l'importance de la compatibilité de la conception des immeubles avec le contexte existant.

1. « Modèles de conception architecturale adaptés au quartier. Faut-il vraiment construire d'autres boîtes à toit plat avec d'énormes fenêtres habillées en permanence, des murs flottants en saillie sans utilité apparente et d'autres fonctions qui sont en train de changer Westboro et les quartiers environnants? »
2. « Quand on examine les nouvelles habitations isolées, certaines viennent mieux compléter l'architecture existante du quartier. D'autres reprennent les anciens styles. D'autres encore marient l'ancien et le moderne. Enfin, d'autres contrastent vivement par leur forme et leurs matériaux.

« Quand on examine les habitations jumelées, c'est bien qu'on ait réglementé la hauteur, puisque les constructeurs choisissent souvent des modèles de conception cubiques pour maximiser l'espace intérieur et pour intégrer, au rez-de-chaussée, des garages. Ces modèles écrasent parfois les maisons voisines.

« Les triplex, surtout ceux qui sont discrètement aménagés pour devenir des appartements (et qui seront éventuellement dotés de logements en sous-sol) sont parfois des exemples de modèles de conception "souhaitables". Sur l'avenue Ravenhill, les boîtes à chaussure ne sont pas visuellement attrayantes. Dans un autre ensemble immobilier nouveau sur l'avenue Byron (hors de l'aire de l'étude), il semble qu'on ait par la suite ajouté des logements au sous-sol. Ces logements sont logiques architecturalement et sont heureusement dotés de nouveaux logements locatifs. Je ne sais pas s'ils créent des problèmes de stationnement ou de circulation ou s'ils prévoient des places de stationnement satisfaisantes sur les lieux. Il y a aussi d'autres appartements construits il y a longtemps dans le voisinage. »
3. « La grande majorité des exemples que j'ai vus dans mes promenades cadrent avec le caractère du quartier : les bâtiments reprennent des matériaux ou plans de coloris comparables, en plus d'avoir la même hauteur. »
4. « La conception est un aspect important (cf. le point 2 ci-dessus). Couleur, forme et superficie des bâtiments. Il faut tenir compte des habitations existantes et des résidents, surtout à proximité des écoles. (Bien que je ne pense pas qu'il s'agisse d'un problème pour une habitation à logements multiples comme un triplex.) »

5. « Le modèle de conception peut être moderne; toutefois, un bon aménagement intercalaire reprend des lignes de toiture, une superficie uniforme et des espaces verts qui cadrent avec un vieux quartier. Ce sont les arbres matures et les maisons qui ont du caractère qui ont attiré la plupart d'entre nous dans ce quartier en premier lieu. Il ne faut pas l'oublier. Dans ce cas, les immeubles jumelés de trois étages, qui constituent essentiellement des blocs de béton massifs construits sur la plus grande partie de la superficie du site, constituent de mauvais exemples de projets d'aménagement intercalaire. Qui veut s'asseoir sur sa terrasse pour admirer un mur colossal? »
6. « Même si l'architecture est magnifique, l'asphaltage d'un grand tronçon d'une rue résidentielle pour aménager un immeuble à logements multiples à côté d'un autre, puis d'un autre encore suscite une grande préoccupation. Le problème n'est pas tant l'allure de l'immeuble. Il s'agit plutôt de l'impression que donne l'habitation et de son intégration dans le caractère du quartier, ainsi que de son impact global sur la rue. Il s'agit aussi de l'effet cumulatif de plusieurs de ces bâtiments sur une rue. »
7. « Le rapport "laisse entendre" que les grands immeubles associés à des triplex "ont un impact visuel plus remarquable sur le caractère du quartier", sans toutefois l'optimiser. Il n'est pas nécessaire qu'il en soit ainsi. Je suggérerais fortement de se pencher sur ce qui pourrait faire en sorte que ces bâtiments surplombent la rue. Les bâtiments intercalaires que je préfère le moins sont les maisons isolées ou jumelées dotées d'une porte de garage ou encore les entrées massives d'un demi-étage au niveau du sol, qui contribuent à cet effet. Les trop nombreuses restrictions se répercuteront sur l'accessibilité et sur l'éclairage, en obligeant à construire des logements en sous-sol ou en limitant la superficie utile. »
8. « Certaines habitations jumelées, en conservant plus d'arbres et en évitant les bâtiments à trois étages. Toutefois, ces habitations sont rares, puisque la plupart semblent correspondre à de grandes maisons pour lesquelles on a demandé des dérogations, en maximisant les terrains, ce qui réduit la verdure urbaine et l'attrait de Westboro. »
9. « Les bâtiments neufs construits dans Westboro n'ont généralement pas autant d'espace semi-privé à l'avant et ont souvent en façade peu de fenêtres proches du niveau du sol, ce qui ne donne pas l'impression d'un "bon voisinage". Les façades avant sont dominées par une porte de garage. Les grandes habitations intercalaires individuelles sont souvent conçues pour être majestueuses et privées, ce qui laisse entendre que les propriétaires adorent habiter ce quartier, mais qu'ils préfèrent ne pas avoir des échanges avec les passants dans les rues. Ce n'est pas un élément caractéristique qu'il est utile de reprendre. »
10. « Effectivement, en reprenant ce modèle, il est concevable que l'on puisse construire deux ou même quatre autres bâtiments dans ce style le long de ce tronçon de l'avenue Ravenhill, ce qui donnerait lieu à l'impact visuel d'un paysage de rue unique, vaste et peu hétérogène (en plus de priver le quartier de son couvert forestier), dans un ensemble de maisons normalement résidentiel. L'avenue Ravenhill serait l'exemple le plus monstrueux de ce modèle dans l'aire de l'étude à ma connaissance; or, en tenir compte dans l'étude d'impact pourrait avoir pour effet de limiter le nombre des autres rues qui seraient soumises au même résultat. »

11. « En particulier, les aménagements collectés dans lesquels une nouvelle maison est jumelée à une autre maison plus ancienne. En supposant que l'on respecte les bonnes marges de retrait et les bonnes restrictions de hauteur, ces aménagements pourraient être spectaculaires et donner de bons résultats. Le caractère est sauvegardé puisque l'on conserve l'ancien bâtiment, et il va de soi que l'on double la densité. Je crois qu'il faudrait encourager ces aménagements. Dans le document de travail, j'ai lu avec intérêt qu'avant 2008, tous les triplex devaient être construits ainsi. Le moment est peut-être venu de réinstaurer cette règle. »
12. « Quand il est question d'immeubles à logements multiples, je pense aux triplex locatifs en brique qui sont répandus dans ce quartier. Ce type de conception comporte quelques problèmes à mes yeux.
- « S'il y a plus de logements, c'est peut-être parce qu'il y a moins d'espace entre l'immeuble neuf et les maisons existantes. J'ai été témoin des répercussions de certaines lignes d'irrigation qui sont trop rapprochées les unes des autres. Je ne comprends pas comment il se fait que ce genre de problème tombe entre deux chaises. »
13. « Les nouvelles habitations intercalaires sont hideuses (cubiques et grises, entre autres); certains styles sont intemporels, ce qui n'est pas leur cas. Je préfère nettement les habitations jumelées de brique rouge sur la l'avenue Roosevelt (non loin du Starbucks, de même que sur l'avenue Berkley et sur l'avenue Dominion). Ces habitations sont plus intemporelles. Les aménagements intercalaires cubiques gris sont au quartier ce que le tapis à poil épais est au logement. Ils auront mauvaise mine dans quelques années. »
14. « Je ne suis pas contre les aménagements intercalaires élégamment conçus, dont l'architecture rappelle le quartier historique, comme les nombreuses habitations dotées d'un paysagement attrayant à l'ouest de l'avenue Churchill et au sud de l'avenue Byron. »
15. « S'agissant de la conception, je préfère personnellement un aspect plus industriel, qui cadre avec les origines de Westboro. Pour citer un exemple, de nombreux résidents font des commentaires élogieux sur l'aspect du 396, avenue Roosevelt. »
16. « Un style architectural traditionnel, des revêtements extérieurs, la hauteur des bâtiments, les marges de retrait et les espaces verts qui cadrent avec la plupart des habitations existantes. On ne devrait pas sacrifier les espaces verts pour aménager des places de stationnement hors rue. Les entrées des bâtiments devraient être aménagées au niveau du sol, au lieu d'être accessibles grâce à des marches. »
17. « Les bons exemples de projets d'aménagement intercalaires ne sont pas les modèles de maison universels, qui semblent avoir été pensés par le même groupe d'architectes; c'est pourquoi nos rues commencent à ressembler à des rues de banlieue, dans le style d'habitations bon marché adopté par certains promoteurs immobiliers. Les bons modèles de conception d'ensembles intercalaires optimisent l'architecture traditionnelle et en expriment la qualité : ils sont en retrait par rapport à la rue et n'occupent pas tout le site. L'architecture dotée de lignes de toiture expressives et de saillies par rapport à des bâtiments destinés à maximiser les marges de retrait du zonage fait une énorme différence pour le paysage de rue et l'ambiance du secteur. »

SENTIMENT D'APPARTENANCE AU LIEU ET INTERACTION AVEC LE QUARTIER

Ces commentaires portent sur la notion du « sentiment d'appartenance au lieu », soit essentiellement la question de savoir ce qui fait que la collectivité de Westboro favorise l'attachement des résidents à leur quartier.

