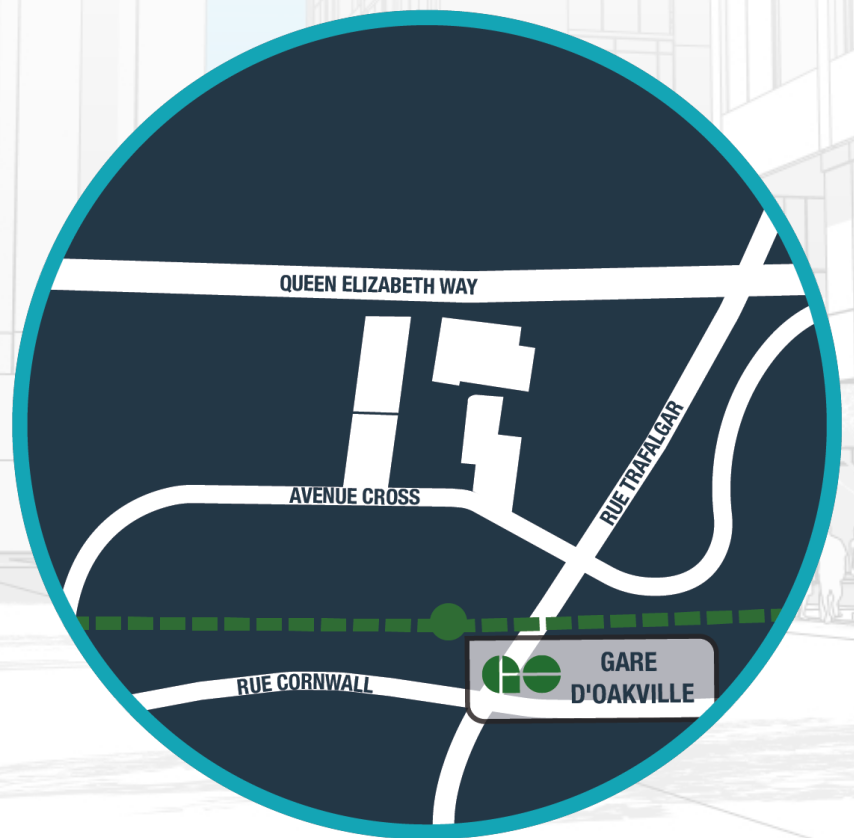


Oakville

Communauté axée sur le transport en commun (CAT)

Rapport de synthèse des consultations

Avril 2026



Préparé pour:
Distrikt Developments et
Infrastructure Ontario

Table of Contents

1 Introduction	1	4 Rétroactions reçues	9
Informations sur le site	3	Résumé des principales modifications	10
Activité économique	3	Densité, forme bâtie et population	11
Développement durable	3	Circulation, utilisation des véhicules, stationnement et transport en commun	13
Logement	3	Logement	16
Accessibilité	4	Processus de CAT	17
Avantages pour la communauté	4	Infrastructures et services	18
3 Aperçu de la consultation	5	Espace public et parcs	21
Page Web du projet	5	Services et équipements communautaires	22
Site Web du projet	5	5 Prochaines étapes	24
Invitations par carte postale	6	Annexes	25
Comité consultatif local	6	Annexe A Invitation par carte postale (Journée portes ouvertes virtuelle et en personne)	26
Séance d'information virtuelle	7	Annexe B Liste des membres du CCL	27
Journée portes ouvertes en personne	7		
Sondage	7		
Catégories de rétroaction	8		

1 Introduction

Le Programme de communautés axées sur le transport en commun bâtira des communautés polyvalentes et dynamiques qui procureront plus de logements, plus d'emplois, plus de commerces de détail, plus de commodités publiques à une courte distance des stations de transport en commun. Les avantages des CAT sont déterminés au cas par cas et font l'objet de négociations, en tenant compte des commentaires de la municipalité locale, du public et des partenaires autochtones.

La participation du public est un élément essentiel du processus de CAT. Le présent rapport de synthèse sur la participation présente le contexte du projet de CAT d'Oakville, les types de participation menés et un résumé détaillé des commentaires reçus tout au long de la période de consultation.

Ce rapport fait référence à plusieurs organismes gouvernementaux et organisations privées : le terme « province » désigne Infrastructure Ontario et le ministère de l'Infrastructure, et le terme « partenaire de construction » désigne Distrikt Developments.

2 Contexte du projet

Situé dans la partie nord-ouest du centre de croissance de Midtown Oakville, le site de 5 hectares devrait être transformé en une CAT à usage mixte, articulée autour de la gare GO d’Oakville existante, le long de la ligne GO Lakeshore West.

Le projet de CAT proposé dans Midtown Oakville, tel que présenté dans la proposition de développement révisée soumise à la Ville d’Oakville en novembre 2025, offrirait un meilleur accès public à des espaces verts aménagés, améliorerait l’accès et la connectivité des transports en commun, optimiserait les liaisons routières pour améliorer la mobilité grâce à de nouvelles rues et créerait de nouveaux commerces, emplois, logements et autres avantages pour la communauté.

Informations sur le site

Le site proposé pour la CAT se situe dans la partie nord-ouest du centre de croissance urbaine de Midtown Oakville, une zone délimitée par l'autoroute Queen Elizabeth Way au nord, le chemin Chartwell à l'est, le corridor ferroviaire GO Transit/VIA Rail au sud et le parc Hogs Back à l'ouest. Le site comprend quatre parcelles de terrain sous-utilisées le long de l'avenue Cross, du chemin Argus et du chemin de service sud, actuellement occupées par un hôtel et trois centres commerciaux.

Activité économique

La CAT proposée à Oakville permettra la création d'environ 400 nouveaux emplois à 3 à 6 minutes de marche d'une importante gare de transport en commun, la gare GO d'Oakville, et offrira des liaisons pratiques à des milliers de navetteurs qui vivraient et travailleraient sur le site. La CAT prévoit la création d'environ 15 000 mètres carrés d'espaces non résidentiels, incluant des bureaux intégrés et une variété de commerces et de services piétonniers.

Développement durable

Le projet de CAT se caractérise par une forme bâtie compacte, un espace public dynamique et une mixité d'usages, tout en facilitant l'accès aux transports en commun. Il est conçu pour atténuer les impacts du changement climatique et s'y adapter grâce à des mesures de développement durable telles que :

- L'efficacité énergétique, notamment par la réduction du ratio surfaces vitrées/surfaces de façade;
- Des systèmes géothermiques et de récupération de chaleur des eaux usées pour réutiliser l'énergie du refroidissement pour le chauffage en fonction des saisons;
- Des revêtements perméables et la plantation d'arbres pour réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain; et
- Un aménagement paysager de qualité, incluant des plantations indigènes et résistantes à la sécheresse.

