

| Identification | | Numéro de dossier : 1203558028 |
|---|--|--------------------------------|
| Unité administrative responsable | Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme | |
| Niveau décisionnel proposé | Conseil d'arrondissement | |
| Charte montréalaise des droits et responsabilités | Ne s'applique pas | |
| Projet | - | |
| Objet | Poursuivre la procédure d'adoption du projet de résolution approuvant le particulier PP-117 visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un projet résidentiel mixte de 12 étages et d'un bâtiment dédié au logement social pour la propriété située au 5196-5200, rue de la Savane, conformément aux règles de l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020, notamment en remplaçant l'assemblée publique de consultation prescrite par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (article 125 RLRQ, c. A-19.1) par une consultation écrite d'une durée de 30 jours. | |

Contenu

Contexte

Le projet de résolution PP-117 adopté en séance du conseil le 11 mars 2020 visé par le présent sommaire aurait fait l'objet, en temps normal, d'une assemblée publique de consultation, comme prescrit par l'article 136 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1).

Or, depuis le 13 mars 2020, le gouvernement du Québec a décrété l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire québécois par le décret numéro 177-2020. Depuis cette date, ce décret a été renouvelé en continu par des décrets subséquents qui habilite le ministre de la Santé et des Services sociaux à ordonner toute mesure nécessaire pour protéger la santé de la population.

Dans le contexte de la gestion de crise entourant le coronavirus (COVID-19), la ministre de la Santé et des Services sociaux a signé le 22 mars 2020 l'arrêté ministériel 2020-008 qui a ensuite été modifié par l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020.

L'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020 prévoit notamment :

« Que toute procédure autre que référendaire qui fait partie du processus décisionnel d'un organisme municipal et qui implique le déplacement ou le rassemblement de citoyens soit suspendue, sauf si le conseil en décide autrement... [l]a procédure doit être remplacée par une consultation écrite d'une durée de 15 jours, annoncée au préalable par un avis public; ».

Décision(s) antérieure(s)

CA20 170064

Adopter, tel que soumis, le projet de résolution approuvant le projet particulier PP-117 visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un projet résidentiel mixte de 12 étages et d'un bâtiment dédié au logement social pour la propriété située au 5196-5200, rue de la Savane, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017).

Description

L'Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce compte se prévaloir de la procédure de remplacement prévue à l'arrêté ministériel 2020-033 et tenir une consultation écrite d'une durée de 30 jours en remplacement de l'assemblée publique de consultation prévue par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Un avis public à cet effet sera diffusé et les citoyennes et citoyens disposeront d'un délai de 30 jours pour transmettre leurs commentaires écrits, par courriel ou par la poste. La documentation relative au projet sera disponible pour consultation sur le site internet de l'arrondissement et une soirée de consultation aura lieu en vidéoconférence.

Les commentaires reçus et les réponses fournies par l'arrondissement seront colligés dans un rapport de consultation écrite, lequel fera partie du dossier décisionnel soumis au conseil d'arrondissement pour les étapes d'adoption subséquentes.

Justification

La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE) juge que l'adoption du second projet de résolution pour autoriser le projet particulier PP-117 est primordiale et qu'il est essentiel que la procédure d'adoption se poursuive dans le contexte actuel selon les adaptations prévues par l'arrêté ministériel 2020-033 qui prévoit la tenue d'une consultation écrite en remplacement de l'assemblée publique de consultation normalement prévue par la Loi, puisque :

- la crise du logement qui sévit actuellement est marquée par une grave pénurie et un taux d'inoccupation des logements au niveau bas le plus depuis les 15 dernières années;
- la pandémie actuelle liée au COVID-19 accentue la crise du logement et ses effets, en retardant notamment la livraison de nouvelles unités de logement;
- la procédure de consultation écrite établie par l'arrêté ministériel 2020-033 établit un cadre consultatif valable et permettant aux citoyens et groupes de s'exprimer convenablement sur les objets de modification réglementaire proposés.

Aspect(s) financier(s)

Ne s'applique pas.

Développement durable

Ne s'applique pas.

Impact(s) majeur(s)

Ne s'applique pas.

Impact(s) lié(s) à la COVID-19

Le remplacement de l'assemblée de consultation publique par une consultation écrite est possible, comme prévu par l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020.

Opération(s) de communication

La tenue de cette consultation écrite sera annoncée par un avis public qui comprendra :

- la description du projet de règlement;
- l'adresse Web à laquelle l'information est diffusée concernant le projet et la soirée de consultation en vidéoconférence;
- les adresses où les personnes peuvent transmettre des commentaires écrits, par courriel ou par courrier.

Calendrier et étape (s) subséquente (s)

1. 11 mars 2020 : Avis de motion et adoption du projet de résolution par le conseil d'arrondissement;
2. juin 2020 : Publication de l'avis relatif à la consultation écrite et mise en ligne de la page Web dédiée;

3. juillet 2020 : Consultation écrite (30 jours); une soirée de consultation en vidéoconférence aura lieu, la date et l'heure sera précisée dans l'avis;
4. 8 septembre 2020 : Dépôt du rapport de consultation et adoption, le cas échéant, du second projet de résolution règlement par le conseil d'arrondissement;
5. Processus d'approbation référendaire, le cas échéant;
6. Adoption, le cas échéant, de la résolution par le conseil d'arrondissement;
7. Certificat de conformité et entrée en vigueur de la résolution, le cas échéant.

Conformité aux politiques , aux règlements et aux encadrements administratifs

À la suite des vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

Validation

Intervenant et Sens de l'intervention

Autre intervenant et Sens de l'intervention

Parties prenantes

Services

Lecture :

Responsable du dossier

Dino CREDICO
Conseiller en aménagement
Tél. : 514 868-4463
Télécop. : 000-0000

Endossé par :

Sébastien MANSEAU
Chef de division
Tél. : 514-872-1832
Télécop. :
Date d'endossement : 2020-05-19 13:57:36

Approbation du Directeur de direction

Steve DESJARDINS
Chef de division - permis et inspections
Tél. : 514 872-6270

Approuvé le : 2020-06-10 16:30

Approbation du Directeur de service

Tél. :

Approuvé le :

Numéro de dossier :1203558028

| | |
|--|--|
| Numéro de dossier :1203558028 | |
| Unité administrative responsable | Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme |
| Niveau décisionnel proposé | Conseil d'arrondissement |
| Charte montréalaise des droits et responsabilités | Ne s'applique pas |
| Projet | - |
| Objet | Poursuivre la procédure d'adoption du projet de résolution approuvant le particulier PP-117 visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un projet résidentiel mixte de 12 étages et d'un bâtiment dédié au logement social pour la propriété située au 5196-5200, rue de la Savane, conformément aux règles de l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020, notamment en remplaçant l'assemblée publique de consultation prescrite par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (article 125 RLRQ, c. A-19.1) par une consultation écrite d'une durée de 30 jours. |

IL EST RECOMMANDÉ:

Poursuivre la procédure d'adoption du projet de résolution du projet particulier PP-117 faisant l'objet du présent sommaire décisionnel, conformément aux règles de l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020, notamment en remplaçant l'assemblée publique de consultation prescrite par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1) par une consultation écrite d'une durée de 30 jours.