Les commentateurs qui se sont exprimés sur ce thème ont évoqué la capacité des résidents à interagir avec leurs voisins et la manière dont la conception des nouveaux projets d'aménagement encourage cette capacité ou lui nuit.

1. « Maintenir les rues résidentielles dans un état adapté pour permettre aux enfants de jouer dans la rue et sur le trottoir (basketball, filets de hockey et scooter, entre autres). Jouer dans la rue bâtit l'esprit de communauté et encourage les activités gratuites pour les enfants, ce qui est pratique pour eux comme pour leurs parents. En outre, c'est assez bon marché pour la Ville. »
2. « Voici l'une des caractéristiques qu'il est important de préserver à mon avis dans ce quartier absolument crucial : les occasions, pour les résidents des habitations intercalaires, d'interagir avec leurs voisins et avec leur environnement, ce qu'on peut le mieux réaliser en aménageant autant d'espaces verts que l'on peut pour les activités comme le jardinage, la surveillance des enfants lorsqu'ils jouent, ainsi que s'asseoir et lire. Si le seul espace en plein air est consacré au stationnement, on limite le temps que consacrent les résidents à s'immerger dans leur quartier et à le découvrir. Les gens doivent avoir l'impression d'être connectés pour se sentir chez eux. Il s'agit d'un lien crucial pour garder un sentiment de bien-être et de bonne santé mentale. »
3. « Sentiment de communauté : Être en mesure de fréquenter les voisins et d'interagir avec eux (des aménagements intercalaires de qualité sont des lieux où l'on peut s'asseoir dans un porche avant ou nouer des liens avec la collectivité). Sinon, nous participons moins et il est moins probable que nous fassions connaissance avec nos voisins et que nous nous fréquentions. Pourquoi ne pas encourager les jardins communautaires? »
4. « Si Westboro est un lieu recherché, c'est parce que ce quartier s'apparente à la banlieue et qu'il regroupe toutes les commodités de la Ville. Le quartier est habité par des familles qui élèvent des enfants, qui peuvent jouer en toute sécurité en plein air ou se rendre à pied dans les parcs et les écoles tous proches. Il y a plusieurs centres de loisirs dans un rayon de moins de 2 km, dont le JCC, le centre récréatif Dovercourt et le YMCA de Carlingwood. Tous ces établissements offrent des camps d'été pour les enfants, ainsi que des cours de natation et des services de garderie.

« Il y a la plage Kitchissippi non loin de là, ainsi qu'une multitude de restaurants, de supermarchés, de banques, de boutiques et de salles de légions, entre autres; tous sont bien situés, et on peut s'y rendre à pied. »
5. « En établissant une vision cohérente pour l'aménagement de Westboro, ce quartier garderait son ambiance plus détendue et conviviale, au lieu de devenir un secteur achalandé et impersonnel. Dans bien des rues, on organise chaque année des fêtes de quartier, et les enfants peuvent jouer en plein air en toute sécurité avec des amis. »

6. « Même le vieux parc de logements du quartier n'est pas aussi "convivial" que les autres quartiers d'Ottawa : à Hintonburg, par exemple, dans bien des habitations, on peut imaginer les endroits où les enfants pourraient s'asseoir et manger leur crème glacée et où les voisins pourraient se détendre en sirotant une bière froide. Toutefois, à Westboro, ces lieux semi-privés se font rares dans la rue, et de nombreux porches ne sont que des formalités. C'est ce qui explique sans doute que bien des résidents aient le sentiment que l'identité de leur quartier ne tienne qu'à un fil. Il y a des points à améliorer à cet égard. »

7. « Le caractère définitoire de Westboro est celui d'un petit village. Il s'agit d'un petit village qui se trouve à être enfermé dans une ville; l'ambiance d'une petite collectivité ancienne et autonome, dans laquelle tous se connaissent, constitue le caractère qui plaît aux résidents. Cette ambiance contraste avec les autres vieux quartiers comme le Glebe, le centre-ville ou le Triangle d'or, qui ont tous une ambiance urbaine distincte.

« Il faut se rappeler la notion voulant que Westboro soit un petit village chaque fois qu'il est question d'urbanisme et d'aménagement. En s'inspirant de cette notion-cadre, il est plus facile de juger un projet d'aménagement en particulier pour savoir s'il s'intègre ou non avec le caractère de Westboro. »

8. « L'idée des cours arrière communales est une nouvelle façon de traiter les fonctions des cours arrière. Différentes habitations ont une grande cour arrière communale ou un parc public doté d'installations partagées comme des zones de jeu, des bancs publics et des foyers pour barbecue. Puisque bien des maisons donnent sur une cour communale, on a moins de place pour les cours privées donnant accès à des espaces publics plus vastes, qui sont également sécuritaires et pratiques pour tous les groupes d'âge. »

9. « Westboro est connu depuis longtemps comme le "village de Westboro". À mon avis, cette appellation évoque les caractéristiques fondamentales qu'il faudrait préserver, dans la mesure où elles ont été écornées par l'urbanisation fulgurante dans la dernière année, et qu'il faudrait aussi rétablir.

« Le dictionnaire Robert (robert.fr) définit comme suit le terme "village" : "Groupe d'habitations assez important pour avoir une vie propre". Généralement, dans les villages, les habitations sont regroupées autour d'un secteur central (nationalgeographic.org/encyclopedia), en formant une collectivité dont les membres ont un fort sentiment "identitaire" : autrement dit, ils sont fortement attachés à leur collectivité. Les voisins entretiennent généralement des relations étroites entre eux et les entreprises locales ont tendance à connaître leur clientèle locale d'habitants. À Westboro, le chemin Richmond constitue ce secteur central.

« Ce sentiment d'appartenance à un village et à une collectivité explique essentiellement ce qui fait de Westboro le quartier exceptionnel qu'il est. Il faudrait préserver le secteur commercial central : c'est non loin de ce secteur que l'on s'attend généralement à trouver la population la plus dense. Il faudrait préserver les rues résidentielles environnantes, qui sont des secteurs plus tranquilles et moins denses, dans lesquels la rotation des voisins est tendanciellement plus lente et dans lesquels ces voisins apprennent à se connaître. Les styles architecturaux varient, ce qui fait partie du charme du quartier; or, les styles plus traditionnels sont prépondérants : toits à double pente ou à comble en croupe et matériaux de construction comme le stuc, la brique, le bois et la pierre. La plupart des résidents prennent un soin jaloux

du paysagement des cours avant et latérales, les voitures sont stationnées dans les garages ou dans les entrées, les arbres sont matures et les façades et entrées sont accueillantes. Il faudrait préserver tous ces éléments. »