Logement

Le projet de CAT devrait proposer environ 6 880 nouveaux logements de différents types et tailles, formant ainsi une communauté pouvant accueillir environ 11 200 habitants. Ces nouveaux logements seront répartis dans quatre îlots distincts, au sein de 11 tours. Chaque bâtiment comprendrait des espaces communs intérieurs et extérieurs de grande qualité qui offriraient aux résidents et à l'ensemble de la communauté une variété d'options de loisirs et contribueraient positivement au développement communautaire.

Accessibilité

Le site est actuellement conçu pour les véhicules et ne favorise pas les déplacements piétonniers ni les modes de transport actifs. Le projet d'aménagement proposé permettrait une refonte complète du réseau routier, avec un réalignement des avenues Cross et Argus, et la création de nouvelles voies nord-sud et est-ouest afin de créer des îlots urbains plus petits, favorisant ainsi une plus grande diversité de modes de transport. Des pistes cyclables sont prévues le long des avenues Argus et Cross afin d'assurer des liaisons efficaces avec l'ensemble de Midtown Oakville.

La gare GO d'Oakville devient un pôle de transport en commun de plus en plus accessible pour la communauté, offrant une connexion directe avec VIA Rail, les services d'autobus GO d'Oshawa et de Milton, ainsi que le futur transport en commun rapide par autobus (BRT) de Trafalgar Road entre Midtown Oakville et l'autoroute 407. L'expansion de la ligne Lakeshore West de GO offrira un service continu toutes les 15 minutes entre Toronto et Burlington. La CAT proposée, située à seulement 3 à 6 minutes de marche de la gare, est donc idéalement placée pour faciliter les déplacements des résidents, des visiteurs et des navetteurs de la région. Infrastructure Ontario collabore avec Metrolinx afin de bien comprendre les besoins de transport en commun de l'agence, ainsi que les besoins futurs de la communauté.

Avantages pour la communauté

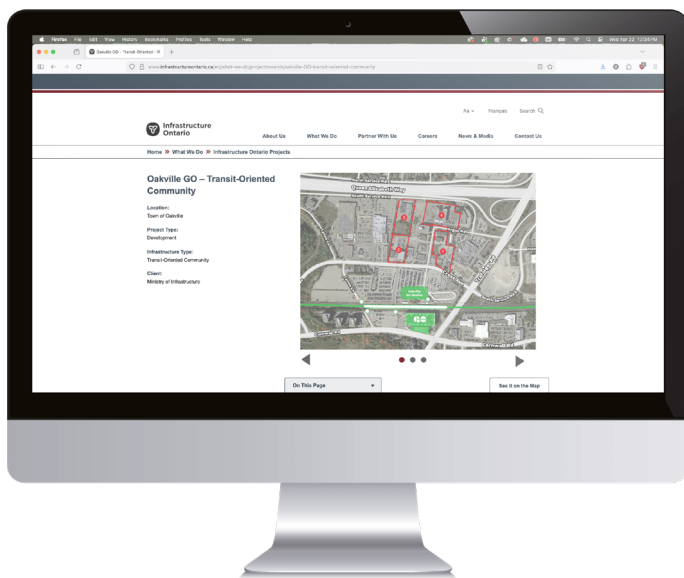
La CAT proposée offrirait plusieurs avantages à la communauté, favorisant ainsi la création d'un quartier à proximité des transports en commun, des emplois, des commodités et des services communautaires. Environ 15 % du site seraient aménagés en espaces ouverts dynamiques (sous forme d'espaces privés accessibles au public (EPAP)) au niveau du sol, conçus pour faciliter la circulation sur l'ensemble du site. Outre des bureaux et des commerces, une bibliothèque publique (environ 1 000 m²), une garderie (465 m²) et un espace communautaire polyvalent (465 m²) sont également envisagés dans le cadre du projet de CAT. Un centre communautaire d'environ 2 787 m² est également prévu.

3 Aperçu de la consultation

Page Web du projet

InfrastructureOntario.ca

Une page Web du projet de CAT d’Oakville a été lancée par Infrastructure Ontario en novembre 2024, au début de la consultation. Cette page Web permet aux membres de la communauté de trouver des renseignements sur le programme de CAT et sur les consultations menées à ce jour. Le domaine de la page du projet est : www.infrastructureontario.ca/fr/ce-que-nous-faisons/rechercheprojets/Gare-GO-Oakville-Communaute-axee-transport-en-commun.



Numéro 1 - Page Web du projet

Site Web du projet

OakvilleTOC.ca

En plus de la page Web du projet d’Infrastructure Ontario, Distrikt Developments, partenaire de construction, a lancé un site Web dédié au projet, www.oakvilletoc.ca, le 13 novembre 2024. Ce site offre aux membres de la communauté des renseignements complets et des ressources sur le projet, notamment l’accès à tous les documents relatifs au projet de CAT (l’avant-projet a été soumis à la Ville d’Oakville en novembre 2024). On y trouve également un aperçu des avantages du site, les points saillants de la proposition, le calendrier initial du projet et les étapes clés de la consultation, ainsi qu’une FAQ. Un formulaire de contact permet aux membres de la communauté de poser des questions et de faire part de leurs commentaires. Ce formulaire est lié à l’adresse courriel du projet : info@oakvilletoc.ca.



Numéro 2 - Site Web du projet

Invitations par carte postale

Distrikt Developments a informé les résidents et les parties prenantes des réunions à venir par divers canaux. Cela comprenait la distribution de **2 349 cartes postales** invitant les résidents et entreprises situés dans un rayon d'un kilomètre autour du site proposé pour la CAT aux prochaines journées portes ouvertes virtuelles et en personne. L'inscription à la journée portes ouvertes virtuelle et les renseignements concernant les dates des deux journées portes ouvertes (10 et 12 décembre 2024) se trouvaient sur le site Web du projet : www.oakvilletoc.ca.

Une copie de l'invitation par carte postale se trouve à l'**Annexe A**.

Comité consultatif local

Un comité consultatif local (CCL) a été formé afin de recueillir les commentaires des parties prenantes de la communauté sur les concepts proposés pour la CAT, facilitant ainsi les discussions collaboratives et la rétroaction.

L'équipe du projet d'Infrastructure Ontario, la Ville d'Oakville et les conseillers municipaux ont formulé des commentaires sur la liste du Comité consultatif local (CCL) afin d'assurer la représentation d'un certain nombre d'intervenants communautaires actifs, représentant une diversité d'opinions, au sein de ce comité.