-- Signé par Stephane P PLANTE/MONTREAL le 2020-06-16 15:57:52, en fonction de /MONTREAL.

Signataire :

Stephane P PLANTE

Directeur d'arrondissement
Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Bureau du
directeur d'arrondissement

Numéro de dossier :1203558028



Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du conseil d'arrondissement

Séance ordinaire du lundi 22 juin 2020

Résolution: CA20 170181

SÉANCE PUBLIQUE DE CONSULTATION ÉCRITE - PP-117

Il est proposé par Marvin Rotrand

appuyé par Christian Arseneault

De poursuivre la procédure d'adoption du projet de résolution du projet particulier PP-117 faisant l'objet du présent sommaire décisionnel, conformément aux règles de l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020, notamment en remplaçant l'assemblée publique de consultation prescrite par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1) par une consultation écrite d'une durée de 30 jours.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

40.09 1203558028

Geneviève REEVES

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 23 juin 2020

| Identification | | Numéro de dossier : 1203558005 |
|---|---|--------------------------------|
| Unité administrative responsable | Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme | |
| Niveau décisionnel proposé | Conseil d'arrondissement | |
| Charte montréalaise des droits et responsabilités | Ne s'applique pas | |
| Projet | - | |
| Objet | Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un projet résidentiel mixte de 12 étages et d'un bâtiment dédié au logement social pour la propriété située au 5196-5200, rue de la Savane, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017). | |

Contenu

Contexte

Le propriétaire de l'immeuble situé au 5196-5200, rue de la Savane a déposé à la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises une demande de projet particulier pour démolir le bâtiment existant et y construire un projet résidentiel de 12 étages ainsi qu'un bâtiment de 7 étages pour le logement social.

Ce projet comporte certaines dérogations au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276) qui seront décrites plus bas dans le présent sommaire.

Le projet est admissible à une évaluation, dans le cadre du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).

Décision(s) antérieure(s)

Juin 1999 Règlement 99-029 sur l'occupation du bâtiment portant le numéro 5200C, rue de la Savane (CO99 01422).

Description

Propriété

Le site, qui fait l'objet de la présente demande, est situé sur la rue de la Savane à l'intersection de l'avenue Mountain Sights. Le terrain est situé dans un secteur où les usages commerciaux lourds et industries légères sont autorisés. Il est bordé, sur l'avenue Mountain Sights, par un secteur résidentiel de forte densité (H.6-7). Finalement, le terrain est situé dans un secteur en transformation (identifié au Plan d'urbanisme) orienté vers un développement résidentiel de forte densité.

La hauteur du cadre bâti des propriétés adjacentes au site varie de 1 à 3 étages.

Projet

Le projet, tel que présenté au comité consultatif d'urbanisme (CCU), vise principalement à démolir le bâtiment commercial existant, pour y construire un bâtiment mixte (commercial - résidentiel) de 12 étages ainsi qu'un bâtiment pour le logement social de 7 étages. Les principales caractéristiques du projet

sont les suivantes:

Volet privé

- bâtiment d'une hauteur variant de 4 à 12 étages pour environ 300 logements ;
- une modulation du volume du bâtiment visant à réduire le nombre de logements constamment à l'ombre ;
- taux d'implantation d'approximativement de 51% et une densité entre 4.4 et 4.5;
- un rez-de-chaussée partiellement commercial ;
- un stationnement souterrain de 150 unités (ratio de 0.5 unité/logement) dont 8 réservées pour l'auto-partage ;
- intensification de l'activité résidentielle sur un terrain situé à proximité de deux stations de métro (stations de la Savane et Namur) ;
- une cour intérieure ;
- sur le toit du 4e étage, un toit terrasse aménagé et accessible à partir du 5e étage;
- plan préliminaire sur la gestion des matières résiduelles .

Logement social

- bâtiment d'une hauteur de 7 étages pour approximativement 74 logements ;
- taux d'implantation d'approximativement 49% et une densité entre 3.2 et 3.4 ;
- un stationnement souterrain de 26 unités (ratio de 0,25 unité/logement).

Le promoteur a également déposé des plans préliminaires pour la gestion des matières résiduelles et la mobilité durable pour le site.

Étude en matière d'impacts sur les déplacements

L'étude en matière d'impacts sur les déplacements a été réalisée par un consultant et les résultats ont été validés par le bureau technique de l'arrondissement.

L'étude démontre que l'ajout des 2 bâtiments génère un nombre non négligeable de véhicules sur le réseau routier. Toutefois, selon la simulation réalisée par le consultant, les débits semblent se diffuser sur l'ensemble du réseau de façon assez équitable. De plus, il y a lieu de penser que le nombre réel de déplacements automobiles sera plus faible que les chiffres présentés dans l'étude, car le nombre de logements pris en considération pour réaliser l'étude a été revu à la baisse (de 372 à 301 logements), tout comme le nombre d'unités de stationnement qui sera aussi revu à la baisse. Puisqu'il n'y a pas de détérioration du niveau de service de plus d'un niveau, le promoteur n'est pas dans l'obligation d'ajouter des mesures de mitigation.

Nonobstant ce constat, le promoteur pourrait proposer des mesures additionnelles afin d'encourager les modes actifs et collectifs. Le nombre de cases de stationnement pour vélo est actuellement au minimum selon nos exigences, celui-ci pourrait donc être revu à la hausse. D'autant plus que l'espace au sous-sol ne pourra être occupé par autant d'unité de stationnement pour les voitures.

À cet égard, le promoteur a déposé un plan préliminaire de mobilité durable.

Étude d'ensoleillement

L'étude d'ensoleillement a démontré que l'articulation de la volumétrie réduit les impacts d'ombrages sur un minimum de logements et que l'ombre causée par un bâtiment de cette ampleur se concentre principalement dans la cour intérieure du projet. Compte tenu de l'orientation du terrain (S-O) et de la hauteur du bâtiment, il n'est pas anormal qu'un projet de cette ampleur cause des impacts sur certaines parties du terrain et des propriétés voisines. L'impact le plus important observé se produit au solstice d'hiver (décembre) à partir de 15h00.

Avis sur les impacts éoliens

RWDI, firme de génie-conseil qui a réalisé un avis pour le promoteur, est d'avis que les impacts dus au vent sont négligeables et que les conditions de vent seront, de façon générale, convenable. À cet effet, citons un extrait de la conclusion de la lettre d'opinion de RWDI sur les conditions potentielles sur et autour du projet, rédigé le 2 décembre 2019.

"Compte tenu du climat local, de la hauteur modeste des bâtiments proposés et de l'intégration de plusieurs éléments d'atténuation, nous sommes d'avis que les conditions de vent sur le site et autour de celui-ci peuvent être généralement convenables à l'utilisation prévue, y compris en ce qui concerne tous les trottoirs, la place centrale et la plupart des entrées des bâtiments. Aucune action du vent importante n'est prévue pour les zones piétonnes sur le site du complexe proposé et autour de ce dernier."

Des vitesses de vent supérieures à celles souhaitées peuvent se produire en hiver aux entrées des bâtiments le long de la rue de la Savane, ainsi que dans les aires de repos situées près des coins externes des bâtiments proposés et sur le toit vert du podium en été. Si nécessaire, il est possible d'obtenir des conditions de vent acceptables grâce à l'utilisation de mesures locales d'atténuation des effets du vent."