10. « La collectivité : Autrement dit, il faut connaître ses voisins, et la conception architecturale doit encourager l'interaction humaine (nombreuses activités dans les rues et devant les maisons). À titre d'exemple, les seuls voisins que je connaisse sont ceux qui habitent les vieilles demeures, puisqu'on ne voit jamais ceux qui habitent les logements plus récents : leurs voitures sont garées à l'arrière, ils ne sortent jamais par la porte avant et ne pellettent jamais la neige, ne lavent jamais leurs voitures ou ne font jamais de jardinage dans leur cour avant. »
11. « Il faut préserver le quartier familial peuplé d'arbres, dans lequel les gens se sentent en sécurité et connectés à leurs voisins, peuvent faire leurs courses et leurs emplettes à pied et peuvent avoir facilement accès aux transports en commun et aux pistes cyclables pour se rendre dans d'autres secteurs de la Ville. »
12. « Le quartier de Westboro est surtout un secteur où l'on peut se déplacer à pied, garer sa voiture et ne pas s'en servir pour les courses et les activités de la fin de semaine. Les enfants jouent dans les nombreux espaces verts abondamment éclairés le long des rues, dans les parcs et sur la rive. La plupart des rues sont arborisées. Dans les cours arrière des maisons, il y a des potagers et des espaces verts privés. La collectivité a une vocation familiale : nombreux sont ceux qui ont grandi dans ce quartier et acheté leur propre logement non loin des parents et des frères et sœurs. Ce sont toutes des caractéristiques que nous devrions préserver. »
13. « Rehausser le facteur communautaire : les rues sont tranquilles tout en étant proches du cœur de la Ville. »
14. « La petite échelle et le caractère "rural" de Westboro sont au cœur même de ce qui en fait un quartier exceptionnel et prisé. C'est ce qu'on peut voir dans les petites rues dans lesquelles on peut se promener, ainsi que dans le vaste couvert forestier de la Ville et les terrains privés : la superficie de bien des maisons a été calculée pour qu'il reste des espaces verts substantiels, pour assurer la variété dans la conception architecturale des habitations et pour adopter une esthétique urbaine qui facilite les échanges entre les voisins. Ce sont les caractéristiques qu'il faudrait préserver et optimiser dans le cadre de la densification. »
15. « Pour répondre à certaines questions posées dans le document de travail, nous devrions tâcher de préserver les caractéristiques des rues résidentielles tranquilles et des rues principales animées et plus achalandées. Nous devrions nous efforcer de préserver les espaces verts, de réduire la vitesse des véhicules, et d'aménager, pour les enfants et les familles, des espaces verts entourés de commerce et de logements de grande densité (abordables et autres). Le secteur devrait donner l'impression d'avoir été planifié et organisé, et non construit aléatoirement par des promoteurs qui ont voulu en maximiser la rentabilité. Il faudrait valoriser les arbres, les végétaux, la verdure et la lumière. Il faudrait respecter la volonté des résidents d'être propriétaires et conducteurs de leur voiture, puisqu'ils ne seront pas éclipsés entièrement par les transports en commun : même si on améliorerait massivement les transports en commun, il y a toujours à Ottawa (comme dans la plupart des villes

canadiennes) un nombre considérable de cas d'utilisation qui ne permettent pas aux résidents de s'en remettre au transport en commun exclusivement. »

16. « À l'heure actuelle, il est évident qu'on est fier d'être propriétaire de demeures soigneusement entretenues dans toute la zone de l'étude. La Ville devrait tâcher de préserver et d'optimiser le chemin Richmond comme artère communautaire principale, dotée d'un éclairage, de façades commerciales et de sentiers de randonnée charmants. Presque toutes les avenues du quartier, dont l'avenue Tweedsmuir, l'avenue Athlone, l'avenue Kenwood et l'avenue Cole, et bien d'autres dans la zone de l'étude et ailleurs sont actuellement utilisées par les voisins comme promenades piétonnières, ce qui permet de nouer régulièrement des contacts. Les rues et les ruelles étroites constituent une caractéristique définitive du quartier. Ils ralentissent la circulation et rendent les rues conviviales. »

PROFIL DÉMOGRAPHIQUE DU QUARTIER

Les commentaires reproduits dans cette section portent sur le profil démographique des résidents du quartier, de même que sur la durée d'occupation des logements aménagés dans ce quartier (qu'ils soient en propriété ou en location).

Certains commentateurs ont exprimé des inquiétudes quant à la possibilité que les familles ou les locataires qui habitent actuellement le quartier soient délogés. D'autres commentaires ont essentiellement porté sur le profil démographique des résidents que l'on souhaiterait attirer à Westboro.

1. « Relancer et encourager les logements multigénérationnels (par exemple, les logements flexibles de la SCHL) : célibataires dans les appartements accessoires ou dans les maisons individuelles et maisons de ville liées. »
2. « Ce qui nous inquiète, quand on essaie de trouver un quartier où habiter, c'est que la plupart des nouveaux logements denses ne sont pas dimensionnés pour les familles. Ma femme et moi faisons partie des milléniaux plus âgés (de moins de 40 ans) pour lesquels il est important d'habiter un quartier central, non loin des transports en commun; or, nous avons eu beaucoup de difficulté à trouver un logement qui nous convenait. Notre immeuble en copropriété a été construit dans les années 1980, mais semble avoir un point faible, puisqu'il a une superficie raisonnable (un peu moins de 92,9 m²), en plus d'être doté d'un espace intérieur pour la laveuse et la sècheuse. La densité des bâtiments ne permettra pas d'aménager un quartier qui ne peut pas être habité par des familles qui ont des enfants.

« Ce qui nous inquiète et ce qui complique la situation, c'est que ma femme a certaines limites mineures de mobilité et que nos enfants sont assez grands et corpulents. Bien des multiplex qui viennent d'être construits ont des escaliers (y compris dans la maison de ville que nous avons louée). La plupart n'ont même pas accès à leur logement à partir de la rue ou du garage sans traverser au moins quelques escaliers, ce qui ne permet guère de sortir avec un enfant dans une poussette, surtout en hiver. On peut en dire autant des personnes plus âgées ou de celles qui, quel que soit leur âge, ont des problèmes de mobilité. À nouveau, si on veut peupler les quartiers de familles, il faut aménager des lieux dans lesquels peuvent habiter différentes familles.

« Je crois que [*ces arguments*] ne correspondent pas vraiment à l'objectif de l'étude du zonage, mais qu'ils méritent tout à fait d'entrer en ligne de compte. Nous devons penser à l'ensemble des gens qui veulent habiter dans nos quartiers, puis nous demander s'ils peuvent vivre dans le type d'habitations que notre zonage encourage. »

3. « À mes yeux, ce qu'il y a de plus important, c'est qu'il faut préserver l'environnement familial et convivial qui est préconisé dans les habitations occupées par leurs propriétaires, ce qui est le cas jusqu'à maintenant, pour l'essentiel, à Westboro. »
4. « Je sais que bien des résidents de Westboro s'inquiètent de constater que le caractère de leur quartier est en train de changer. Or, en restreignant le zonage, nous éloignons les jeunes familles qui, comme la mienne, comptent deux adultes qui ont des emplois solides dans la classe moyenne; tout ce que nous pouvons vraiment faire, c'est d'envisager de nous installer dans une jolie maison jumelée en mauvais état (alors que nous ne pouvons pas nous permettre du tout de continuer d'habiter le quartier où nous vivons aujourd'hui!). Pour garder toutes ces familles dans le quartier, il faut simplement augmenter le parc de logements. »
5. « Pourquoi veut-on que ce secteur soit non plus un quartier familial, mais une zone d'habitation de grande densité pour des immeubles en copropriété et des logements urbains? Je comprends que l'on se préoccupe du changement climatique, et il semble qu'accroître la densité soit la seule approche que la Ville d'Ottawa puisse adopter pour répondre à cette inquiétude. Or, il semble que cette action est pour cela d'accroître les coûts, de déloger les gens qui se souciaient du quartier et d'attirer des résidents dont le seul souci est d'acheter des propriétés comme primo-accédants. »
6. « Je crois savoir que la Ville souhaite réaliser un équilibre du logement pour soutenir toute sorte de profils démographiques dans le secteur urbain général conformément à la politique 3.6.1. À mon avis, cet objectif n'oblige pas la Ville à réaliser tous les types de logements pour tous les profils démographiques dans tous les secteurs de son territoire et dans toutes les rues. Westboro n'est qu'un quartier de la Ville, et les secteurs proches des services et des transports en commun sont nombreux. Ce qui fait partie du charme d'une Ville comme Ottawa, c'est qu'il y a des quartiers distincts qui ont leur propre ambiance. Il faut tenir compte des résidents des profils démographiques qui pourront être délogés de Westboro si les activités actuelles de promotion se poursuivent à vive allure, puisque différents logements locatifs côtoient les maisons individuelles, les habitations jumelées et les rues achalandées. Par exemple, les familles qui recherchent des cours plus spacieuses et des rues tranquilles dans lesquelles les enfants pourront jouer pourraient être obligées de déménager en raison de l'accroissement de la densité. »
7. « Optimiser les logements plus abordables et de moindre superficie, notamment en augmentant le nombre de logements locatifs. Certaines attitudes à l'encontre des locataires sont ridicules : la plupart des gens ont dû louer leur logement à un moment donné dans leur vie. Notre quartier est depuis longtemps peuplé de locataires à long terme, qui sont déjà délogés par l'urbanisation. J'habite non loin de plusieurs petits immeubles d'appartements, maisons de chambre et logements sociaux, et la plupart de ces résidents sont des voisins depuis plus de 30 ans. »

8. « Toutefois, les promoteurs immobiliers font désormais la promotion du principe selon lequel les différentes habitations qu'ils ont l'intention de construire seront occupées par des locataires qui ont peu de capital à consacrer à leur logement et qui ne veulent pas payer les droits de mutation. Il s'agit de locataires qui louent par exemple des logements par l'entremise d'Airbnb, qui ne sont pas permanents et qui n'ont pas vraiment d'attachement significatif, à long terme, à la collectivité pour la durée de leur séjour à Ottawa.