Le CCL est composé de 16 représentants communautaires provenant d'un rayon d'un kilomètre autour des terrains du projet de transformation d'infrastructure (PTI) d'Oakville, à quelques exceptions près, notamment des organismes municipaux. Le CCL représente un large éventail de membres de la communauté, de groupes organisés, d'organismes locaux et d'intérêts.

La liste des membres du CCL se trouve à l'**Annexe B**.

Réunion n° 1 du Comité consultatif local

Infrastructure Ontario a tenu une réunion virtuelle de deux heures le 3 décembre 2024 avec les membres du CCL afin de présenter le concept du PTI, de répondre aux questions et de recueillir leurs commentaires.

Réunion n° 2 du Comité consultatif local

La deuxième réunion du CCL a eu lieu en ligne le 27 novembre 2025. Cette réunion d'une heure et demie avait pour but de faire rapport aux membres du CCL sur la nouvelle soumission du PTI et les principales modifications apportées, de répondre à leurs questions et de recueillir leurs commentaires. Des représentants de la majorité des organismes communautaires participants étaient présents, y compris les deux conseillers municipaux.

Séance d'information virtuelle

Le mardi 10 décembre 2024, de 18 h 30 à 20 h, Infrastructure Ontario et Distrikt Developments ont tenu une séance d'information virtuelle sur le webinaire Zoom concernant le projet de CAT d'Oakville. **145 participants** (sur 246 inscrits) ont assisté à cette séance. Cette réunion visait à présenter le projet, à recueillir des commentaires sur le futur site et à répondre aux questions. Les documents et l'enregistrement de la réunion sont disponibles à l'adresse www.oakvilletoc.ca.

Animée par Bousfields Inc., la réunion comprenait les points suivants : allocution d'ouverture et présentations, présentation d'Infrastructure Ontario, de Distrikt Developments et des consultants de Distrikt, et une séance de questions-réponses.

Les participants étaient invités à poser des questions et à donner des commentaires verbalement ou par écrit lors de la fonction de questions-réponses du webinaire Zoom. Infrastructure Ontario, Distrikt Developments et les consultants de Distrikt ont répondu aux questions et Bousfields Inc. a consigné les commentaires reçus.

Environ **139 questions et commentaires écrits** ont été reçus au moyen de la fonction de questions-réponses du webinaire Zoom, et un grand nombre d'entre eux ont reçu une réponse pendant la séance. Des questions ont également été posées oralement grâce à la fonction « Lever la main ».

Les conseillers municipaux locaux étaient présents pour prononcer les allocutions d'ouverture, et le personnel de la ville d'Oakville était également présent en tant qu'auditeur.

Journée portes ouvertes en personne

Le jeudi 12 décembre 2024, de 16 h à 19 h, Infrastructure Ontario et Distrikt Developments ont tenu une journée portes ouvertes sans inscription préalable à l'hôtel Holiday Inn Oakville Centre (590, chemin Argus) concernant le projet de CAT d'Oakville. Environ **166 personnes** ont assisté à cette journée portes ouvertes.

Infrastructure Ontario, Distrikt Developments et les consultants de Distrikt étaient disponibles pour répondre aux questions et recueillir les commentaires à partir d'une série de panneaux d'affichage fournissant des informations sur la demande. L'absence de contact préalable permettait aux participants d'assister à la journée portes ouvertes à leur convenance, sur une période de trois heures. De plus, **76 copies papier** du questionnaire en ligne ont été remplies lors de l'événement. Les conseillers municipaux et d'autres membres du conseil municipal étaient également présents.

Sondage

Durant une période de 30 jours, à compter du 10 décembre 2024, Distrikt Developments a proposé un sondage en ligne afin de recueillir des informations sur l'intérêt des participants pour le secteur de Midtown Oakville, les sujets qui leur importaient le plus et leurs commentaires. Le lien vers le sondage a été partagé avec les participants aux séances d'information virtuelle et en personne et était disponible sur le site Web du projet de CAT d'Oakville. Au total, **195 réponses** ont été reçues, dont 76 réponses sur papier remplies lors de la séance d'information en personne.

Catégories de rétroaction

Lors des séances d'information virtuelle et en personne, ainsi que de la première réunion du comité consultatif local (CCL), les participants ont posé des questions et formulé des commentaires sur les thèmes suivants :

- **Densité, forme bâtie et population**, y compris les hauteurs proposées pour le projet de CAT, la densité proposée et la relation du CAT avec le futur développement plus large de Midtown Oakville, et les projections démographiques.
- **Circulation, usage des véhicules, stationnement et transport en commun**, y compris les impacts sur la circulation, la connectivité des nouvelles rues proposées, l'usage prévu des véhicules et le stationnement, ainsi que la capacité et l'utilisation actuelles du réseau GO.
- **Logement**, y compris les types de logements, la superficie des unités et le nombre de chambres, et l'accessibilité financière.
- **Le processus de CAT**, y compris la participation de la Ville et des intervenants, la participation de la province, la clarification des paramètres du processus CAT et son articulation avec le processus de révision en cours du plan officiel de Midtown Oakville, et le processus de consultation publique.
- **Infrastructures et services**, y compris les impacts sur les infrastructures municipales existantes (eau, déchets, électricité et services d'urgence), les améliorations futures des infrastructures, l'intégration au développement plus vaste de Midtown Oakville et le calendrier des travaux.
- **Espaces publics et parcs**, y compris la taille et la fonctionnalité des EPAP et l'aménagement d'espaces verts.
- **Commodités et installations communautaires**, y compris l'emplacement des commerces de détail et les types de commodités et d'installations communautaires, notamment la présence d'une épicerie, d'un espace communautaire et d'écoles.

Les commentaires recueillis lors de la deuxième réunion du comité consultatif local (CCL), tenue après la publication du projet de plan de transformation révisé, portaient plus précisément sur la **densité, la forme bâtie, la population, la capacité et le phasage des infrastructures** ainsi que sur le **processus de CAT**.

4 Rétroactions reçues

La section suivante présente un résumé des commentaires des participants recueillis lors de la séance d'information virtuelle, de la séance d'information en personne, des réunions du CCL et des soumissions écrites. Ces commentaires sont regroupés et organisés par thème et selon la proposition initiale ou révisée.

La proposition initiale a été soumise à la Ville d'Oakville le 14 novembre 2024 et inclut les commentaires de la première réunion du CCL (tenue le 3 décembre 2024), de la séance d'information virtuelle (tenue le 10 décembre 2024), de la séance d'information en personne (tenue le 12 décembre 2024) et des soumissions écrites. La proposition révisée a été soumise à la Ville d'Oakville le 17 novembre 2025 et tient compte des commentaires recueillis lors de la deuxième réunion du CCL (tenue le 27 novembre 2025) et des soumissions écrites. Un résumé des modifications apportées à la suite des commentaires de la communauté est présenté ci-dessous.