Une étude plus approfondie sur les impacts éoliens devra être déposée lors de la demande de permis .

Déroghations demandées

La principale dérogation demandée vise à autoriser l'usage habitation sur le site. Cette modification correspond aux orientations énoncées au plan d'urbanisme (objectif 3 - action 3.2 - soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport en commun) qui vise à favoriser une intensification et une diversification des activités aux abords des stations de métro .

Le projet particulier prévoit également des critères afin de permettre l'étude des nouvelles constructions et de l'aménagement paysager en révision architecturale (PIIA).

Présentation du dossier au CCU

Le dossier a été présenté au CCU le 15 janvier 2020. Lors de cette rencontre, le comité a émis une recommandation favorable au projet. À cet égard, le comité a formulé des conditions qui reprennent les recommandations de la direction, entre autres, de réduire le nombre d'unités de stationnement et d'offrir plus d'unités de stationnement pour vélos.

Contribution au logement social

Dans le cadre de la politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial, le requérant va céder une partie de son terrain à la ville afin de réaliser un bâtiment, sur site, pour le logement social. La proposition soumise prévoit la création d'environ 74 logements sociaux. Le volet privé du projet comprendra également des logements abordables.

À cet effet, une entente sera signée avec le Service de l'habitation de la Ville de Montréal.

Justification

La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises recommande favorablement la demande pour les raisons suivantes:

- le bâtiment n'a pas de valeur architecturale particulière et n'est pas conçu pour une transformation importante;
- la proposition permet d'augmenter la densité du site, de façon considérable, qui est situé à proximité de 2 stations de métro (environ 250 m de la station de métro de la Savane et à environ 500 m de la 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);
- le projet s'inscrit dans un secteur en transformation tel qu'identifié au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal;
- le projet comporte un volet social sur site d'environ 74 unités d'habitation;
- lors de sa séance du 15 janvier 2020, le CCU a formulé une recommandation favorable à la demande de projet particulier.

Cette recommandation est accompagnée des conditions suivantes:

- réduire le nombre d'unités de stationnement de 25 % tel que prescrit par l'article 562 du règlement d'urbanisme (réduire de 150 à 112 unités de stationnement);

- ajouter des unités de stationnement pour vélo au ratio de 1 unité/logement.

À la suite des discussions avec le promoteur, il a été convenu de permettre 150 unités de stationnement, dont 8 réservées pour l'auto-partage,. En contre partie, le requérant devra fournir 3% de logements dont la superficie de plancher minimale sera de 90 m² (±10 logements). Ce nombre sera ajouté à celui exigé pour les logements familiaux en vertu de la politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels sur le logement abordable, social et familial.

De plus, après avoir révisé le volet social du projet avec la direction de l'habitation, il a été décidé de retirer l'obligation de fournir un nombre minimal d'unités de stationnement. Cet ajustement permettra de réduire les coûts de construction du bâtiment dédié au logement social et également de rencontrer les orientations de la ville visant à réduire l'utilisation de l'automobile.

Aspect(s) financier(s)

Développement durable

En concordance avec les orientations de la ville, le projet comprend un plan de mobilité durable et met à profit la proximité du site à deux stations de métro.

Impact(s) majeur(s)

Impact(s) lié(s) à la COVID-19

Opération(s) de communication

Mars 2020 Publication d'un avis et affiche sur le bâtiment pour annoncer l'assemblée publique de consultation ;
 31 mars 2020 Assemblée publique de consultation.

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

Mars 2020 Publication d'un avis et affiche sur le bâtiment pour annoncer l'assemblée publique de consultation ;
 31 mars 2020 Assemblée publique de consultation
 6 avril 2020 Adoption du second projet de résolution du PPCMOI
 Avril 2020 Publication d'un avis pour les demandes de pétitions en vue de l'ouverture d'un registre
 4 mai 2020 Adoption du PPCMOI
 Mai-juin 2020 Certificat de conformité

Conformité aux politiques , aux règlements et aux encadrements administratifs

Validation

| |
|--|
| Intervenant et Sens de l 'intervention |
| Autre intervenant et Sens de l 'intervention CCU / Favorable |

| | |
|--------------------------|-----------------|
| Parties prenantes | Services |
|--------------------------|-----------------|

Lecture :

Responsable du dossier

Dino CREDICO

Conseiller en aménagement

Tél. : 514 868-4463

Télécop. :

Endossé par :

Sébastien MANSEAU

Chef de division

Tél. : 514-872-1832

Télécop. :

Date d'endossement : 2020-02-25 16:12:42

Approbation du Directeur de direction

Tél. :

Approuvé le :

Approbation du Directeur de service

Tél. :

Approuvé le :

Numéro de dossier : 1203558005

| | |
|--|---|
| Numéro de dossier :1203558005 | |
| Unité administrative responsable | Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme |
| Niveau décisionnel proposé | Conseil d'arrondissement |
| Charte montréalaise des droits et responsabilités | Ne s'applique pas |
| Projet | - |
| Objet | Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un projet résidentiel mixte de 12 étages et d'un bâtiment dédié au logement social pour la propriété située au 5196-5200, rue de la Savane, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017). |

ATTENDU QUE lors de sa séance du 15 janvier 2020, le comité consultatif d'urbanisme a émis une recommandation favorable au projet.

ATTENDU QUE le projet rencontre l'objectif 3 du Plan d'urbanisme qui vise à consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés en augmentant la densité du site qui est situé à proximité de deux stations de métro.

ATTENDU QUE conformément à la politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial des discussions sont en cours entre le requérant et le service de l'habitation de la Ville de Montréal pour déterminer la contribution du requérant pour le logement social. L'entente doit être signée au plus tard 14 jours avant l'adoption de la résolution autorisant le projet particulier.

IL EST RECOMMANDÉ :

D'adopter, tel que soumis, le projet de résolution approuvant le projet particulier visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un projet résidentiel mixte de 12 étages et d'un bâtiment dédié au logement social pour la propriété située au 5196-5200, rue de la Savane, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017).

De mandater la secrétaire d'arrondissement pour tenir une séance publique de consultation.

SECTION I
CHAPITRE I
TERRITOIRE D'APPLICATION

1. La présente résolution s'applique au territoire décrit par le plan intitulé « Territoire d'application » joint en annexe A à la présente résolution.

CHAPITRE II

AUTORISATIONS

2. Malgré la réglementation d'urbanisme applicable au territoire décrit à l'article 1, la démolition du bâtiment portant les numéros civiques 5196 à 25200, rue de la Savane, ainsi que la construction et l'occupation d'un bâtiment résidentiel, avec un rez-de-chaussée commercial et la construction d'un bâtiment résidentiel dédié au logement social sont autorisés aux conditions prévues à la présente résolution.

À cette fin, il est notamment permis de déroger:

- à l'article 123 du *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce* (01-276) afin d'autoriser l'usage habitation pour les bâtiments I et II;
- aux lignes 2 et 3 de l'article 506 du *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce* (01-276) afin de ne pas exiger un ratio minimum d'unités de stationnement pour le bâtiment II;
- au chapitre I du Titre VI du *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce* (01-276) afin de ne pas exiger des unités de chargement pour le bâtiment I.

Toute autre disposition réglementaire non incompatible avec celles prévues à la présente résolution continue de s'appliquer.