« Cette évolution ne cadre pas avec le tissu de Westboro. L'activité locative menée par l'administration des promoteurs immobiliers ne correspond pas du tout à l'objectif de la densification : une densification harmonieuse et équilibrée donne les meilleurs résultats en attirant de nouveaux résidents engagés, et non des locataires et des visiteurs inconnus dans un ratio de 8 pour 1 ancienne famille résidente. »

9. « De plus, ces affreuses enseignes rouges sont loin de permettre d'améliorer l'attrait esthétique d'un quartier jadis adorable. Elles ont pour effet d'exclure ceux qui veulent s'installer ici et donnent aux propriétaires qui s'installent dans leur nouvelle maison l'impression qu'ils ne sont pas les bienvenus dans leur nouveau quartier. Il faudrait enlever ces enseignes. »

10. « Améliorer le processus en adoptant une approche vraiment inclusive. L'inclusion est un principe auquel la Ville est attachée; c'est pourquoi il est impératif que notre collectivité soit incluse dans cette évolution massive qui se répercute sur notre quotidien.

« L'étude intercalaire et l'invitation à réagir ne sont qu'un point de départ.

« Nous devons inclure les locataires, les propriétaires de logement, les personnes âgées, les étudiants, les écoles, les centres communautaires, les entreprises, les historiens, les locateurs et les promoteurs, entre autres, dans la densification continue de Westboro. Nous devons travailler de concert pour mettre au point un plan qui réponde aux préoccupations et aux intérêts de toutes les parties en cause.

« Une véritable inclusion permettrait en fait d'améliorer le processus et de donner de meilleurs résultats pour les promoteurs, les résidents et la Ville. »

LE COÛT DU LOGEMENT ET L'ABORDABILITÉ

Les commentaires reproduits dans cette section se rapportent aux coûts des maisons et des appartements à Westboro (qu'il s'agisse de biens en propriété franche, de copropriétés ou de logements locatifs).

Les commentateurs qui ont évoqué le coût du logement ont généralement exprimé des préoccupations à propos de l'abordabilité du quartier, même si dans certains cas, ils s'inquiétaient surtout du coût des formes de logement essentiellement en propriété (par exemple, les habitations individuelles ou jumelées), par opposition aux logements essentiellement locatifs.

1. « Pour ce qui est des caractéristiques que nous devrions tâcher de préserver, il y a effectivement et certainement le caractère (par exemple, les maisons de brique et les porches avant), ainsi que l'abordabilité, qui régresse rapidement, puisqu'on remplace les petits bâtiments par des immeubles beaucoup plus imposants, ce qui élimine les espaces verts. »

2. « Je sais que l'abordabilité des logements est un défi de taille à Ottawa et que la demande de ceux qui veulent habiter des quartiers comme Westboro est forte : ils recherchent des quartiers assez proches du centre-ville, bien servis par les transports en commun et dotés de commerces et d'autres services. À mon avis, densifier lentement ce secteur, comme le fait la Ville, est un bon moyen de commencer à améliorer l'abordabilité. »
3. « Les longues habitations jumelées ne sont pas des logements abordables. Le complexe de l'avenue Roosevelt est essentiellement constitué de duplex ou de propriétés locatives de huit logements. Les loyers s'élèveront à 2 000 ou 3 000 \$ par mois. »
4. « Ce secteur comprend certaines coopératives d'habitation. Je crois qu'on améliorerait l'accès et l'abordabilité en augmentant l'offre de coopératives d'habitation. »
5. « La grande crainte de tous les propriétaires, c'est que les logements publics soient construits dans le quartier; c'est ce qu'on appelle, par euphémisme, le "logement abordable" ou la "densification". Des gens qui ne travaillent pas, qui passent toute la journée à la maison et qui causent des ennuis s'installent dans le quartier. Je le sais pertinemment : il y avait une maison de transition sur l'avenue Currell, ainsi que des logements subventionnés sur l'avenue Tweedsmuir; dans la rue, des maisons et des véhicules ont été cambriolés fréquemment, ce qui contraste vivement avec McKellar Park, où il n'y avait pas de genre de vauriens.

« Les maisons de ville aménagées en logements publics sur l'avenue Tweedsmuir (entre l'avenue Currell et l'avenue Dovercourt) représentent exactement le type de logements qu'IL NE FAUT PAS aménager à McKellar Park. Il s'agit d'un gaspillage déplorable des fonds publics, et ces maisons dévalorisent les habitations toutes proches. On pourrait les revendre pour des millions de dollars, qui pourraient servir à aménager, dans d'autres quartiers, des logements abordables sous la forme d'appartements. La Ville continue plutôt de verser des subventions colossales aux quelques privilégiés qui ont réussi à s'inscrire au sommet de la liste d'attente des logements. Il s'agit d'un modèle de logement qu'IL NE FAUT PAS construire.

« Il faut donner aux propriétaires l'assurance que les triplex seront construits par le secteur privé et que les logements seront loués au prix du marché : il faut leur dire que la Ville ne construira pas une autre rue Ritchie ni une autre avenue Caldwell : dans ces cas, ils peuvent dire adieu aux économies de toute leur vie, ainsi qu'à la qualité de vie dans leur quartier. À moins que la Ville ne puisse leur donner de gage, on peut s'attendre, à juste titre, à une forte opposition d'une élite bien organisée et fortunée. »

6. « Tous ceux à qui j'ai parlé sont d'accord pour dire qu'ils pourraient habiter dans un quartier de plus grande densité; aménager des logements locatifs subventionnés et offerts à des loyers moindres n'est pas un problème non plus. L'ennui, c'est que les promoteurs NE CONSTRUISSENT PAS :

- des complexes d'habitations de superficie et de densité raisonnables;
- des logements locatifs subventionnés à loyers moindres.

« Ils construisent plutôt des logements de luxe et tâchent d'aménager les places de stationnement pour tous les logements; autrement dit, le terrain est utilisé pour garer les

voitures, ce qui élimine les espaces verts essentiels et a pour effet d'accroître le volume de déchets, d'augmenter le bruit et d'abattre des arbres matures. »

7. « Je suis résident de Westboro depuis 2002. Je souhaite que l'on protège les magnifiques secteurs de ce quartier. Je souhaite aussi que l'on construise des logements abordables dans lesquels les vraies familles pourront s'installer et profiter des excellentes écoles et installations récréatives.

« Je ne veux pas que les promoteurs coincent dans chaque centimètre carré des immeubles et du béton, en proposant des logements que la plupart des familles ne peuvent pas se permettre et en se servant de notre quartier pour réaliser des profits sans offrir d'avantages à notre collectivité, au lieu de l'améliorer pour tous. »

8. « Enfin, les faibles taux d'inoccupation ne devraient pas avoir pour effet de tâcher d'accroître l'abordabilité des logements dans le secteur, ce qui ruinerait ce qui existe aujourd'hui. Il y a un certain nombre d'options de logements abordables dans le voisinage immédiat, puisqu'il y a au moins deux grands immeubles pour les ménages à faible revenu. Il faut aussi tenir compte du nombre de vagabonds et de mendiants de l'extérieur du secteur : ce nombre augmente depuis peu. »

9. « Je ne suis pas d'accord pour dire que les indicateurs du logement abordable et de la diversité démographique sur l'ensemble du territoire de la Ville s'appliquent à cette modeste aire de l'étude. Pour ce qui est de l'abordabilité et du profil démographique, le marqueur applicable ne concerne que le centre-ouest d'Ottawa, soit Carlington, Glabar Park, la promenade Bel-Air et les quartiers environnants. Il semble que le logement abordable soit plus raisonnablement défini dans le périmètre d'un délai de navettage, et non dans un secteur géographique. Les promoteurs de Westboro paient plus cher les terrains des maisons à démolir que des maisons entières ailleurs. Comment arrivent-ils à construire des logements abordables alors que leurs frais d'établissement sont si élevés? Ils doivent construire des logements haut de gamme pour amortir leurs coûts, ce qui donne des immeubles de plus grande superficie et de plus grande profondeur. Il semble qu'ils s'adressent ainsi aux couples bien nantis et sans enfants, qui ne veulent pas entretenir les cours arrière, par opposition à d'autres profils démographiques. Tous les arguments à propos des indicateurs de l'abordabilité, selon lesquels les promoteurs construisent des logements abordables dans leurs immeubles à locataires multiples de plus grande hauteur dans les rues centrales de Westboro ne sont pas justifiables dans la pratique. On peut facilement justifier des immeubles de plus grande hauteur (dont les marges de retrait sont raisonnables, pour laisser passer la lumière (le long des couloirs des transports en commun ou de l'avenue Carling. »