Résumé des principales modifications

Densité, forme bâtie et population

- Réduction de la hauteur maximale des tours, de 59 à 56 étages
- Redistribution des hauteurs de tours afin de différencier leurs éléments et d'accroître la variété sur les quatre sites

Circulation, utilisation des véhicules, stationnement et transport en commun

- Amélioration du réseau d'îlots existant et futur pour une meilleure connectivité et une plus grande fluidité
- Poursuite de l'expansion de l'espace public par la création de nouveaux trottoirs et l'aménagement de rues à échelle humaine

Logement

- Réduction du nombre total de logements, de 6 908 à 6 881 unités

Infrastructures et services

- Mise en place d'une stratégie de phasage du projet afin de faciliter le développement à long terme de la CAT d'Oakville

Espace public et parcs

- Augmentation de plus de 320 mètres carrés de la superficie totale des espaces privés accessibles au public (EPAP)
- Élargissement des points d'accès piétonniers aux EPAP (sites 1 et 3)
- Reconfiguration des EPAP afin d'accroître leur visibilité et les possibilités de programmation (site 2)
- Introduction d'un quatrième EPAP (site 4)
- Amélioration de la mise en valeur des façades sur rue grâce à la reconfiguration des rez-de-chaussée (site 1)

Services et équipements communautaires

- Introduction d'une bibliothèque publique (site 1)
- Introduction d'un nouvel usage communautaire (site 4)
- Relocalisation de la garderie dans la première phase du développement (site 2)

Densité, forme bâtie et population

Proposition initiale

Les participants ont partagé plusieurs questions et formulé des commentaires concernant la hauteur et la densité proposées pour le projet de CAT et les projections démographiques associées, ainsi que sur la façon dont ce projet de CAT s'inscrit dans le développement futur de Midtown Oakville. Plusieurs participants ont exprimé des inquiétudes quant à la hauteur et à la densité des bâtiments, s'interrogeant notamment sur la nécessité de construire des immeubles aussi hauts. Ils ont également fait remarquer que le projet ne correspond pas au caractère actuel d'Oakville et craignent qu'il ne crée pas un quartier agréable à vivre. Certains participants ont indiqué ne pas être opposés à la croissance et à la densification, mais préféreraient que le projet prévoie des bâtiments moins hauts et inclue d'autres typologies de construction adaptées aux familles (comme les maisons de ville superposées), et que l'accent devrait être mis sur la qualité de vie.

Le consultant en urbanisme de Distrikt a souligné que les hauteurs de la CAT ont été déterminées à la suite d'un exercice de planification qui a formulé des recommandations fondées sur le contexte politique afin d'optimiser le terrain, son emplacement au sein d'une zone des principales gares de transport en commun,

la proximité des transports en commun existants et prévus, les impacts limités sur le voisinage (par exemple, l'absence de voisins résidentiels de faible hauteur) et les contextes émergents de développement de CAT dans la région du Grand Toronto (RGT). De plus, la structure urbaine émergente de North Oakville, caractérisée par des immeubles de plus de 30 étages et un accès beaucoup plus limité aux transports en commun, a également été prise en compte.

Plusieurs participants ont échangé des questions et commentaires concernant la croissance anticipée. Certains ont demandé des précisions sur la densité projetée de résidents et d'emplois par hectare au sein de la CAT, ainsi que sur la population future prévue de cette zone. D'autres se sont interrogés sur les raisons pour lesquelles la densité proposée ne pouvait pas être répartie dans tout Midtown Oakville, plutôt que d'être concentrée sur les terrains de la CAT. Certains ont exprimé leur inquiétude quant au fait que, même si les densités les plus élevées sont prévues pour les terrains de la CAT, le reste de Midtown Oakville pourrait se développer de la même manière. D'autres participants ont demandé quelles mesures étaient prises pour atténuer les impacts potentiels de l'ombrage et du vent.

Infrastructure Ontario a indiqué que la projection démographique est de 2 196 personnes par hectare, soit environ 11 200 personnes au total. On comptera environ 111 emplois par hectare, soit 555 emplois au total. Concernant la hauteur et la densité, le consultant en urbanisme de Distrikt a souligné que la justification et les objectifs du programme de CAT visent à optimiser les terrains autour des transports en commun et à offrir le plus grand nombre de logements possible afin que les résidents puissent profiter des infrastructures publiques. Des zones de croissance sont présentes dans toute la région, et Oakville se distingue par le fait qu'une grande partie de son territoire est réservée à des types de bâtiments et à des densités plus faibles. Midtown Oakville est la zone dédiée à cette croissance, en raison de sa proximité avec la station Go d'Oakville.

Proposition révisée

Les participants ont posé des questions concernant la projection démographique mise à jour et la conformité du projet de CAT avec l'OPA 70 adoptée par le Conseil. Ils ont exprimé leur inquiétude quant au fait que la densité globale (indice de surface de plancher) n'ait pas changé et que les modifications apportées à la hauteur des tours soient insuffisantes.

Infrastructure Ontario a indiqué que la proposition révisée permettra d'accueillir environ 11 200 personnes et de créer environ 400 emplois. En ce qui concerne les hauteurs et les densités, la hauteur maximale des tours a été réduite de 59 à 56 étages et la surface de plancher brute a été légèrement réduite d'environ 1 000 mètres carrés.

Infrastructure Ontario a reconnu que les hauteurs et les densités globales ne sont pas conformes à l'OPA 70, qui vise à optimiser les résultats en matière de logement et à maximiser les retombées positives pour la collectivité, deux principes fondamentaux du programme de CAT. Des mesures de conformité aux politiques de l'OPA 70 ont été mises en œuvre, dans la mesure du possible, notamment en ce qui concerne le réseau routier, les espaces verts et les retombées positives pour la collectivité.

Circulation, utilisation des véhicules, stationnement et transport en commun

Proposition initiale

Les participants ont formulé de nombreux commentaires sur les transports et la circulation liés au projet d'aménagement et à Oakville en général. Plusieurs participants ont posé des questions et formulé des commentaires concernant la capacité, la fréquence et l'utilisation prévue du réseau GO à la suite du développement de la CAT, ainsi que les attentes en matière d'utilisation des véhicules par rapport aux voitures.

De nombreux participants s'inquiétaient d'une potentielle augmentation de la circulation découlant du projet et ont demandé quelles mesures seraient prises pour relever ces défis. Plusieurs participants ont souligné que la circulation est déjà très dense dans le secteur, en particulier sur Trafalgar Road et Cross Avenue, et certains s'inquiétaient des contraintes de capacité des autoroutes QEW et 403. Quelques participants ont également noté que la croissance au nord de Dundas contribuait aux préoccupations concernant la congestion et les difficultés de stationnement, et que cette préoccupation s'étendait au-delà de Midtown Oakville. Il a également été demandé si les répercussions sur les temps de réponse des véhicules d'urgence avaient été prises en compte au cours du processus.