CHAPITRE III CONDITIONS GÉNÉRALES

SECTION 1 CONDITIONS APPLICABLES À LA DÉMOLITION

3. La démolition du bâtiment portant les numéros civiques 5196 à 5200, rue de la Savane est autorisée.

4. La demande d'autorisation de démolition doit être déposée en même temps que la demande de permis de construction pour le bâtiment I tel qu'identifié sur le plan intitulé « Plan d'implantation » joint en annexe B à la présente résolution.

5. Les travaux de démolition doivent débuter dans les 24 mois suivants l'entrée en vigueur de la présente résolution. Si ce délai n'est pas respecté, l'autorisation faisant l'objet de la présente résolution devient nulle et sans effet.

6. Préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition, un plan de réutilisation ou de gestion des déchets de démolition doit être déposé.

7. Les travaux de construction doivent débuter dans les 60 mois suivants l'entrée en vigueur de la présente résolution. Si ce délai n'est pas respecté, l'autorisation faisant l'objet de la présente résolution devient nulle et sans effet.

8. Si les travaux de construction ne débutent pas dans les 12 mois suivants la fin des travaux de démolition, le terrain doit être décontaminé, remblayé, nivelé et gazonné.

9. Une garantie bancaire égale à 15% de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière doit être déposée préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition afin d'assurer le respect de la condition de l'article 8. La garantie doit être maintenue en vigueur jusqu'à ce que la construction du toit du 12^e étage du bâtiment soit complétée.

SECTION 2 CONDITIONS APPLICABLES LORS DE LA SUBDIVISION CADASTRALE

10. Une demande d'approbation d'opération cadastrale visant l'ensemble du territoire décrit à l'article 1 doit être déposée avant ou au même moment que la première demande de permis de construction pour le bâtiment I.

11. L'opération cadastrale doit prévoir la création d'au moins 2 lots.

SECTION 3 CONDITIONS GÉNÉRALES

SOUS-SECTION 1 CADRE BÂTI

12. La hauteur maximale en mètre et en étage pour chaque bâtiment ou partie de bâtiment doit correspondre à celle identifiée sur les plans intitulés « Élévations et Coupes » joints en annexe C à la présente résolution.

Malgré l'alinéa précédant, la hauteur d'un bâtiment peut varier de plus ou moins 1 m.

13. Les marges minimales doivent correspondre à celles identifiées sur le plan intitulé « Plan d'implantation » joint en annexe B à la présente résolution.

Malgré l'alinéa précédent l'implantation d'un mur d'un bâtiment peut varier de plus ou moins 15 cm.

La disposition particulière numéro un pour la zone 0004 de la grille des usages et spécifications de l'annexe A du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce ne s'applique pas afin d'exiger un recul du bâtiment par rapport à la ligne arrière du terrain.

14. La superficie de plancher maximale autorisée pour l'usage habitation pour le bâtiment I est de 27 000 m².

SOUS-SECTION 2 USAGES

15. En plus des usages déjà autorisés, l'usage de la catégorie H et de la catégorie C.2 sont également autorisés.

Malgré l'alinéa précédant, les usages « carburant », « pièces, accessoires automobiles (vente) et véhicules automobiles (location, vente) » et « hôtels-appartements » ne sont pas autorisés.

16. Les accès aux commerces et aux résidences situés sur un même niveau doivent être distincts.

17. En plus des logements familiaux exigés en vertu de la politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels sur le logement abordable, social et familial, le bâtiment I du projet doit comporter un minimum de 3% de logements possédant chacun une superficie de plancher minimale de 90 m², calculée à l'intérieur des murs.

SOUS-SECTION 3 AFFICHAGE

18. Aucune partie d'une enseigne ne doit dépasser la ligne du parapet du basilaire.

19. Les enseignes sur socle ne sont pas autorisées.

20. Aux fins de calcul de la superficie des enseignes, la catégorie d'usage principale à considérer est la

catégorie C.2.

21. Une enseigne éclairée artificiellement par translucidité grâce à une source de lumière placée à l'intérieur de l'enseigne et à une paroi translucide n'est pas autorisée, sauf si elle est formée de lettres détachées ou de symboles graphiques. L'utilisation du tube néon n'est pas autorisée.

SOUS-SECTION 4

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET OCCUPATION DES COURS ET DES TOITS

22. Une demande de permis de construction déposée en vertu de la présente résolution doit être accompagnée d'un plan d'aménagement paysager préparé par un expert dans le domaine et comprenant un tableau de plantation indiquant le nombre, les variétés et les dimensions des arbres qui seront plantés sur le site.

23. Les travaux d'aménagement paysager prévus à la présente résolution doivent être complétés dans les 12 mois suivant la fin des travaux de construction de chacune des phases du projet de développement.

24. Aucun équipement de type transformateur sur socle (TSS) ne doit être visible d'une voie ou d'un espace public pour le bâtiment I.

Pour le bâtiment II, un équipement de type transformateur sur socle (TSS) doit être dissimulé derrière un écran. Cet écran doit être approuvé selon les critères de l'article 36 de la présente résolution.

25. Tout élément technique tel une chambre annexe ou un espace d'entreposage de déchets et de matières recyclables et compostables doit être situé à l'intérieur d'un bâtiment.

Lorsque des équipements destinés à la collecte des ordures ou des matières recyclables sont temporairement déposés à l'extérieur, en vue d'une collecte, un espace spécifique doit leur être dédié. Cet espace ne peut être situé en cour avant.

26. La rampe d'accès au garage souterrain du bâtiment I doit être aménagée dans l'axe de la rue Mayrand.

27. Le toit du 4^e étage du bâtiment I ainsi que le toit du 7^e étage du bâtiment II doivent être aménagés avec une terrasse, un patio ou une pergola.

28. Les abris temporaires pour automobiles, vélos ou piétons, autres que les auvents, sont interdits en cour avant. Ils sont également interdits au-dessus d'une voie d'accès à un stationnement.

29. Une clôture doit être approuvée selon les critères de l'article 36.

SOUS-SECTION 5

STATIONNEMENT ET CHARGEMENT

30. Un maximum de 150 unités de stationnement est autorisé pour le bâtiment I dont 8 doivent être réservées pour l'auto-partage.

31. Malgré l'article 560 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276), aucune unité de stationnement n'est exigée pour le bâtiment II.

32. L'aménagement d'une unité et d'une aire de chargement doit être approuvé selon les critères de l'article 37 de la présente résolution.

SECTION 4

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

33. Aux fins de la délivrance d'un permis de construction ou de transformation impliquant un agrandissement ou une modification de l'apparence extérieure, de l'implantation ou de l'aménagement des espaces extérieurs relatifs à un bâtiment autorisé par la présente résolution, les travaux doivent être approuvés conformément au titre VIII du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (01-276) selon les objectifs et critères de la présente section.