10. « Pour ce qui est des deux maisons jumelées, elles comprenaient toutes deux de petits appartements loués à des locataires pour une longue durée et qui ont été obligés de partir pour habiter dans des secteurs de la banlieue dans lesquels le transport est médiocre et les délais de navettage sont longs. C'est pourquoi je me demande à qui sont destinés ces projets intercalaires? Dans notre secteur, la plupart de ces travaux de conversion et de complexes intercalaires sont réalisés sur des propriétés locatives, dont les locataires deviennent les victimes de l'intercalaire. Ces nouveaux logements se louent à raison de 2 100 \$ à 2 500 \$ par mois, ce qui n'est pas vraiment abordable. Il y a très peu de logements locatifs à Westboro, et les logements abordables existants sont remplacés par des habitations de luxe exclusives. C'est amusant d'apprendre que si ces logements sont approuvés rapidement, c'est parce qu'il

n'y a pas de logements locatifs dans notre secteur et qu'ils sont proches du TLR. Toutefois, la localisation et l'abordabilité ne sont que des chimères pour certains d'entre nous. En outre, une grande partie du financement provient de l'étranger; autrement dit, des investisseurs qui n'habitent pas Ottawa, ni même le Canada, financent les logements intercalaires locatifs de Westboro et, sans aucun doute, sur tout le territoire de la Ville. »

11. « Je doute fortement que deux triplex sur un terrain viennent augmenter l'abordabilité. Il se loue actuellement à raison de 2 000 \$ et plus par mois. Si l'abordabilité constitue le problème que la Ville peut résoudre, construire des appartements qui ne sont pas à la portée de bien des familles ne les aidera pas à avoir accès à la propriété ou à se doter d'un bas de laine. La Ville peut autoriser différents types de logements, par exemple des habitations en rangée ou superposées, pour rendre plus abordable le quartier de Westboro. »
12. « Je crains de ne pas avoir de réponse à apporter à la question de l'aménagement des logements abordables dans Westboro; or, je peux affirmer que les complexes intercalaires que l'on construit à l'heure actuelle NE SONT PAS du tout abordables. Les complexes intercalaires que l'on construit sont des logements très haut de gamme, extrêmement vastes et inaccessibles pour la plupart des budgets. Une idée serait peut-être d'encourager les maisons de ville modestes et attrayantes, qui préservent le caractère de Westboro, mais qui offrent des options pour avoir accès au quartier à des points de prix différents. Le mouvement actuel de densification n'a absolument rien à voir avec les logements abordables. »
13. « Rehausser et préserver l'abordabilité : nous nous sommes installés dans ce secteur il y a 20 ans, à l'époque où l'on pouvait acheter une maison à moins de 500 000 \$. Nous ne pourrions plus nous permettre d'acheter une maison ici aujourd'hui. Nous pouvons à peine nous permettre de payer les taxes. Malgré l'accroissement de la valeur foncière, nous ne savons pas si nous pourrions continuer d'habiter notre maison pendant notre retraite.

« Qui profite du réaménagement de Westboro? Où sont les logements abordables et les logements de la classe moyenne? Où sont les logements locatifs?

« La Ville ne peut pas affirmer que la densification crée un plus grand nombre de logements abordables et d'options de logements divers si elle continue d'autoriser les promoteurs à démolir des maisons et à construire de vastes maisons isolées, des logements jumelés et des triplex dont le coût est proche de 1 million de dollars ou plus. En outre, les loyers s'élèvent à plus de 3 000 \$ par mois. »
14. « Il s'agit d'une question très difficile : la viabilité des stratégies adoptées pour assurer l'abordabilité des logements dans Westboro est fortement limitée par la rentabilité du marché du logement dans ce secteur. Malgré les effets néfastes de la densification excessive, Westboro est toujours un secteur recherché de la Ville. Cette demande sur le marché se traduit par des prix supérieurs pour les propriétés existantes que l'on peut réaménager.

« Nous savons que les promoteurs recherchent activement les propriétés à aménager auprès des propriétaires existants et qu'ils peuvent s'engager dans une guerre de prix, ce qui fait encore monter le prix d'acquisition des propriétés qui seront réaménagées en complexes intercalaires. Puisque le coût de la propriété monte, le promoteur doit obtenir un prix supérieur pour les résidences qu'il construit, afin de dégager le bénéfice voulu. Il doit donc impérativement construire des habitations de luxe, qui permettent de réaliser un

supplément de prix, ou accroître le nombre de logements sur la propriété. Or, même si l'on construit des complexes à logements multiples (très souvent destinés à être loués), le prix locatif est souvent supérieur au niveau de prix qui répondrait à la définition de "logement abordable". Dans le secteur de Westboro, les triplex réclament des loyers qui appartiennent à la tranche supérieure de 5 % du marché locatif d'Ottawa.

« En ce qui nous concerne, à moins que la Ville construise dans Westboro des logements subventionnés, on ne peut rien faire pour s'assurer qu'il existe des logements vraiment abordables dans ce secteur. Et compte tenu du coût de l'acquisition des propriétés existantes, il ne s'agirait pas d'un secteur prioritaire (du point de vue de la rentabilité) pour que la Ville puisse mener à bien ce type d'initiative.

« Il se peut que l'on puisse offrir, dans le secteur de Westboro, un ensemble d'options de logements en remaniant les exigences du zonage pour les zones qui sont proches du TLR. (La plupart des propriétés dans le secteur du règlement de restriction provisoire ne se trouvent pas à une distance de marche de 800 m d'une station du TLR.) »

15. « La question du logement abordable me donne souvent du fil à retordre, puisqu'à Westboro, les prix des propriétés créent des difficultés dans ces complexes immobiliers. Dans les grandes rues de Westboro, différentes propriétés peuvent être réaménagées en immeubles en copropriétés ou d'appartements, ainsi que dans des complexes comme ceux qui offrent, à mes yeux, les meilleures perspectives pour des logements abordables. Je serais très heureux d'apprendre que l'on construit des maisons plus modestes dans des quadrilatères internes, à la condition que leur style de conception cadre avec les immeubles et les habitations actuels; je m'inquiète toutefois, puisqu'il serait difficile de les construire et qu'il faudrait y consacrer des subventions pour qu'ils soient viables. »

PRÉOCCUPATIONS À PROPOS DE PROCESSUS D'APPROBATION

Les commentaires reproduits dans cette section se rapportent aux processus grâce auxquels on approuve les projets d'aménagement intercalaires et résidentiels. Il s'agit des processus régissant les demandes permettant de réaliser les projets d'aménagement, surtout les dérogations mineures ou les autorisations du Comité de dérogation, mais aussi l'approbation de la réglementation du plan d'implantation. De nombreux commentateurs se sont dits préoccupés par la structure et le processus du Comité de dérogation en particulier.

Un thème commun et lié à cette question s'articule autour des processus d'approbation, plus précisément pour les immeubles à logements multiples. Dans le cas des triplex construits dans l'aire de l'étude et dans les alentours, il y a de nombreux cas dans lesquels le promoteur, qui a reçu l'approbation permettant de construire un triplex, voulait toujours exploiter ces immeubles comme s'il s'agissait de « quadruplex » (défini, dans le Règlement de zonage, comme des « immeubles d'appartements de faible hauteur », qui ne sont pas autorisés dans les zones R3 constituant l'essentiel de l'aire de l'étude). On peut réaliser cet objectif en modifiant le zonage ou en se faisant délivrer les autres approbations nécessaires a posteriori, ou encore en créant le quatrième logement contrairement aux lois, après avoir reçu le permis d'occupation de l'immeuble initial. Dans certains commentaires, on fait état de problème pour ce qui est des modalités selon lesquelles on aménage ces « quadruplex ».

1. « Puisque les quadruplex obligent à déposer énormément de documents supplémentaires et à engager des coûts considérables, pourquoi ne pas faire semblant de construire un triplex, puis

d'aménager plus tard un appartement au sous-sol? On épargne ainsi beaucoup de frais et on s'évite bien des problèmes; on peut aussi demander à se faire pardonner, au lieu de demander une autorisation, ce qui est toujours plus fructueux.

« Il s'agit, en bref, de la raison pour laquelle on éprouve des difficultés dans la construction des complexes intercalaires.