Le consultant en transport de Distrikt a souligné que la densification à proximité des transports en commun contribue à atténuer les problèmes de circulation, en plus d'être un objectif principal du programme de CAT. La réduction de la dépendance à la voiture engendre beaucoup moins de congestion que les aménagements réalisés dans des zones où les alternatives à la voiture individuelle sont plus rares, comme à North Oakville. Il a également été noté que la ligne GO fonctionne de manière similaire à un métro, offrant de nombreuses correspondances et destinations entre Hamilton et Toronto.

De nombreux participants ont donné leur avis et posé des questions sur le stationnement. Plusieurs questions ont été posées concernant le ratio de stationnement, notamment le nombre total de places proposées, la justification de ce nombre et les conséquences d'un nombre insuffisant de places et du stationnement dans la rue. On a également demandé si le projet prévoyait un nombre limité de places de stationnement afin de favoriser l'utilisation du train GO et des modes de transport actifs.

Le consultant en transport de Distrikt a confirmé que le ratio de stationnement proposé est de 0,5 place par logement pour les résidents et de 0,15 place par logement pour les visiteurs.

Ces taux ne sont pas inhabituels dans les zones densément peuplées où les transports en commun sont disponibles. Il a également été noté que toutes les nouvelles rues seront publiques et que leur circulation pourra être régulée afin d'éviter que le stationnement n'entrave la mobilité ou le passage des véhicules de service.

Bien que les participants aient assimilé la proximité de la gare GO d'Oakville avec la CAT, plusieurs ont souligné que les gens n'utilisent pas le train GO et/ou les autobus pour tous leurs déplacements et qu'un véhicule personnel reste indispensable pour de nombreux besoins quotidiens à Oakville, comme rendre visite à la famille et aux amis ou faire des courses. Quelques participants ont posé des questions sur l'augmentation prévue de l'utilisation des transports en commun et sur l'objectif visé pour la CAT. Ils ont également demandé des exemples de projets similaires réalisés avec succès et ayant permis d'atteindre les réductions prévues de l'utilisation des véhicules.

De nombreuses questions ont été posées concernant le calendrier de mise en service du BRT Trafalgar, destiné à soutenir ce projet et d'autres développements dans Midtown Oakville.

Quelques participants ont interrogé les usagers sur la capacité actuelle du réseau GO, l'un d'eux faisant remarquer que les trains sont déjà très fréquentés aux heures de pointe. Un autre participant a suggéré qu'une augmentation de la fréquence des trains sera nécessaire.

Le consultant en transport de Distrikt a souligné que d'importantes améliorations sont apportées à la ligne Lakeshore West afin d'assurer un service toutes les 15 minutes ou moins, toute la journée, dans les deux sens, ce qui permettra d'accroître la capacité et la fiabilité. Outre le train GO, des améliorations sont prévues pour le réseau d'autobus GO, ainsi que des projets visant à mieux relier Oakville à Peel et aux zones plus proches de Toronto/Hamilton grâce au transport en commun rapide par autobus (BRT) Trafalgar et Dundas. Ces options offrent des alternatives à la voiture comme principal mode de transport, notamment pour les résidents de Midtown Oakville.

Certains participants ont formulé des commentaires et des suggestions concernant les transports actifs, les correspondances et les infrastructures/stationnements pour vélos. Un réseau sécuritaire et efficace pour les transports actifs, incluant des pistes cyclables séparées, a suscité un vif intérêt.

Des suggestions ont été faites pour faciliter l'accès aux transports en commun entre la CAT/Midtown Oakville et le reste de la région, notamment la création d'une piste cyclable reliant efficacement le Midtown d'Oakville au centre-ville, d'un passage piétonnier au-dessus de l'autoroute QEW vers Oakville Place et l'accélération de la construction du passage souterrain ferroviaire proposé entre Trafalgar et Chartwell Road. Des suggestions ont également été formulées concernant la conception des installations de stationnement pour vélos, notamment des locaux à vélos de plain-pied avec une entrée/sortie dédiée (évitant ainsi l'utilisation de rampes) et un stationnement couvert pour vélos de courte durée (moins de 24 heures) dans un emplacement pratique et sécuritaire devant les bâtiments. Infrastructure Ontario, Distrikt et les consultants de Distrikt ont pris note de ces commentaires.

Proposition révisée

Plusieurs participants ont exprimé des inquiétudes quant à la congestion et aux embouteillages dans le secteur. Infrastructure Ontario a noté que des modifications ont été apportées au réseau routier afin de se conformer à l'OPA 70 adoptée par le Conseil, que des possibilités multimodales sont toujours offertes aux piétons et aux cyclistes et que les modifications mineures apportées aux ratios de stationnement continuent de respecter les politiques provinciales et municipales. La coordination se poursuivra avec la Ville d'Oakville, le partenaire de construction d'Infrastructure Ontario, et la province de l'Ontario, le cas échéant, concernant les améliorations routières et la modernisation du transport en commun visant à atténuer la circulation.

Logement

Proposition initiale

Les participants ont formulé plusieurs questions et commentaires concernant le logement et les composantes résidentielles du projet. De nombreux commentaires ont été soulevés concernant le nombre et la superficie des logements. Plusieurs participants ont suggéré la construction de logements supplémentaires de 2 et 3 chambres afin d'équilibrer l'offre, d'offrir davantage de choix aux familles et de répondre à la question cruciale de l'accessibilité financière. Il a été suggéré de consulter les résultats d'études de marché pour éclairer la stratégie en matière de logement et s'assurer que la densité proposée corresponde aux besoins réels.

Le consultant en urbanisme de Distrikt a souligné qu'Oakville n'impose aucune répartition minimale des logements et que le ratio proposé s'est appuyé sur des précédents d'autres municipalités. Dans les immeubles de grande hauteur, on trouve généralement 25 % de logements de 2 et 3 chambres. La CAT propose un ratio supérieur, de 34 %, ce qui correspond étroitement à la répartition souhaitée dans le projet de modification du plan officiel (OPA) pour Midtown. Une offre de logements diversifiée permettra d'accueillir un plus grand nombre de résidents : les acheteurs d'une première maison, les personnes souhaitant réduire la taille de leur logement et s'installer en milieu urbain, ainsi que les familles. Le projet de CAT, qui vise à atteindre certaines des densités les plus élevées de Midtown Oakville, prévoit une variété de typologies de bâtiments (comme les immeubles de moyenne hauteur) offrant une gamme diversifiée de logements.

