



ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE CONSULTATION

5 août à 18h30
En vidéoconférence

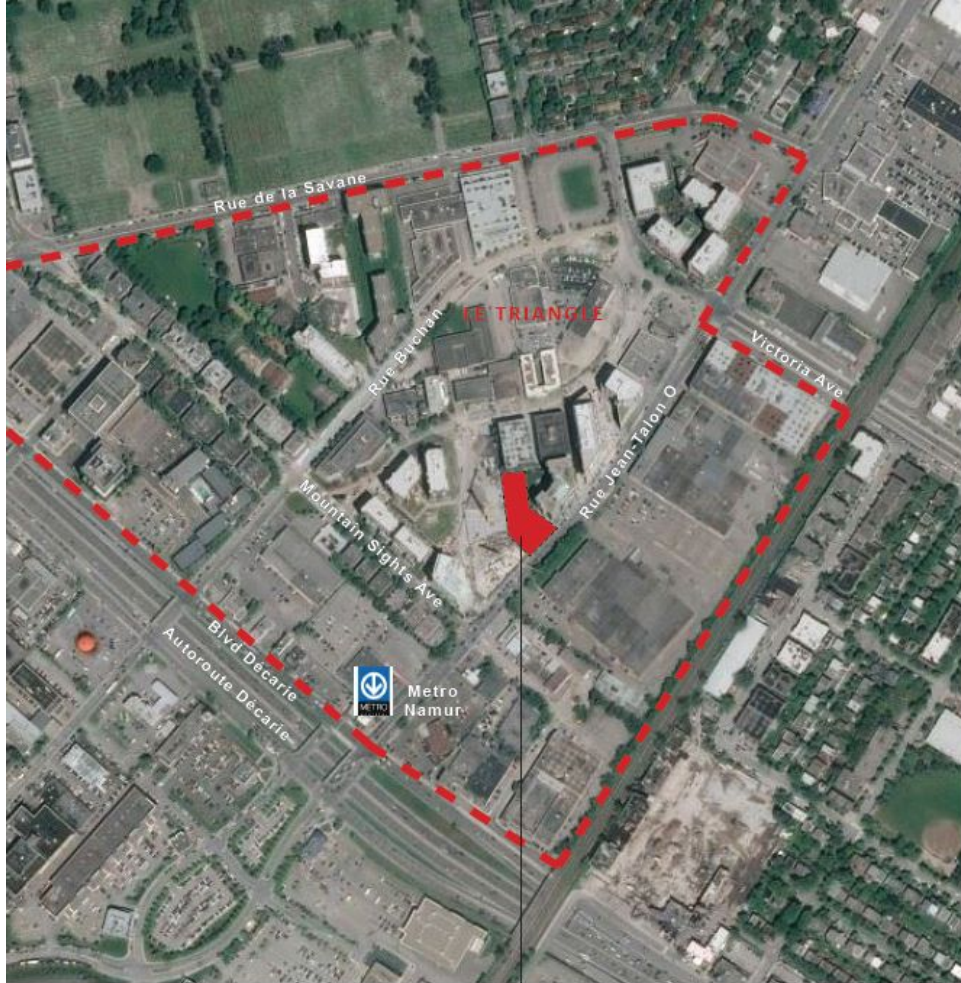
Adopter un projet particulier visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un bâtiment d'habitation de 12 étages
5005, rue Jean-Talon O.

DERNIÈRE MISE À JOUR : 29 juin 2020

DÉROULEMENT DE L'ASSEMBLÉE

1. **Ouverture de l'assemblée**
2. **Présentation du projet de règlement**
3. **Présentation du processus d'approbation référendaire**
4. **Période de questions et commentaires**
5. **Fin de l'assemblée**