« Il va de soi qu'il suffirait que la Ville refuse en permanence les permis d'occupation des propriétaires pour deux appartements au sous-sol, et je peux affirmer que le propriétaire et le promoteur qu'il connaît n'obtiendraient jamais de permis pour un triplex, puis construiraient un quadruplex en espérant qu'il sera ensuite approuvé. Il va de soi que la Ville devrait se défendre contre les appels interjetés auprès de la Commission des affaires municipales de l'Ontario (qui porte sans doute une autre appellation); or, si les Services juridiques de la Ville avaient plus de moyens qu'ils n'en ont aujourd'hui, ils auraient certainement gain de cause. »

2. « Enfin, je crois qu'il faut mieux faire appliquer les règlements en vigueur. La Ville ne devrait pas approuver 70 % des demandes de dérogation : il devrait s'agir de l'exception, plutôt que de la règle. Il semble que les promoteurs s'attendent aujourd'hui à ce que les demandes de dérogation soient approuvées, alors que les résidents s'attendent à ce que les règles soient respectées. »
3. « Le Tribunal d'appel de l'aménagement local (TAAL) est décrit comme un tribunal quasi judiciaire. Il n'en est rien. Il n'y a pas de dossier ni appel. Il est doté de rouages mineurs et d'un processus qui s'apparente à celui des tribunaux, mais c'est de la fausse représentation. Le TAAL peut interpréter le critère de quatre points pour rendre des décisions favorables aux promoteurs (avec l'appui des urbanistes de la Ville), en sachant parfaitement que les groupes du quartier n'ont aucun recours. Ce processus est une scandaleuse comédie. »
4. « Bien que je sois manifestement favorable à la promotion immobilière et à la densification, les dossiers dans lesquels les promoteurs ont construit des complexes en ayant parfaitement l'intention de ne pas respecter la loi et de faire approuver des dérogations qui n'auraient jamais été approuvées d'emblée constituent un problème grave. Personnellement, je n'ai aucune difficulté à affirmer que nous devrions non seulement rejeter ces demandes d'emblée, mais aussi pénaliser les promoteurs d'une manière ou d'une autre. Nous devrions aussi obliger ni plus ni moins les promoteurs à corriger les projets qui sont "par mégarde" de trop grande hauteur, trop proches ou trop lacunaires, peu importe les coûts pour les promoteurs. L'idée qu'il soit "préférable de se faire pardonner plutôt que demander la permission" n'a pas sa place dans notre processus de planification, quelle que soit l'envergure du projet. »
5. « Il faudrait imposer de lourdes pénalités à ceux qui aménagent un quatrième logement, notamment en les obligeant à enlever la plomberie, les salles de bains, les cuisines et les services d'électricité dans les logements "illicites" qui sont aménagés par la suite. »
6. « Le seul aménagement intercalaire qui pourrait éventuellement optimiser le quartier serait celui qui respecterait le *Règlement de zonage* et les caractéristiques d'une rue en particulier. Malheureusement, il est presque trop tard, puisque bien des rues de notre quartier ont perdu en quelque sorte leur caractère en raison de dérogations plutôt mineures. »
7. « Ceci dit, le principal problème qui explique tous les autres est le trop grand nombre de dérogations qui sont consenties. Si le zonage existant était respecté, le complexe intercalaire

serait aménagé à une moins grande densité, ce qui viendrait répondre à la plupart des inquiétudes. Le problème du caractère du quartier porte non pas sur la conception — puisqu'il y a une grande variété de styles d'architecture à Westboro —, mais plutôt sur la superficie. Nous devrions quand même densifier les habitations, par exemple en passant d'un logement à deux ou trois logements, mais non à six ou à huit. Il faudrait aussi prévoir de la place pour les arbres, les ordures ménagères et le drainage, qui constituent à mon avis les principaux motifs de préoccupation. Nous avons absolument besoin d'arbres d'un point de vue écologique, en plus de l'intimité et de la majesté qu'ils apportent au quartier. Nous avons besoin d'un drainage approprié pour maîtriser les inondations. Et nous devons pouvoir entreposer des ordures ménagères et installer des composteurs dans les cours arrière.

« Le fait de consentir des dérogations dans presque tous les cas a fait monter le prix des terrains et rend notre quartier inabordable : les promoteurs spéculent en pensant qu'ils pourront construire plus de logements que ceux prévus dans le *Règlement de zonage* lorsqu'ils achètent des propriétés, et les dérogations rémunèrent le risque et encouragent d'autres promoteurs à en faire autant. Il faut y mettre fin. »

8. « Bien que je ne sois pas contre les duplex et les triplex, les propositions les plus récentes des promoteurs ne sont pas complètement inappropriées. Ce n'est pas seulement qu'ils proposent de construire un grand nombre de logements sur un terrain : c'est plutôt qu'ils réussissent à faire approuver ces aménagements proposés, à ajouter d'autres habitations (en les construisant sans autorisation), à demander des dérogations à la fin des travaux et à se faire délivrer des approbations. Il faut corriger ce processus lacunaire et faire appliquer les plans d'origine. (Le coin de l'avenue Roosevelt et de l'avenue Byron est le parfait exemple de ces magouilles du promoteur.)

[...]

« Bien entendu, je ne reproche pas aux promoteurs d'avoir la volonté de construire des habitations dans Westboro; or, les complexes aménagés doivent être raisonnables, et les plans d'origine doivent être appliqués. En outre, quand les logements sont construits, il faut creuser les routes (pour raccorder le service d'aqueduc) et les travaux de réparation de la voirie sont rarement bien faits. »

9. « Mettre en application les exigences du zonage pour les nouveaux complexes immobiliers, surtout les restrictions de hauteur et les marges de retrait. Vous avez évoqué la question dans votre document de travail en affirmant que le seul nombre de demandes de dérogations mineures indique que les promoteurs dérogent au zonage du quartier. La solution consiste simplement à faire appliquer le zonage du quartier. »
10. « Les dérogations mineures DOIVENT s'en tenir à des points vraiment mineurs. On ne peut pas dire réduire de plusieurs mètres la superficie des cours latérales, avant ou arrière soit une dérogation mineure.

« Les constructeurs qui bafouent les règles existantes (par exemple en construisant des étages supplémentaires ou en aménageant un quatrième logement dans un triplex) devraient être privés des droits prévus dans la section de la non-conformité pour l'ensemble des logements subventionnés par la Ville. »

11. « Je m'inquiète aussi du risque d'érosion globale dans l'encadrement exercé par la Ville et de l'absence de stratégie claire pour la préservation des espaces verts dans le quartier. Les promoteurs ne devraient pas pouvoir aller au-delà des règlements de zonage. D'après l'expérience vécue dans mon quartier immédiat, il semble que les promoteurs immobiliers aient une grande marge de manœuvre. C'est ce qu'on indique aussi dans le document de travail. La Ville devrait faire preuve d'une plus grande rigueur et être plus stratégique dans la réglementation pour adopter une vision particulière, validée par la collectivité.
- « Si les promoteurs versent à la Ville certains droits pour abattre des arbres ou enlever des espaces verts, la Ville doit consulter les résidents sur l'affectation de ces droits dans le reverdissement du quartier. »
12. « Je ne suis pas contre les triplex; en fait, je crois qu'ils sont adaptés du point de vue de la densification de Westboro, alors que les immeubles de grande hauteur ne le sont pas. Ceci dit, le principal problème dans ces "triplex", c'est qu'il n'y en a aucun qui est effectivement un triplex : on fait comme si on avait l'approbation de la Ville, puis en fait des quadruplex. Pour une raison ou une autre, la Ville autorise cette mutation lorsque les bâtiments sont construits, ce qui ne fait qu'encourager d'autres promoteurs à faire appel à ce leurre. Les triplex sont parfois acceptables, selon leur conception; les quadruplex ne le sont pas. La Ville ne peut pas autoriser ce genre de transformation. À moins de 100 m de ma maison, il y a huit de ces "triplex" qui sont en fait des quadruplex. Tous ont été construits sur des terrains où il y avait des maisons isolées. C'est inapproprié et injuste pour tous les voisins. La densification peut être autorisée, mais devrait se dérouler équitablement et honnêtement. »
13. « Toutefois, la densification doit être bien faite. À mon avis, le problème ne porte pas sur la superficie ni sur la densité des aménagements intercalaires construits. Le problème, c'est qu'on autorise les promoteurs à apporter des changements considérables lorsqu'on leur consent des dérogations après avoir construit des habitations. On encourage ainsi les demandes de dérogations malhonnêtes des promoteurs qui planifient la construction d'un immeuble de cinq ou de huit logements, en sachant qu'il sera plus facile d'obtenir une dérogation après avoir affirmé qu'ils construisaient un triplex. Pour être précis, je suis d'accord avec une plus grande densité; toutefois, les promoteurs devraient s'en tenir à la densité qu'ils prévoient d'ajouter dans chaque projet intercalaire. Il faudrait annuler les dérogations et mettre fin aux travaux des promoteurs qui changent la nature de leur projet, en les obligeant à déposer une nouvelle demande. Dans les cas où des promoteurs demandent des dérogations sous de faux prétextes, on devrait leur infliger des amendes.