Plusieurs questions ont été soulevées concernant le logement abordable : est-il prévu dans le cadre du projet CAT? Quelle est la définition de « logement abordable »? L'idée est-elle de proposer des logements adaptés à un large éventail de revenus? Des demandes de précisions ont été formulées, notamment concernant le ratio exact entre les logements de 2 et 3 chambres et ceux d'une chambre, et la nature des logements proposés (condominiums ou logements locatifs).

Infrastructure Ontario a souligné que le logement abordable est l'un des nombreux avantages communautaires envisagés pour ce projet, et que les commentaires de la Ville et de la communauté contribueront à définir les avantages communautaires considérés. Une stratégie pour offrir des options de logement abordable dans le cadre de ce projet sera élaborée à la suite de discussions entre la province et la Ville d'Oakville. Il est à noter que la Ville d'Oakville n'exige actuellement aucun logement abordable dans les nouveaux développements.

Proposition révisée

Certains participants ont noté que la différence concernant le nombre d'unités proposées dans la proposition révisée est minime. Infrastructure Ontario a confirmé une légère réduction du nombre total d'unités, mais a maintenu la proportion d'environ 34 % d'unités de 2 et 3 chambres.

Processus de CAT

Proposition initiale

Les participants ont posé des questions et formulé des commentaires concernant le processus de CAT, l'implication de la province, la participation de la Ville d'Oakville et des parties prenantes, ainsi que le processus de consultation publique. Plusieurs participants ont exprimé des inquiétudes quant au processus de CAT et à l'implication de la province. Nombre d'entre eux ont suggéré que la demande suive la procédure standard de la Ville d'Oakville et soit conforme au Plan pour une ville vivable à Oakville et à l'ébauche de modification du plan officiel.

Quelques participants ont posé des questions visant à clarifier le processus de CAT lui-même, notamment si la province utiliserait un règlement de zonage municipal (RDM) à l'avenir et si le programme de CAT avait été jusqu'à présent uniquement associé aux stations de métro.

Des questions ont été soulevées concernant le processus de consultation publique et les échanges avec le conseil municipal et le personnel de la Ville d'Oakville. Ces questions portaient notamment sur les éventuelles modifications apportées au plan de CAT à la suite de ces échanges, sur l'identité des principaux intervenants, sur le nombre de membres de la communauté ayant participé aux différentes activités de consultation et sur l'accès à l'enregistrement de la séance d'information virtuelle.

Infrastructure Ontario a indiqué qu'il n'y a ni intérêt ni intention de poursuivre la détermination du zonage sans consultation des élus locaux et sans proposition fondée sur la consultation publique, et que ces discussions sont essentielles à la suite du processus. Bien qu'Infrastructure Ontario ne puisse se prononcer sur le processus du RDM, il n'existe pour l'instant aucune voie vers une détermination du zonage, compte tenu du stade préliminaire de la proposition de CAT. Des discussions supplémentaires auront lieu lors du dépôt ultérieur de la proposition de CAT. *Ce commentaire a été fourni en décembre 2024, avant l'avis de proposition du Registre environnemental de l'Ontario (publié le 3 décembre 2025) demandant la priorité provinciale pour quatre RDM dans le cadre de la CAT.*

Infrastructures et services

Proposition révisée

Les participants ont posé des questions sur le processus de zonage, maintenant que la proposition révisée a été soumise. D'autres commentaires ont été formulés concernant le processus de consultation publique, et plusieurs participants ont indiqué souhaiter la tenue d'une audience publique officielle sur la proposition révisée, par souci de transparence et de reddition de comptes. Il a été suggéré qu'il n'y a ni urgence ni justification à imposer des RDM, et il a été mentionné que les terrains adjacents à la gare GO d'Oakville ont été approuvés par le conseil municipal d'Oakville. Des inquiétudes ont été exprimées quant au fait que les RDM pourraient procurer à un promoteur une importante plus-value foncière privée, sans pour autant garantir la réalisation de logements ou d'avantages publics plus rapidement.

Infrastructure Ontario a indiqué que la proposition révisée fait l'objet d'une période d'examen de 60 jours auprès de la Ville d'Oakville et que d'autres occasions de commentaires publics seront offertes lors du processus de zonage, une fois la proposition confirmée. Les commentaires recueillis tout au long du processus sont intégrés au rapport de synthèse de la consultation et sont publiés à titre de documents publics. Il a également été souligné que la consultation publique concernant ces sites a débuté avant le processus de CAT et se poursuit depuis près de quatre ans.

Proposition initiale

Les participants ont posé de nombreuses questions sur les infrastructures et les services existants et prévus dans le quartier Midtown Oakville, ainsi que sur les échéanciers de construction prévus. Plusieurs participants se sont interrogés sur la capacité des infrastructures et sur la capacité des services existants à absorber l'intensification. Ces questions portaient notamment sur la capacité des conduites d'eau potable et d'eaux usées, des conducteurs de distribution électrique, des usines de traitement des eaux et des eaux usées, ainsi que sur la capacité de production et de transport d'électricité.

Il a été noté que le processus de demande est itératif et que plusieurs exigences techniques devront être satisfaites avant que tout développement puisse aller de l'avant. Le processus n'en est qu'à ses débuts et d'autres étapes (comme l'élaboration du plan d'aménagement) seront nécessaires ultérieurement. Infrastructure Ontario, Distrikt Developments et les consultants de Distrikt travaillent actuellement à la révision de leur demande initiale à la suite des discussions approfondies avec le personnel municipal et aux commentaires reçus de la communauté.

Ces modifications seront intégrées à la future nouvelle demande, qui comprendra des rapports et des études mis à jour, notamment un rapport actualisé sur les services fonctionnels et la gestion des eaux pluviales. Tous les rapports associés à la nouvelle demande seront examinés par la Ville d’Oakville.

De plus, la demande a été diffusée à tous les organismes de services locaux (comme Oakville Hydro) qui ont la possibilité de formuler des commentaires à l’intention d’Infrastructure Ontario, de Distrikt Developments, des consultants de Distrikt et du personnel de la Ville d’Oakville. *Des rapports et des études mis à jour ont été rendus disponibles après la nouvelle demande en novembre 2025.*

Certains participants ont demandé si de nouvelles infrastructures seraient construites, citant notamment des centrales électriques, des lignes de transport d’électricité, des usines de traitement d’eau potable et des installations de gestion des eaux usées. Quelques participants ont interrogé sur le coût du projet pour les contribuables. Il a également été demandé si le projet finançait ou soutiendrait le financement d’infrastructures de transport actif, telles que des pistes cyclables ou la possibilité d’une passerelle piétonne au-dessus de l’autoroute QEW.