SOUS-SECTION 1 IMPLANTATION D'UN BÂTIMENT

34. L'objectif est de favoriser l'implantation des bâtiments dont l'alignement de construction, l'implantation au sol, la composition volumétrique et le traitement des basiliaires ainsi que l'aménagement des espaces libres doivent respecter les principes et le caractère général des constructions et des aménagements extérieurs illustrés sur les plans intitulés « **Plan d'implantation** », **joint en annexe B** à la présente résolution;

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants:

- 1° L'implantation des bâtiments doit exprimer le caractère unique de leurs positionnements dans la trame urbaine et contribuer à son animation;
- 2° Le recul des bâtiments doivent permettre d'assurer la réalisation d'un aménagement paysager de qualité sur le site, notamment des lieux de détente conviviaux ainsi que la préservation ou la plantation d'arbres d'alignement à grand déploiement sur le domaine public;
- 3° Le recul du bâtiment pour le bâtiment II sur la ruelle située à l'est du site doit permettre suffisamment de dégagement pour favoriser la création d'un écran végétal;
- 4° Des mesures de mitigation doivent être intégrées afin d'atténuer les impacts éoliens, soit par la densification de la végétation ou l'installation d'écrans paysagers sur le toit vert.

SOUS-SECTION 2 ARCHITECTURE D'UN BÂTIMENT

35. L'objectif est de favoriser la construction des bâtiments d'architecture contemporaine qui tient compte des caractéristiques particulières du terrain, de son milieu d'insertion et de sa situation dans un secteur à transformer ou à construire et doivent respecter les principes et le caractère général des constructions et des aménagements extérieurs illustrés sur les plans intitulés « **Plans et perspectives** », **joint en annexe D** à la présente résolution;

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants :

- 1° Les caractéristiques architecturales doivent permettre de bien lire qu'il s'agit d'une construction contemporaine, tant par le design que par les matériaux;
- 2° L'effet de masse créé par les volumes du bâtiment I doit être atténué par la présence de retraits, des ouvertures, des terrasses et l'utilisation des matériaux;
- 3° Les accès aux différents usages situés dans le bâtiment I doivent être traités distinctement. Les accès aux commerces et aux résidences situés sur un même niveau doivent être distincts et bien identifiés pour chaque usage;
- 4° L'apparence architecturale de toutes les façades doit être traitée comme des façades principales;
- 5° La fenestration doit être maximisée pour assurer un grand apport de lumière aux espaces

intérieurs et profiter des vues possibles;

6° Le rez-de-chaussée de chacun des bâtiments doit favoriser un lien avec le domaine public et contribuer à l'animation de la rue;

7° Les matériaux employés doivent présenter des qualités de durabilité;

8° L'utilisation de matériaux de revêtement d'un toit et d'un mur extérieur réfléchissant la chaleur et la lumière d'une manière diffuse est privilégiée.

SOUS-SECTION 3

AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

36. L'objectif est d'accroître la présence de la végétation sur le site et de créer un milieu de vie et des espaces à l'échelle humaine qui favorisent et multiplient les lieux de rencontres et les interactions entre les différents usagers de ces espaces.

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants :

1° Toutes les cours doivent être pourvues d'un aménagement paysager comprenant soit des espaces de détente, soit des placettes, des végétaux et des arbres à grand déploiement. La présence de verdure doit être largement privilégiée à celle d'un revêtement minéral;

2° Le verdissement des toits du bâtiment I et II et l'utilisation de matériaux perméables doivent être privilégiés;

3° Un écran paysager dense, composé de strates arborées et arbustives doit être réalisé en bordure de la limite sud du site et est du terrain;

4° L'aménagement d'une voie d'accès véhiculaire doit se faire de façon à minimiser son impact par rapport à la sécurité des piétons;

5° L'aménagement des espaces extérieurs doit intégrer des approches environnementales. Le projet devrait recourir à un aménagement plus durable, par exemple, en optant pour une gestion écologique des eaux de pluie;

6° Les équipements techniques et mécaniques situés sur un toit doivent être dissimulés derrière des écrans architecturalement liés au bâtiment ou recevoir un traitement qui favorise leur intégration aux bâtiments. Ils doivent être localisés de manière à favoriser une utilisation du toit par les résidents;

7° Un équipement d'éclairage extérieur doit être conçu de manière à réduire l'éblouissement et l'impact de la dispersion lumineuse vers le ciel et sur les propriétés adjacentes;

8° L'espace visant à être occupé par un équipement de type transformateur sur socle (TSS) doit être aménagé de façon à atténuer son impact visuel. Cet aménagement doit permettre un accès facile à l'équipement pour son entretien.

9° Le traitement d'un clôture doit s'harmoniser avec l'architecture du bâtiment et doit contribuer à la mise en valeur du site.

SOUS-SECTION 4

UNITÉ ET AIRE DE CHARGEMENT

37. L'objectif est d'assurer les espaces de chargement nécessaire à la desserte des activités commerciales à même le site en limitant les impacts négatifs quant à la circulation véhiculaire et piétonne, au stationnement et au chargement.

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants:

- 1° les espaces de chargement correspondent aux besoins des activités commerciales proposées sur le site;
- 2° Les unités et les aires de chargement doivent être conçus, situés et traités de façon à minimiser les impacts associés à la circulation véhiculaire et piétonne;
- 3° L'espace occupé à cette fin doit être aménagé de façon à atténuer l'impact visuel dû à l'utilisation qui en est faite et protéger le piéton.

ANNEXE A

Intitulée "Territoire d'application"

ANNEXE B

Intitulée "Plan d'implantation"

ANNEXE C

Intitulée "Élévations et coupes"

ANNEXE D

Intitulée « Plans et perspectives »

-- Signé par [Guylaine GAUDREULT/MONTREAL](#) le 2020-03-03 11:43:37, en fonction de /MONTREAL.

Signataire :

Guylaine GAUDREULT

directeur(trice) - serv. adm. en arrondissement
Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction des
services administratifs et du greffe

Numéro de dossier : 1203558005

Numéro de dossier : 1203558005

Unité responsable **administrative** Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme**Objet** Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un projet résidentiel mixte de 12 étages et d'un bâtiment dédié au logement social pour la propriété située au 5196-5200, rue de la Savane, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).**COMITÉ CONSULTATIF D'URBANISME**Séance publique du mercredi 15 janvier 2020, à 18 h 30
5160, boulevard Décarie, rez-de-chaussée, à la salle du Conseil**Extrait du compte rendu****3.1 5196-5200, rue de la Savane - PPCMOI**

Étudier un projet particulier visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un projet résidentiel mixte de 12 étages pour la propriété située aux 5196-5200, rue de la Savane, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).

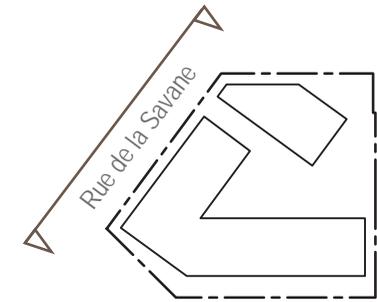
Recommandation du comité

Le comité recommande d'autoriser la demande.