PROJET PARTICULIER

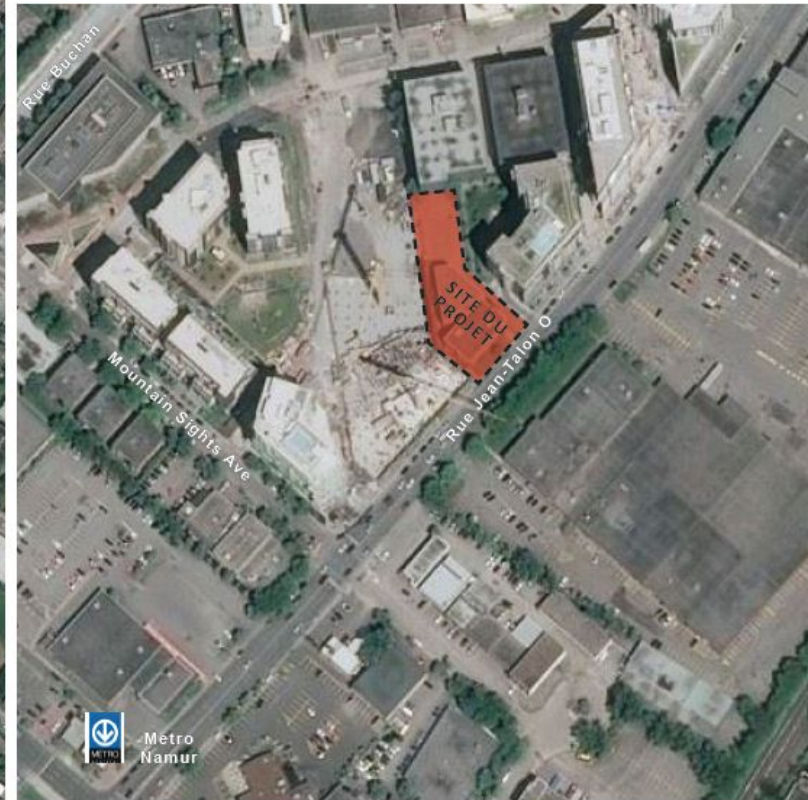


SITE DU PROJET

LOCALISATION ET VISION DU PROJET

Le projet est situé au 5005 Jean-Talon Ouest à quelques mètres (+/- 270 m) de la station de métro Namur. Il propose environ 134 unités d'habitation et quelques commerces au RDC afin d'animer le domaine public. Le projet se développe sur 12 étages en structure de béton et 3 étages au sous-sol abritant des cases de stationnements.

La vision du projet s'inscrit dans les mêmes orientations de la ville quant à la densification urbaine et la requalification du quartier le triangle en proposant un lieu dynamique à proximité des services. Le projet propose un complexe résidentiel avec des logements de qualité





28 AOÛT 2019

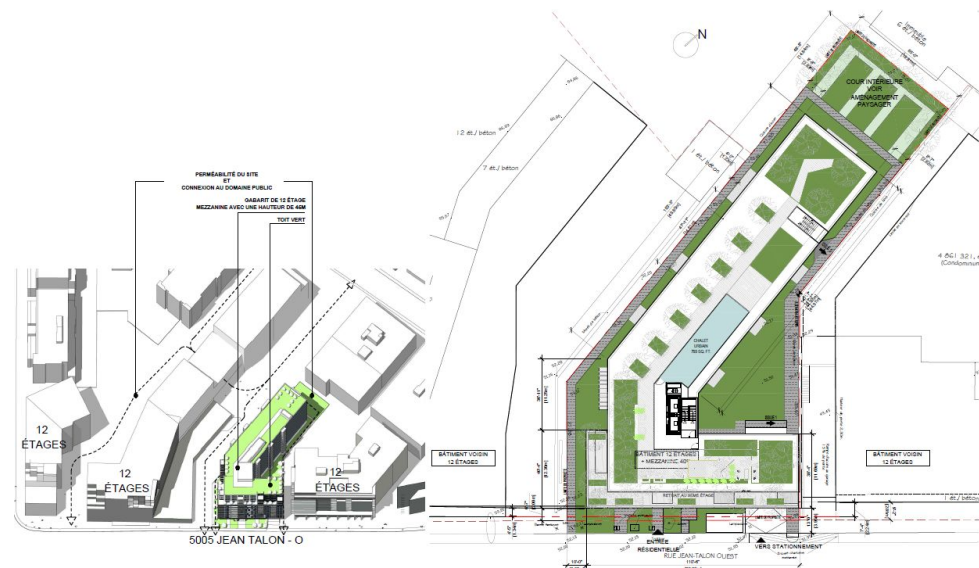
Présentation du dossier au CCU pour un avis préliminaire

Commentaires

- Aucun inconvénient à la démolition du bâtiment. La conservation du bâtiment ne vient ajouter aucune valeur supplémentaire au secteur;
- Préoccupation pour l'implantation du bâtiment;
- Ajout d'une allée véhiculaire vient créer une largeur avec l'allée véhiculaire voisine qui néglige la sécurité des piétons;
- L'architecture manque d'articulation et ne se distingue pas par rapport aux bâtiments voisins;
- L'orientation du terrain et la volumétrie amoindrit la qualité de vie des résidents par le manque d'ensoleillement