La conception des routes a aussi été abordée, et la question de la prise en compte des véhicules d’urgence lors de la planification du nouveau réseau routier a été soulevée. À titre d’exemple, il a été noté que certains nouveaux aménagements présentent des limitations d’accès pour les camions de pompiers.

Distrikt Developments a souligné que le projet de CAT contribuerait financièrement à la ville d’Oakville grâce aux frais d’aménagement, aux recettes fiscales foncières continues générées par le nouveau développement et au développement économique induit par la construction d’une CAT. En ce qui concerne les coûts de modernisation des infrastructures, Distrikt Developments a indiqué qu’ils seraient couverts par un partage des coûts avec d’autres constructeurs du quartier Midtown Oakville. Distrikt sollicitera également le soutien de tous les paliers gouvernementaux pour la mise en place de nouvelles infrastructures, jugées nécessaires pour répondre aux objectifs de croissance démographique et d’offre de logements.

Plusieurs participants ont soulevé des questions concernant l'intégration du projet au sein du quartier Midtown Oakville. On leur a demandé comment le plan d'aménagement actuel serait intégré au développement du secteur environnant, notamment au réseau routier proposé et aux augmentations ou déplacements des services publics. Quelques participants ont également interrogé les propriétaires fonciers voisins sur les modalités de développement futures, notamment s'ils seraient tenus de céder des terrains pour la désignation des routes et si le projet de CAT avait une incidence sur la faisabilité du développement sur ces terrains.

Quelques participants ont posé des questions sur le calendrier prévu et la construction de la CAT, notamment sur les phases des quatre sites, la proportion de logements disponibles d'ici deux à quatre ans et les capitaux nécessaires pour construire dans ces délais, compte tenu des conditions de marché difficiles.

Infrastructure Ontario et Distrikt ont souligné que la CAT donne l'impulsion nécessaire pour lancer le développement de l'ensemble du quartier Midtown Oakville et que, pour atteindre une masse critique permettant la création d'un centre communautaire, de commerces, d'EPAP et d'autres espaces à usage mixte, une certaine densité est requise. Cette croissance sera progressive et non instantanée, puisqu'elle s'étalera sur plus de 13 ans.

Proposition révisée

À la suite de la nouvelle soumission du projet de CAT, plusieurs participants ont demandé des précisions sur le calendrier proposé pour chaque phase de développement. Les participants ont également interrogé les intervenants sur la séquence des travaux routiers et de construction, notamment en ce qui concerne la circulation. Des inquiétudes ont été exprimées quant à la capacité des infrastructures existantes et prévues à supporter un développement de cette envergure. Concernant les échéanciers, les participants ont également indiqué qu'un allongement de la période de construction n'accélérerait pas le rythme des travaux, qui est pourtant une priorité provinciale. Il a été suggéré que le PAP 70) permette de démarrer les chantiers plus tôt afin de livrer des logements d'ici 2031, tout en réduisant les risques pour la population.

Infrastructure Ontario a confirmé que le plan des phases a été prolongé de 13 à plus de 25 ans afin de prévoir le temps nécessaire à la construction des infrastructures correspondantes et que les mises à jour du réseau routier sont conformes au PAP 70. Le consultant en transport de Distrikt a souligné que les sites sont suffisamment vastes pour permettre les travaux de construction sans empiéter sur le domaine public et que les prévisions de circulation tiennent compte de la mise en œuvre progressive et de l'utilisation future des modes de transport actifs sur les 25 ans de travaux.

Espace public et parcs

Proposition initiale

Les participants ont posé des questions et formulé des commentaires concernant leur expérience des espaces privés accessibles au public (EPAP) proposés. De manière générale, l'intérêt pour les espaces verts était important, et un souhait de voir davantage d'espaces aménagés a été exprimé, compte tenu du nombre de résidents. Plusieurs participants ont souligné l'importance de disposer de vastes espaces extérieurs pour créer des lieux de vie durables, agréables et sains.

Nombreux sont ceux qui ont indiqué être intéressés par la création de parcs et ont demandé si cette option serait incluse dans la CAT, certains précisant même qu'ils la préféreraient aux EPAP. Plusieurs participants ont formulé des commentaires sur les EPAP, certains s'inquiétant de leur taille et de leur capacité à offrir suffisamment d'espaces extérieurs publics, du manque de transparence et de compréhension quant au fonctionnement et l'entretien des EPAP, ainsi que d'une éventuelle privatisation future de ces espaces.

Les participants ont partagé des suggestions concernant l'aménagement des espaces verts, notamment la présence de gazon, d'arbres, de talus/dénivelés pour créer un effet de nature, d'arbustes/couvre-sol, d'allées, de bancs, d'aires de jeux et d'espaces suffisants pour les chiens.

Plusieurs questions ont été posées, notamment sur la part des espaces verts par rapport aux surfaces imperméables (comme le pavage) dans l'espace public, sur la présence d'aires de jeux pour enfants dans les espaces verts et sur l'emplacement prévu des parcs dans le reste du secteur de Midtown Oakville.

Le consultant en urbanisme de Distrikt a souligné que, conformément à la Loi sur l'aménagement du territoire, la Ville d'Oakville peut acquérir des espaces verts par cession de terrain ou par versement d'une compensation financière, contribuant ainsi à la création d'espaces verts hors site. Le taux de cession de terrain requis est de 10 % de la superficie totale du site, tandis que la proposition de la CAT prévoit 15 % de cette superficie pour les EPAP, soit plus que le taux requis. Puisque les EPAP sont gérés par le secteur privé, la Ville d'Oakville peut toujours obtenir une compensation financière pour l'acquisition de parcs hors site. Outre le tracé des nouvelles routes, le projet de modification du plan officiel de Midtown a identifié des emplacements pour des parcs publics autour du quartier au fur et à mesure de son développement, aucun de ces emplacements n'étant situé sur les terrains de la CAT. Les usages prévus pour l'EPAP continueront d'être précisés dans le cadre du processus de soumission de la CAT et de la demande de plan d'aménagement, en concertation avec le personnel de la Ville d'Oakville.

Proposition révisée

À la suite de la nouvelle soumission de la CAT, certains participants ont exprimé le souhait de voir davantage d'espaces verts et de corridors fauniques interconnectés. Infrastructure Ontario a confirmé que l'intention est de verser une compensation financière en lieu et place de l'acquisition de terrains de parc, et que la nouvelle soumission comprend 320 mètres carrés supplémentaires d'EPAP.

Services et équipements communautaires

Proposition initiale

Les participants ont posé plusieurs questions concernant les retombées communautaires futures, notamment les commerces et les espaces communautaires. Il a été suggéré d'inclure davantage de services et d'aménagements publics et moins d'espaces privés intérieurs et extérieurs, et de faire en sorte que la CAT soit plus qu'un simple lieu de vie et qu'il comprenne des espaces pour les activités parascolaires et les lieux de rencontre.