Responsable du dossier
Dino CREDICO
Conseiller en aménagement
Tél. : 514 868-4463

Numéro de dossier : 1203558005

P- 1 - ANNEXE C- ÉLÉVATIONS ET COUPE

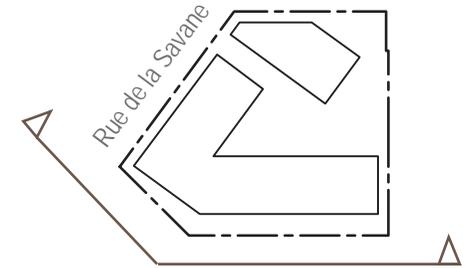


Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

25 FÉVRIER 2020

CDN-NDG

P- 2 - ANNEXE C- ÉLÉVATIONS ET COUPE

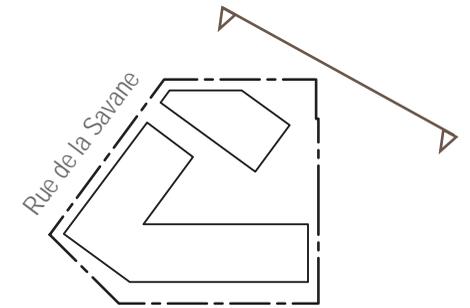


Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

25 FÉVRIER 2020

CDN-NDG

P- 3 - ANNEXE C- ÉLÉVATIONS ET COUPE



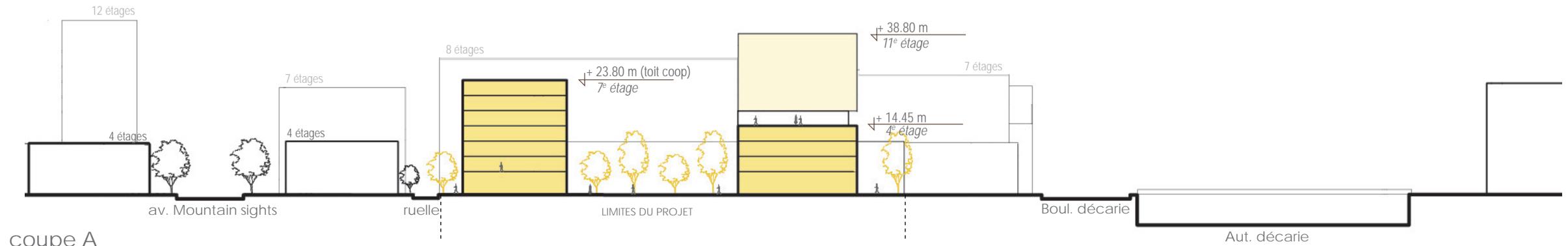
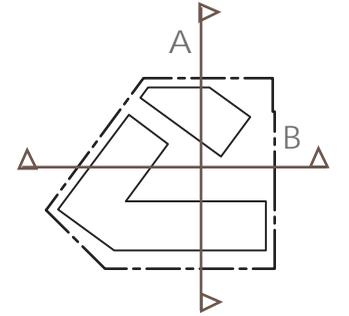
RUE DE LA SAVANE

Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

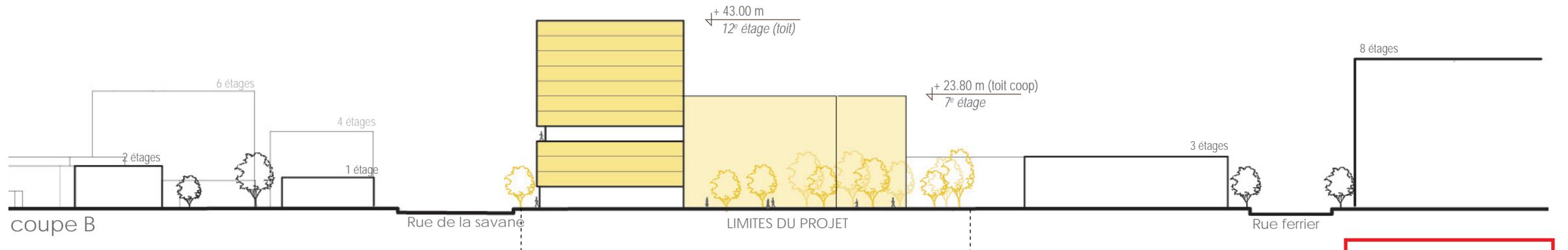
25 FÉVRIER 2020

CDN-NDG

P- 4 - ANNEXE C- ÉLÉVATIONS ET COUPE

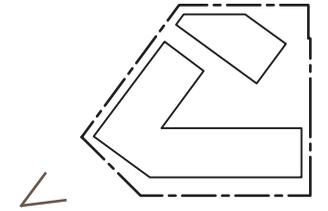


coupe A

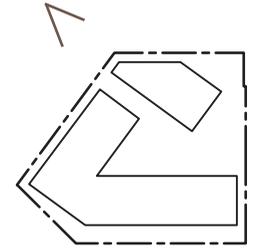


coupe B

P-1- ANNEXE D - PERSPECTIVES



P-2- ANNEXE D - PERSPECTIVES



P-3- ANNEXE D - PERSPECTIVES



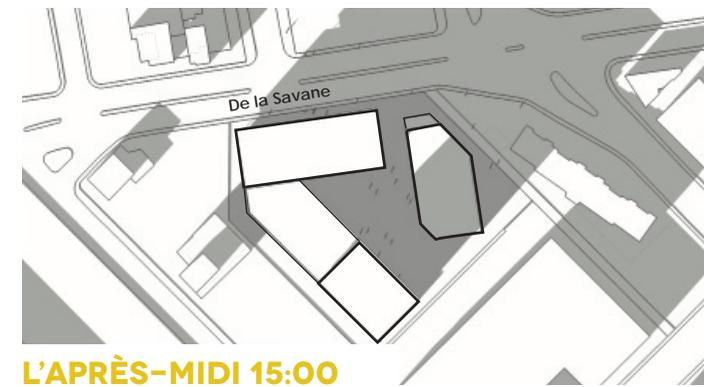
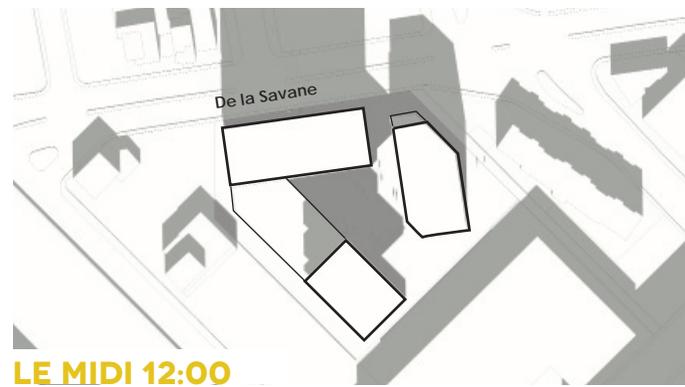
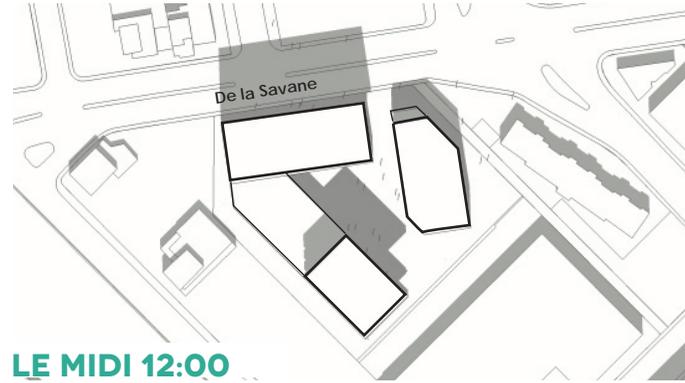
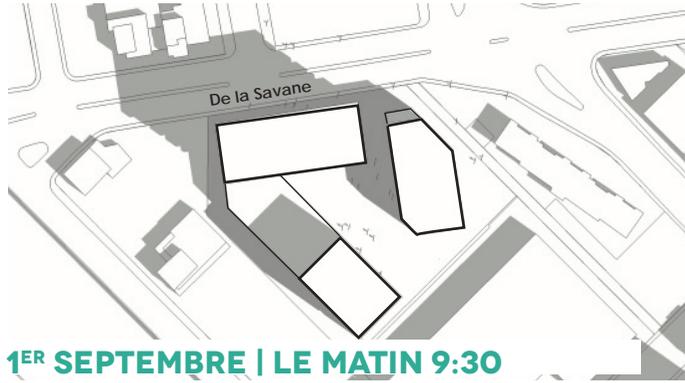
P-4- ANNEXE D - PERSPECTIVES