Recommandation du comité

- Revoir l'architecture du bâtiment proposé pour qu'il se distingue
- Revoir le mode d'implantation





Dépressions dans le volume afin d'articuler la façade ←



Cour latérale ouest



Existant

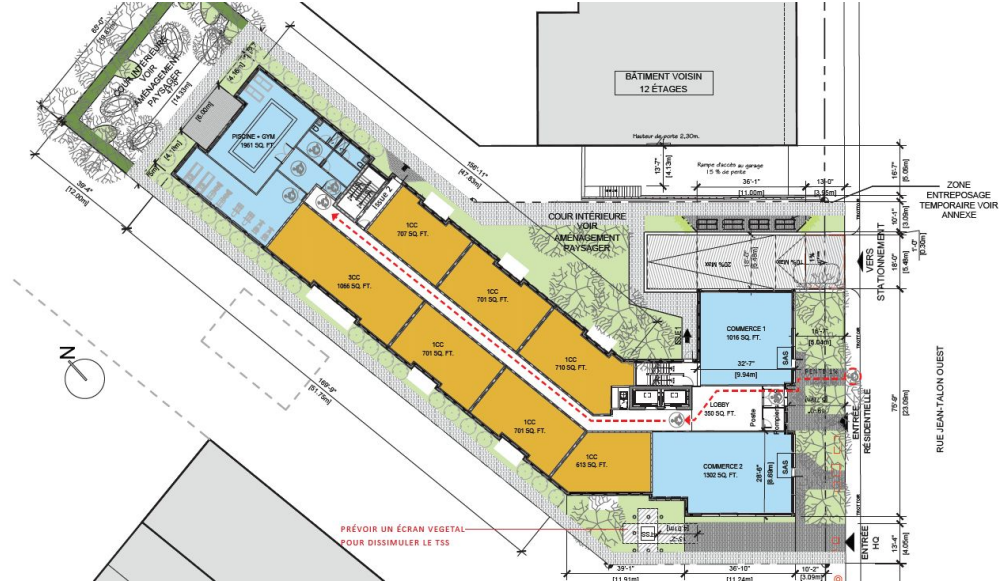


	PLAN D'URBANISME	ZONAGE ACTUEL	PROPOSÉ
USAGE	Secteur mixte	C.6B, C.7B, I.2C, C.1(2)C	H
HAUTEUR	-	7-16 m	45 m
ÉTAGES	2 à 12 étages	-	12 étages
DENSITÉ	Forte	3	5.3
STATIONNEMENT	-	76 unités / 25% 56 unités	76 unités

 = Dérogations

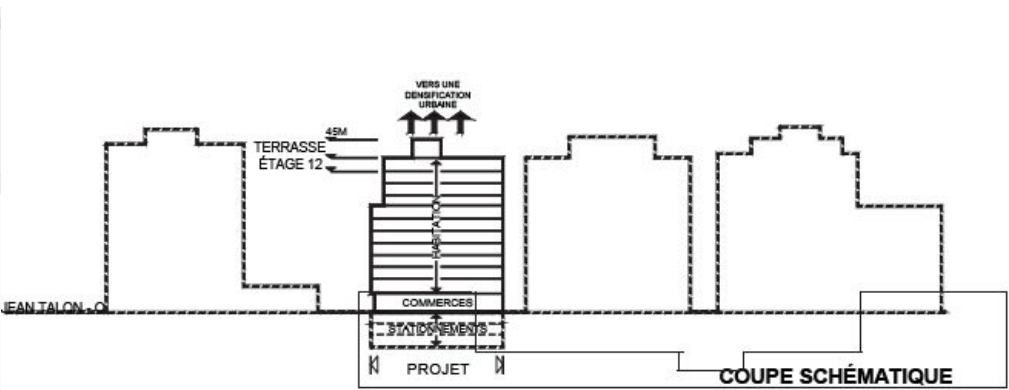


Chalet urbain (ajout d'un article au 2e projet de résolution)