Les participants ont exprimé des inquiétudes quant au fait que certaines retombées communautaires soient qualifiées de « potentielles » dans la proposition, en particulier en ce qui concerne l'espace pour l'épicerie, que plusieurs ont considéré comme un élément essentiel du projet. Le souhait d'une épicerie abordable a également été exprimé.

Quelques participants se sont réjouis de la présence de commerces de détail au rez-de-chaussée et ont suggéré d'en aménager davantage aux étages supérieurs du podium afin d'accueillir les futurs résidents. Il a été suggéré d'inclure des services essentiels dans le complexe communautaire, tels qu'une pharmacie ou des cliniques de santé.

Les participants ont également soulevé des questions concernant l'emplacement des écoles pour les nouveaux résidents et la possibilité d'aménager des espaces scolaires au sein du complexe communautaire. Certains ont exprimé leur inquiétude quant au manque d'écoles dans le secteur. Des précisions ont été apportées concernant l'exploitant de l'espace communautaire, et la question a été soulevée de savoir pourquoi il n'était pas proposé que la Ville d'Oakville en assure la gestion.

Distrikt Developments a précisé que le YMCA est le partenaire désigné pour gérer le centre communautaire de 55 000 pieds carrés, ainsi que la garderie. L'ébauche de modification du plan officiel pour Midtown Oakville a identifié deux emplacements pour les écoles, dont aucun n'est situé sur les terrains de la CAT. La Ville consultera les conseils scolaires afin de déterminer le type et la taille de l'école, en fonction de la croissance démographique de Midtown Oakville.

Infrastructure Ontario a précisé que les partenaires de construction de ses programmes de CAT ne sont pas exemptés des frais liés aux retombées communautaires. Le programme de CAT vise à créer et à valoriser le développement, et ainsi à procurer des avantages supplémentaires par rapport à ceux obtenus par le biais du processus de demande traditionnel. Les avantages exacts n'ont pas encore été finalisés et continueront d'évoluer au fil du processus, en fonction des consultations publiques et des discussions avec le personnel municipal. Infrastructure Ontario, Distrikt Developments et les consultants de Distrikt intégreront des révisions aux retombées communautaires proposées dans une future nouvelle soumission.

Proposition révisée

Les participants ont demandé si la densité accrue finançait les retombées communautaires. Ils ont également exprimé le souhait de voir des espaces verts, des espaces communautaires sécurisés et davantage d'espaces verts. Infrastructure Ontario a confirmé que la valeur ajoutée générée par la densité accrue grâce au programme de CAT est réinvestie dans la communauté. Dans la proposition mise à jour, cela se traduit par un centre communautaire de 30 000 pieds carrés qui sera géré par le YMCA. Ce centre communautaire s'ajoute aux avantages communautaires proposés pour satisfaire aux exigences municipales, notamment une garderie, une bibliothèque publique et un espace communautaire.

La proposition révisée comprend d'importantes modifications aux installations communautaires proposées, en réponse aux commentaires reçus, notamment l'ajout d'une nouvelle bibliothèque publique et d'un espace communautaire polyvalent, afin de garantir la présence d'une installation communautaire dans chacun des quatre bâtiments.

5 Prochaines étapes

À la suite du dépôt de la proposition révisée de la CAT, Infrastructure Ontario et Distrikt Developments poursuivent leurs efforts auprès de la Ville d'Oakville afin d'obtenir la certitude du zonage.

Les demandes de documents de nouvelle soumission et de ressources pour la consultation communautaire peuvent être effectuées sur le site Web du projet, dirigé par le partenaire du bâtiment, à l'adresse www.oakvilletoc.ca. Le public peut également transmettre ses questions ou commentaires à Distrikt Developments à l'adresse info@oakvilletoc.ca.

La participation de la communauté est essentielle à ce processus, et nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont contribué à cette consultation sur la CAT.

Annexes

Annexe A

Invitation par carte postale

Annexe B

Liste des membres du CCL

Annexe A

Invitation par carte postale (Journée portes ouvertes virtuelle et en personne)

Première page :



Oakville Transit-Oriented Community Engagement Sessions

Virtual Engagement Session
 **Tuesday, December 10, 2024**
Zoom Webinar
Link to register: bit.ly/OakvilleTOC
6:30 – 8 p.m.
Phone Dial-In: (647) 558-0588
Meeting ID: 885 2448 9195

In-Person Engagement Session
 **Thursday, December 12, 2024**
Holiday Inn Oakville
590 Argus Road
Drop in anytime between
4 - 7 p.m.

OakvilleTOC.ca  Ontario 

Verso :



Oakville Transit-Oriented Community Engagement Sessions

Virtual Engagement Session
 **Tuesday, December 10, 2024**
Zoom Webinar
Link to register: bit.ly/OakvilleTOC
6:30 – 8 p.m.

In-Person Engagement Session
 **Thursday, December 12, 2024**
Holiday Inn Oakville
590 Argus Road
Drop in anytime between
4 - 7 p.m.

Register for Virtual Engagement Session


The Province of Ontario and Distrikt Developments invite you to participate in community engagement sessions about the future of Midtown Oakville as a proposed mixed-use transit-oriented community anchored by the Oakville GO Station along the Lakeshore West Line.

Visit OakvilleTOC.ca to:

- Learn about the project and community benefits.
- Submit your questions or feedback.

OakvilleTOC.ca  Ontario 

Annexe B

Liste des membres du CCL

Liste des membres

Pour le Comité consultatif local (CCL), Infrastructure Ontario a contacté plus de 24 organismes communautaires situés dans un rayon d'un kilomètre autour des terrains du projet de CAT d'Oakville, à quelques exceptions près, notamment des organismes municipaux. Le Comité consultatif local (CCL) comprenait les groupes d'intervenants suivants:

- Quartier 3 - Conseillère municipale et régionale, Janet Haslett-Theall
- Quartier 3 - Conseiller municipal, Dave Gittings
- Argus Development Inc.
- Central Oakville Residents Association
- Chartwell-Maple Grove Residents Association
- First Capital REIT
- Oak-Lane Park Investments Inc.
- Oakville Community Association
- Oakville Green Conservation Association Inc.
- Oakville Historical Society
- Ontario Retirement Communities Association (ORCA)
- Remington Group
- Ridgecross Lyons Lane Inc.
- Trafalgar Chartwell Residents Association Inc.
- Trafalgar Township Historical Society
- Oak Park Neighbourhood Centre
- West River Residents Association
- WeLoveOakville