[...]

« Essentiellement, à mon avis, les problèmes de Westboro (et de Wellington-Ouest) portent non pas sur le zonage, mais plutôt sur les décisions prises dans la conformité des travaux des promoteurs et dans les demandes de dérogation. Bien que de légères modifications du zonage puissent réduire la nécessité de consentir des dérogations, le problème des projets des promoteurs qui sont des leurres ne sera pas réglé par ces légères mises au point. La Ville doit trouver un équilibre raisonnable entre la préservation du caractère du quartier et la promotion des travaux d'aménagement qui permettent d'accroître à la fois la densité et l'abordabilité, ce qui obligera probablement la Ville à approuver un plus grand nombre de projets auxquels s'opposent les résidents et à

appliquer plus rigoureusement les règlements dans les cas où les promoteurs ne sont pas honnêtes et ne font pas connaître d'emblée leurs intentions. »

14. « Comme le laisse entendre l'étude, les "dérogations mineures" n'ont souvent rien de mineur. Il y a beaucoup trop d'exemples de projets qui ne sont pas bien respectés ou qui ne le sont pas assez régulièrement pour corriger les problèmes avant qu'ils se produisent, et bien des résidents sont contrariés ou ne peuvent pas suivre le nombre de demandes, ce qui explique qu'on ne signale pas tant de mauvaises pratiques. »
15. « J'ai assisté à plusieurs audiences du Comité de dérogation et j'ai constaté que les décisions prises quand il s'agit d'approuver ou de rejeter des dérogations semblent l'être pour chaque projet, alors que le Comité a les mains liées et qu'il ne peut pas prendre des décisions en tenant compte des incidences à long terme plus générales. Cette méthode de prise de décisions n'est tout simplement pas logique, compte tenu des projets d'aménagement importants concentrés dans un quartier en particulier. J'espère que ce processus sera corrigé, pour permettre de mieux évaluer les incidences générales des nouveaux projets d'aménagement et pour les réviser afin de placer les résidents sur un pied d'égalité avec les promoteurs immobiliers. »
16. « Souvent, les projets font l'objet de différentes dérogations mineures qui, dans leur ensemble, seraient considérées comme une modification majeure; ou encore, un projet est construit sans respecter les exigences du zonage, et on demande, après la construction, une dérogation ou un rajustement. Je ne suis pas certain des pénalités qu'on impose dans ces cas; or, elles ne sont probablement pas suffisantes pour décourager cette pratique. »
17. « À chacune des audiences du Comité de dérogation ou à chacun des appels du Tribunal d'appel de l'aménagement local auxquels j'ai assisté, au moins un présentateur tâche de faire valoir que les dérogations opposées ne sont pas mineures. Invariablement, le Comité ou le Tribunal affirme que par rapport à la propriété visée, les dérogations demandées sont mineures. Toutefois, quand on dépose des demandes très comparables dans chaque projet de réaménagement (et que ces demandes sont invariablement consenties), on change le quartier pour lui donner une orientation uniforme et divergente à très vive allure.

[...]

« Le premier paragraphe de la page 16 du rapport porte sur le problème le plus flagrant dans l'aménagement actuel des triplex. Les moyens "détournés" que les promoteurs ont tâché d'utiliser pour aménager des immeubles de quatre logements dans des zones résidentielles sans appliquer la réglementation des plans d'implantation ont pour effet de bafouer le plan officiel et les règlements de zonage. »

18. « Il faut encourager les promoteurs à être de bons voisins et à agir dans le respect de l'éthique : nous savons que des promoteurs pressentent (et exploitent) les propriétaires de vieilles demeures, en leur présentant des offres très basses, en affirmant qu'ils ne démoliront pas leurs maisons et en demandant tout de suite après un permis de démolir.

« D'autres promoteurs demandent des permis, pour ensuite construire des complexes qu'ils ne sont pas autorisés à aménager. Puis, ils continuent de mettre la rue sens dessus dessous : ils laissent des chantiers ouverts et sans surveillance la nuit; les matériaux sont éparpillés sur la route et les débris de démolition (amiante?) jonchent les propriétés

environnantes; ils "empruntent" le tuyau de jardin du voisin sans payer l'eau ou l'électricité qu'ils consomment, en faisant fi des exigences de leurs permis et des règlements alors que les propriétaires des maisons existantes arrivent à peine à faire autoriser de légers réaménagements de leurs maisons ou de leurs cours. »

19. « Quand les promoteurs construisent des habitations qui les obligent à demander des dérogations ou un rezonage, ils repoussent les limites de l'acceptable. Quand ils demandent des exemptions *a posteriori*, comme dans le cas de l'exemption de hauteur actuellement demandée pour de nouveaux triplex en construction sur l'avenue Churchill, on devrait les obliger à corriger le problème et à remettre l'immeuble en conformité avec les permis de construire approuvés ou à acquitter des amendes très substantielles. J'entends par là des amendes de l'ordre de 100 000 \$ ou plus, et des amendes nettement supérieures pour les récidivistes. »
20. « La plupart des arguments que j'ai fait valoir devant le Comité de dérogation sont repris dans ces séances : impact cumulatif des modifications mineures, réduction de l'intimité, endommagement et abattage des arbres et des espaces verts, modification de fond en comble du caractère des rues et du quartier, accroissement de la circulation et de la pollution, et ainsi de suite. Le Comité de dérogation m'a partiellement appuyé dans une décision paritaire; toutefois, la Commission des affaires municipales de l'Ontario s'est moquée de nous et l'avocat a ajouté l'insulte à l'injure en faisant la morale au commissaire qui autorisait l'audience de ces appels. Il va de soi qu'il s'agissait du même avocat que celui qui représentait la Greater Ottawa Home Builders' Association.
- « Les conseillers municipaux, en affirmant qu'ils y sont obligés par le gouvernement provincial, appuient la densification généralisée, les fonctionnaires ont les mains liées par les règles et les politiques, et les experts-conseils et avocats s'enrichissent à force de vendre leur savoir-faire dans l'art de manipuler le système et d'exploiter les échappatoires pour obtenir ce qu'ils recherchent. Personne, sauf notre conseiller municipal qui fait de son mieux, ne s'exprime pour nous, les résidents, et par conséquent, nous n'avons pas du tout l'impression d'être protégés, ni même compris par la Ville d'Ottawa. Nous perdons confiance dans nos institutions et leurs processus. C'est ce qui explique notre colère, puisque nous avons l'impression d'être trompés et impuissants. Même notre conseiller municipal a l'impression que le système est rompu, et voici pourquoi il a raison.
- « Le Comité de dérogation approuve sans cesse des dérogations mineures qui, individuellement, respectent les règles et les critères. Toutefois, cumulativement, ces dérogations mineures ont un impact MAJEUR sur notre quartier. Les statistiques nous apprennent que c'est à Westboro que se déroule l'essentiel de la densification. Cette densification devrait être répartie uniformément sur tout le territoire de la Ville. »
21. « Le Comité de dérogation devrait être aboli. Il s'agit simplement d'un accessoire, qui amène les résidents à penser qu'ils ont un moyen d'appel si leur qualité de vie est malmenée par les promoteurs immobiliers. Il devrait être plus attentif à la collectivité, et non avoir un parti pris en faveur des promoteurs. »
22. « En général, je ne suis pas contre l'idée d'accroître la densité conformément au zonage R3 de Westboro. Ce qui m'ennuie, c'est qu'on soit passé de trois logements à quatre ou plus,

parce que les promoteurs supposent qu'ils peuvent s'en tirer avec ces pratiques injustes. Ceux d'entre nous qui habitent actuellement ce quartier ont acheté leurs propriétés en fonction du zonage actuel; changer la densification pour adopter un niveau de densification supérieur à la zone R3 (par des moyens approuvés ou non par la Ville) est injuste. »

LES SERVICES ET LES INFRASTRUCTURES DU QUARTIER

Les commentaires reproduits dans cette section portent sur les services et les infrastructures qui étayent les logements et les aménagements intercalaires, notamment les services d'eau et d'égouts sanitaires, mais aussi les trottoirs et les services « périphériques » comme les écoles et les ressources comparables.

1. « J'ai pris connaissance de l'étude sur les aménagements intercalaires et je n'ai rien vu qui fasse allusion à l'effet produit par la surdensification sur nos écoles. Mes enfants fréquentent l'école publique Broadview, dont le nombre d'élèves est largement supérieur à la capacité, puisqu'il y a presque 1 200 élèves dans une toute nouvelle école construite pour 700 élèves.