ALIGNEMENT DE LA HAUTEUR DU R-D-C AVEC LE VOISINAGE







21 mars 9h00



21 mars 12h00



21 mars 15h00



21 juin 9h00



21 juin 12h00



21 juin 15h00



21 septembre 9h00



21 septembre 12h00



21 septembre 15h00



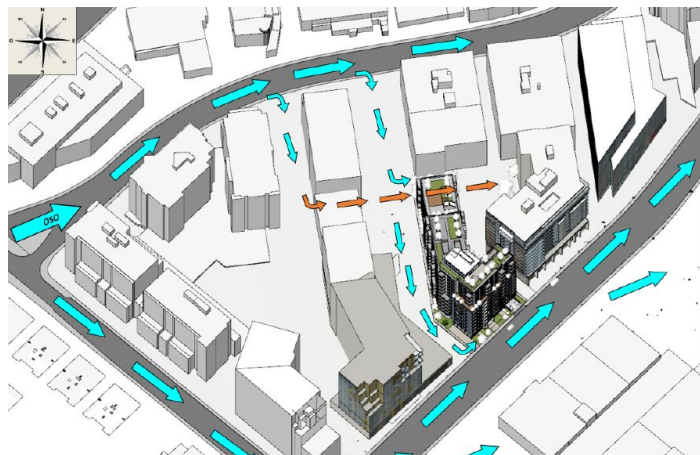
21 décembre 9h00



21 décembre 12h00



21 décembre 15h00

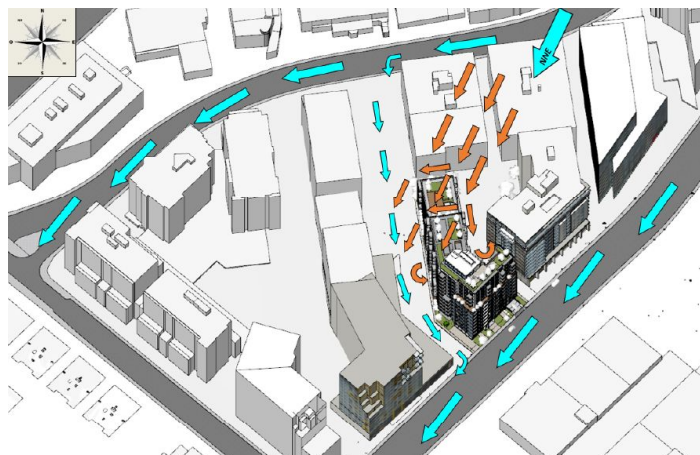


Courants par vents provenant du secteur ouest-sud-ouest

La canalisation des d'OSO sur les rues Jean-Talon Ouest et Buchan ne sera pas augmentée par la présence du projet. Les effets identifiés par vents d'OSO seront plutôt perçus en hauteur par les usages du nouveau projet au niveau du toit de la volumétrie de 7 à 12 étages.

Recommandation

Il est recommandé que l'aménagement paysager proposé sur le toit soit présent tout au long de la façade gauche du projet.



Courants par vents provenant du secteur nord-nord-est

Le projet ne présente pas d'impacts négatifs particuliers sur les voies publiques par rapport aux conditions qui prévalent actuellement sur le site. La présence du projet n'augmentera pas la canalisation des vents sur les rues Jean-Talon Ouest et Buchan. Les effets identifiés seront plutôt perçus par les usagers du nouveau projet au niveau du jardin intérieur limitrophe au projet Rêve du toit

Recommandation

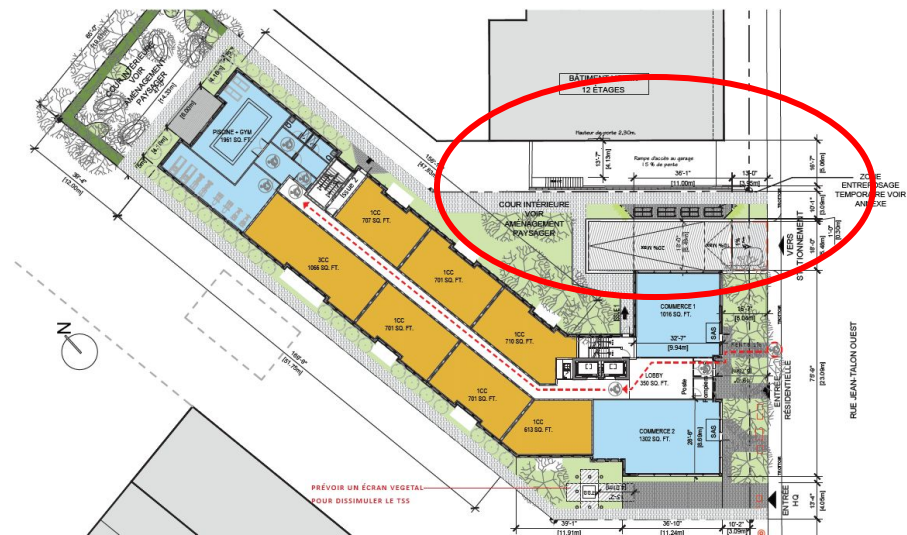
L'aménagement paysager proposé viendra freiner les vitesses du vent à ces endroits.