P-5- ANNEXE D - PERSPECTIVES



vues fournies par olymbeo





600 Southgate Drive
Guelph, ON N1G 4P6
Canada

Tel: +1.519.823.1311
Fax: +1.519.823.1316

2 décembre 2019

Robert Libman

Architecte MOAQ

rlibman@olymbec.com

Olymbec

333 Boulevard Décarie, 5th floor

Saint-Laurent, Québec H4N 3M9

P: (514) 344-3334 x1218

**Re: Étude sur les vents au niveau piétonnier - Lettre d'opinion
De la Savane - Montréal, Québec
Référence RWDI # 1602079**

Cher M. Libman:

Conformément à votre demande, Rowan Williams Davies & Irwin inc. (RWDI) a préparé cette lettre pour émettre des commentaires sur les conditions potentielles du vent sur et autour du projet de De la Savane à Montréal. Cette évaluation qualitative s'appuie sur notre connaissance des conditions éoliennes locales, sur la conception de bâtiments actuelle en date du 20 novembre 2019, ainsi que sur notre expérience et notre jugement professionnel.

Renseignements sur le site et l'édifice

Le complexe immobilier proposé est situé du côté sud de la rue de la Savane, entre le boulevard Décarie et l'avenue Mountain Sights (image 1). Le site est actuellement occupé par un bâtiment commercial de deux étages. Les bâtiments existants dans les environs immédiats sont généralement de faible hauteur, et le site est bordé d'une autoroute en déblai au sud-ouest, d'un parc à l'est et d'un grand cimetière au nord-est (image 1).

Le complexe comprend trois bâtiments résidentiels; les deux premiers, de 11 et 12 étages, sont montés sur un podium commun de quatre étages, tandis que l'autre s'élève sur sept étages (Image 2). Les zones piétonnes d'intérêt comprennent : les trottoirs publics, les entrées de bâtiments, les passages entre et sous les bâtiments, ainsi que la place publique et les espaces d'agrément extérieurs situés au niveau du sol et au-dessus de celui-ci.

Données Météorologiques

Les statistiques du vent enregistrées à l'Aéroport International Trudeau de Montréal ont été analysées pour les saisons d'été (avril à septembre de 6 h à 22 h) et d'hiver (octobre à mars de 8 h à 18 h) saisons. Les heures et les mois utilisés pour définir les saisons sont cohérents avec ceux utilisés par RWDI dans ses études précédentes à Montréal. Le nombre d'heures est réduit pendant l'hiver en raison des piétons qui sont moins enclins à passer du temps à

l'extérieur lorsque la température est froide. L'image 3 représente graphiquement la distribution de la fréquence et de la direction des vents pour les deux saisons. Lorsque toutes les données sont prises en compte, on remarque que les vents du sud-sud-ouest jusqu'à l'ouest sont prédominants à la fois en été et en hiver. Les vents du nord-nord-est et du nord-est sont aussi prédominants en hiver, comme l'indique le côté droit de la rose des vents.

Des vents forts d'une vitesse moyenne supérieure à 30 km/h mesurés à l'aéroport (à une hauteur d'anémomètre de 10 m) ont lieu plus souvent en hiver qu'en été. Des vents forts de l'ouest-sud-ouest sont fréquents dans les deux saisons, comme le démontre la rose des vents à l'image 3. En hiver, des vents du nord-est sont aussi fréquents, comme l'indique le côté droit de la rose des vents. Les vents en provenance de ces directions pourraient être à l'origine de conditions difficiles et même violentes.

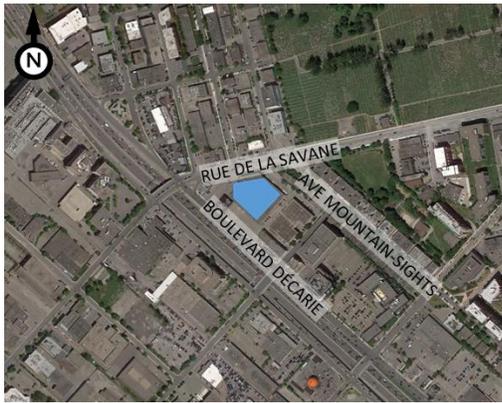
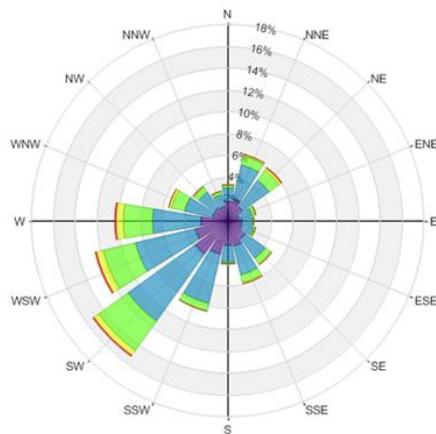


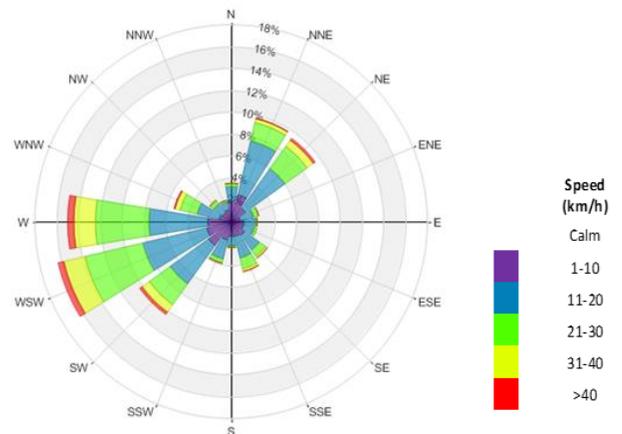
Image 1: Site de développement et ses environs (photo gracieuseté de GoogleTM Earth)



Image 2: Rendu du développement proposé



Été (Avril à septembre, 6 h à 22 h)



Hiver (Octobre à mars et de 8h à 18h)

Image 3: Distribution directionnelle (%) des vents (en provenance de) — Aéroport Montréal-Trudeau

Effet éolien potentiel

Afin de commenter sur les conditions générales de vent sur et autour du développement proposé, RWDI a examiné les données météorologiques à long terme pour la région, tel que décrit ci-dessus. Les plans du bâtiment existant et de l'ajout proposé, en date du 20 novembre 2019, ont également été passés en revue, en plus des informations afférentes à l'environnement existant. L'image 4 présente un plan du rez-de-chaussée sur lequel la rose des vents d'hiver est superposée. Elle peut servir de référence pour les points abordés dans la suite de la présente lettre.