« Puisque l'on continue de surdensifier le quartier et que l'on construit deux, trois ou quatre habitations sur un terrain où il n'y en avait qu'une seule auparavant, il n'est pas exagéré d'affirmer que la population scolaire continuera de s'accroître, alors qu'il n'y a même plus de place dans les écoles. »
2. « Est-ce que l'on tient compte des ressources de la Ville (comme les centres récréatifs) et des espaces verts dans cette étude? »
3. « Les aménagements intercalaires font peser une contrainte supplémentaire sur les anciennes infrastructures d'origine actuelles pour les installations municipales d'aqueduc et d'eaux usées sanitaires. Dans son plan, la Ville s'engage, en vertu de la section 2.3.2 de la politique 2, à "faire la promotion de la densification et des aménagements intercalaires là où les réseaux d'aqueduc et d'égouts sont déjà en place ou peuvent être aménagés pour desservir la nouvelle agglomération". Puisque les changements climatiques ont pour effet d'intensifier les tempêtes et que la superficie des surfaces perméables diminue, nous nous demandons comment les systèmes de la Ville pourront s'adapter à ces aménagements. »
4. « Les immeubles et l'asphaltage doivent être limités pour éviter que le drainage provoque des inondations ou que les eaux de ruissellement envahissent les propriétés voisines. Il faut noter qu'en raison du réchauffement planétaire, les épisodes de fortes pluies sont appelés à être plus fréquents et plus sévères qu'auparavant; il faut donc amplifier, mais non réduire, la gestion des eaux de pluie. »
5. « Les installations en place pour la gestion des eaux de pluie sont des caractéristiques essentielles de la conception en tenant compte de la nature.

« En outre, il s'agit d'un quartier dans lequel il y a encore plus d'écoles. Les voitures supplémentaires et la congestion des parcs de stationnement sont les réalités de la densification; il faut donc s'assurer qu'une conception sécuritaire pour les piétons est une autre considération essentielle. »
6. « Routes et infrastructures d'égouts et d'aqueduc bâties. Bien des aqueducs et des routes du secteur ont été modernisés dans les 10 ou 15 dernières années. A-t-on défini correctement la

superficie de ces installations compte tenu de l'accroissement subséquent et planifié de la population, et les a-t-on construites en pensant aux incidences climatiques?

« Couloirs verts pour les piétons ou pour les sentiers polyvalents (éventuellement en tenant compte des problèmes d'emprise des installations hydroélectriques).

« Faire appel à des plans de conception de rues complètes pour certaines artères. Par rapport à l'aspect de l'avenue Churchill auparavant, il s'agit d'une amélioration de 100 %! J'adore me promener et rouler sur cette avenue, même si les voitures stationnées rendent souvent difficile la circulation à de nombreuses intersections. »

7. « Les aménagements intercalaires donnent lieu à des travaux de voirie pour les raccordements des services d'aqueduc et d'égouts. Quand on confie ces travaux au constructeur, dans le meilleur des cas, ce dernier rapièce l'asphalte, ce qui doit certainement réduire considérablement le cycle de vie de la surface des routes. C'est ce que nous constatons chaque année, en raison de l'accroissement incessant de la taille et du nombre de nids de poule. Dans le pire des cas, le constructeur raccorde mal les conduites d'égouts et doit recreuser la rue pour corriger ses erreurs (l'avenue Byron et l'avenue Roosevelt en sont les exemples les plus récents). À mon avis, la Ville devrait être responsable de l'entretien des infrastructures municipales; ainsi, en plus de procéder aux inspections voulues, elle devrait être chargée de bien réasphalter les rues selon les normes voulues, en comptant ensuite les frais de cette intervention au promoteur selon le principe de la récupération des coûts. »
 8. « Les trottoirs! L'absence de trottoirs à Westboro est sidérante et nuit considérablement à l'utilisation des transports en commun. Ma femme ne conduit pas de voiture, et parce qu'il n'y a pas de trottoirs, elle doit se déplacer à pied dans les rues du quartier. Ce n'est pas idéal (ni sécuritaire) durant l'été; or, en hiver, en raison des conditions atroces causées par la neige et la glace sur les routes, c'est périlleux. »
 9. « Comme le laisse entendre ce document de travail dans sa note liminaire, je crois qu'il est important de trouver le moyen de prévenir la surdensification dans les petits secteurs, ce qui a pour effet d'accroître les impératifs imposés aux infrastructures de la Ville, ainsi que les contrariétés et les tensions dans la collectivité. L'achalandage piétonnier et automobile crée des problèmes évidents de congestion, en plus des problèmes de sécurité et de la collecte des ordures ménagères, du déneigement et du drainage. »
-

Commentaires de la Westboro Community Association

La Westboro Community Association a déposé la liste suivante de termes et expressions qui, à son avis, définissent le « caractère » de Westboro et qui est donc représentative des caractéristiques qu'elle souhaiterait préserver ou optimiser. Il faut noter que la plupart de ces thèmes et expressions sont repris dans les différents commentaires du document de travail, comme l'indiquent les sections « Thèmes des commentaires publics ».

« Caractéristiques valorisées de Westboro :

Arbres matures et couvert forestier vert, feuillu et riche

Ambiance rurale : « c'est comme être en campagne dans la ville »

Ambiance pittoresque de village

Sentiment d'espace et d'ouverture

Marchable

Sécuritaire

Quartier familial : tous se connaissent, les voisins se saluent dans les rues et les étrangers vous sourient

Population diverse : propriétaires, locataires, résidents des foyers de groupe, jeunes, vieux, riches et moins riches

Diversité de l'architecture et des styles des habitations

Rappels de notre patrimoine : ensemble de maisons patrimoniales majestueuses, de petits chalets, de maisons du milieu du siècle et d'habitations plus récentes. »

Notes à propos du zonage actuel et des règlements connexes

Contexte du zonage

- L'aire de l'étude définie par le périmètre du *Règlement de restriction provisoire 2018-326* (avenue Byron, avenue Dovercourt, avenue Golden et avenue Tweedsmuir), appartient essentiellement à la zone R3R (zone résidentielle de densité 3, sous-zone R). Une petite partie de l'aire de l'étude appartient à la zone R3S (sous-zone S), ce qui est comparable à la zone R3R en fonction des utilisations autorisées, mais ce qui définit des normes d'aménagement légèrement différentes.
- La zone R3 autorise différentes utilisations, dont les habitations isolées, les habitations jumelées, les duplex et les habitations de trois logements (triplex).
- Les immeubles d'appartements de faible hauteur, définis comme des bâtiments résidentiels comprenant au moins quatre habitations principales (ne sont pas autorisés dans les zones R3. En outre, les maisons de ville, qui sont normalement autorisées dans les zones R3, sont aussi interdites dans les sous-zones R3R et R3S.

Zone sous-jacente de quartiers établis

- L'aire de l'étude se trouve dans la zone sous-jacente de quartiers établis; par conséquent, les nouveaux aménagements réalisés dans ce secteur sont assujettis à un certain nombre de règlements supplémentaires au sens des [articles 139 et 140](#) du *Règlement de zonage*.
- Surtout, il faut mener une analyse du caractère du paysage de rue pour justifier les nouveaux aménagements dans ce secteur.
- On propose actuellement d'apporter un certain nombre de modifications à la réglementation des quartiers établis dans le cadre du projet de surveillance de l'Étude sur les aménagements intercalaires. Ces modifications auraient une incidence sur certains règlements applicables à Westboro, surtout en ce qui a trait au paysagement de la cour avant et à la configuration du stationnement : <https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/engagement-du-public/projets/surveillance-de-letude-sur-les-amenagements-intercalaires-phases-i-et-ii>.

Stationnement

- Dans le cadre de la zone sous-jacente de quartiers établis, il n'est pas obligatoire de prévoir des places de stationnement sur le site pour les immeubles résidentiels de 12 logements ou moins.
- Dans les cas où on souhaite aménager des places de stationnement, ces places doivent respecter les caractéristiques prépondérantes de l'Analyse du caractère du paysage de rue.
- Le rétablissement des exigences minimums du stationnement **ne fait pas** partie de la portée de cette étude.

Propriété et location

- La *Loi sur l'aménagement du territoire* interdit de faire, dans les règlements de zonage municipaux, une distinction en fonction de la question de savoir si les occupants d'une maison ou d'une habitation sont apparentés (article 34). De même, le *Règlement de zonage* ne fait pas de distinctions sur le mode d'occupation d'un logement (qu'il soit ou non en location, en propriété libre ou en copropriété).

Par conséquent, l'adoption de règlements qui auraient pour effet d'interdire les logements en fonction de leur mode d'occupation **ne fait pas** partie du périmètre de cette étude et ne relève pas non plus de la compétence de la Ville.