Conditions de circulation aux heures de pointe

Les volumes véhiculaires additionnels à prévoir suite au redéveloppement us site sont très négligeables par rapport à la demande existante et **ne devraient pas causer de détérioration sensible** des conditions de circulation par rapport à ce qui est constaté à l'heure actuelle.

Conditions d'entrée / sortie du site

- Les mouvements qui seront les plus difficiles à effectuer seront les mouvements de virage à gauche car les véhicules devront couper 2 flux de circulation pour s'insérer dans le trafic.
- Ces manoeuvres ne modifieront pas les conditions de circulation actuelles de manière tangible
- La probabilité qu'un véhicule effectue un virage à gauche depuis l'accès du stationnement projeté pendant qu'un véhicule effectue un virage à droite à partir du situé à l'est du projet est inférieur à 5%
- Dans cette optique, le concepteur veillera à optimiser la longueur de la zone de sortie dans laquelle se positionne, en attente d'insertion sur la rue Jean-talon Ouest.



Conclusion

- Les analyses de circulation mettent en évidence le fait que l'empreinte du projet sur la circulation seront vraiment minime, et ce pour les raisons suivantes;
 - Le nombre de véhicules généré est conservateur (maximum) durant les heures de pointe. En raison de la proximité du réseau routier supérieur et de son niveau de congestion durant les heures de pointe, une bonne partie des automobilistes quittant le site devraient adapter leur comportements;
 - Les comportements des locataires et propriétaires ne cessent d'évoluer. Ceux qui choisissent ce site pour y habiter, le font pour des raisons de proximité avec le transport en commun. Le fait d'avoir un espace de stationnement permet à certains de posséder un véhicule qu'ils utilisent le soir ou la fin de semaine; ou encore cela donne de la plus-value à leur unité résidentielle.

Le concepteur devra s'assurer d'optimiser la visibilité des automobilistes en sortie du garage en leur offrant minimalement une zone d'attente adéquate, soit une longueur d'environ un véhicule (7 m)

En raison de sa localisation à proximité du métro et des habitudes de transports des futurs occupants, le projet est viable avec une aire de stationnement d'une capacité entre 60 et 100 unités, mais il ne constituera pas une grande alternative à la problématique du stationnement sur rue du secteur qui est déjà au maximum.

- Considérant que le bâtiment existant n'a pas de valeur architecturale particulière et n'est pas conçu pour une transformation importante ;
- Considérant que la proposition permet d'augmenter la densité du site, de façon considérable, qui est situé à environ 270 m² de la stations de métro station Namur rencontrant les objectifs du Plan d'urbanisme (Objectif 3 -Consolider et mettre en valeur le territoire touchant les réseaux de transport existants et projetés);
- Considérant que le projet s'inscrit dans un secteur en transformation (Le Triangle) tel qu'identifié au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ;
- Considérant que Conformément à la politique locale sur le logement abordable, social et familiale, le requérant va faire une contribution financière au montant approximativement de 442 500\$.

La DAUSE recommande **FAVORABLEMENT** le projet avec la condition suivante:

- Réduire le nombre d'unité de stationnement à 56 unités (proposé 76 unités)

Un nouvel article a été ajouter au PP-119 pour autoriser un chalet urbain au toit

- Autoriser la démolition du bâtiment existant;
- Autoriser l'usage "Habitation";
- **Autoriser un chalet urbain sur le toit** (ajout au 2e projet de résolution)
- Autoriser une densité de 5.3;
- Autoriser une aire de stationnement de 76 unités;
- Fournir un plan de gestion des matières résiduelles;
- Demande de permis soumis à un PIIA;

MERCI