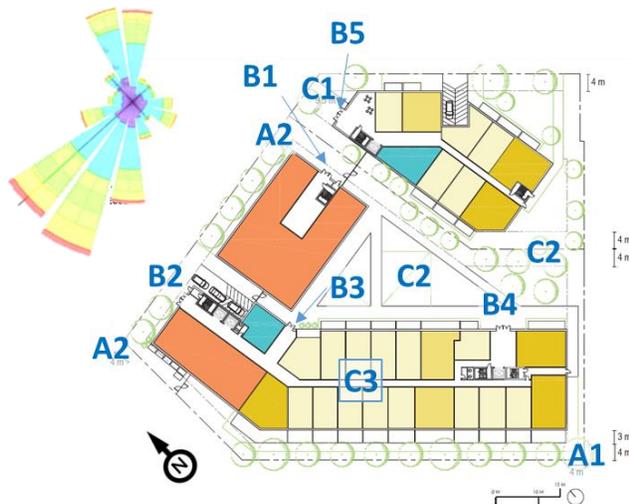


Image 4: plan du rez-de-chaussée intégrant la rose des vents d'hiver et les zones piétonnes importantes

- Le complexe proposé comprend plusieurs éléments de protection contre le vent, comme un podium entre les bâtiments élevés, une orientation favorable des passages, qui sont perpendiculaires aux vents dominants, et une cour centrale entourée de bâtiments (Image 4). Cependant, les bâtiments de plus grande hauteur que ceux dans les environs immédiats ont tendance à faire obstacle aux vents plus forts à haute altitude et à les faire dévier vers le sol, provoquant ainsi une augmentation du vent au niveau du sol, surtout autour des angles du bâtiment.
- Les vitesses du vent qui en découlent devraient être généralement acceptables dans toutes les zones piétonnes au niveau du sol pendant l'été, mais elles pourraient de temps à autre être plus élevées que celles souhaitées en hiver en raison des variations saisonnières du climat local (image 3). Par exemple, on s'attend à des vitesses du vent plus élevées à l'angle sud-est du site (A1 dans l'image 4) ainsi que sur les trottoirs le long de la rue de la Savane (A2) en raison de l'accélération de l'écoulement de vent autour des angles des bâtiments. Les conditions de vent qui en découlent devraient satisfaire au critère de confort pour les trottoirs tout au long de l'année étant donné la hauteur modeste des bâtiments proposés.



- Les conditions de vent sur les autres trottoirs, dans le parc qui se trouve à l'est et dans le cimetière qui se trouve au nord-est, ne devraient pas être influencées par le développement proposé en raison de leur emplacement et de leur distance.
- Comme le montre l'Image 4, les entrées B1, B3 et B4 des bâtiments sont situées du côté sous le vent des bâtiments proposés en ce qui concerne les vents dominants du sud-ouest et de l'ouest. Par conséquent, il est probable que des conditions de vent convenables prévaudront dans ces zones. Cependant, les entrées B2 et B5 sont exposées aux vents de l'ouest et du nord-est en hiver. Si possible, les entrées B2 et B5 devraient être en retrait de la façade principale du bâtiment, ou des pare-vents et des auvents devraient être intégrés dans la conception des entrées afin d'assurer une protection contre le vent. Des mesures équivalentes pourraient également permettre de protéger l'entrée B1, car elle est exposée aux vents du nord-est.
- Des conditions de vent convenables sont prévues le long des passages situés sous et entre les bâtiments proposés, car ceux-ci sont perpendiculaires aux vents dominants. Des conditions de vent convenables sont également prévues sur la place centrale (C2 dans l'Image 4), qui est protégée de la plupart des vents dominants par les bâtiments proposés. Une légère augmentation du vent peut se produire autour des aires de repos prévues près des coins externes des bâtiments (C1 dans l'image 4, par exemple). Pour réduire la vitesse du vent, notamment afin de créer des conditions de vent confortables pendant les saisons intermédiaires, des mesures localisées d'atténuation des effets du vent peuvent être ajoutées à l'aménagement paysager autour de ces aires de repos, telles que, par exemple, des jardinières de grande hauteur, des clôtures d'intimité et des treillis surélevés.
- Des vitesses de vent supérieures à celles souhaitées peuvent également se produire en été sur le toit vert (emplacement C3) en raison de l'exposition accrue et de la canalisation des vents dominants de l'ouest et du sud-ouest entre les bâtiments élevés. Pour ralentir la vitesse des vents, les mesures habituelles que l'on pourrait ajouter afin d'améliorer les conditions de vent comprennent des garde-corps élevés, des pare-vents, des treillis, des éléments d'aménagement paysager et d'autres mesures. Les conditions de vent hivernales peuvent devenir inconfortables de temps à autre dans ces zones surélevées. Selon l'usage prévu en hiver, cela peut ne pas causer de problème.



Olymbec
De La Savane
Référence RWDI # 1602079

Conclusion de remarques

Compte tenu du climat local, de la hauteur modeste des bâtiments proposés et de l'intégration de plusieurs éléments d'atténuation, nous sommes d'avis que les conditions de vent sur le site et autour de celui-ci peuvent être généralement convenables à l'utilisation prévue, y compris en ce qui concerne tous les trottoirs, la place centrale et la plupart des entrées des bâtiments. Aucune action du vent importante n'est prévue pour les zones piétonnes sur le site du complexe proposé et autour de ce dernier.

Des vitesses de vent supérieures à celles souhaitées peuvent se produire en hiver aux entrées des bâtiments le long de la rue de la Savane, ainsi que dans les aires de repos situées près des coins externes des bâtiments proposés et sur le toit vert du podium en été. Si nécessaire, il est possible d'obtenir des conditions de vent acceptables grâce à l'utilisation de mesures locales d'atténuation des effets du vent, qui sont brièvement abordées dans la présente lettre.

Nous espérons que cela répond à vos exigences pour le projet. Si vous avez des questions ou si vous avez besoin d'autres renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec nous.

Sincèrement vôtre,

RWDI

Hanqing Wu, Ph.D., P.Eng.
Directeur technique / Associé Corporatif

Sonia Beaulieu, M.Sc., P.Eng., ing.
Gestionnaire principale de projet / Associée

HW/NSB/sep



Développement projet de la Savane
dans l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce

ÉTUDE D'IMPACT SUR LES DÉPLACEMENTS

Document préparé et vérifié par :
Aristomen Anéziris, ing. M.Ing. 41954



| | | |
|--------------------------|---|------------------|
| Version finale | Version électronique transmise à : Robert Libman, Architecte MOAQ Design & Conception Olymbec | 14 novembre 2019 |
| Version préliminaire 1.0 | Version électronique transmise à : Robert Libman, Architecte MOAQ Design & Conception Olymbec | 24 mars 2019 |

Table des matières

| | | |
|-------|---|----|
| 1. | Introduction | 1 |
| 1.1 | Le site | 1 |
| 1.2 | Projet de développement | 1 |
| 1.3 | Approche méthodologique | 2 |
| 2. | Caractéristiques de la situation actuelle | 3 |
| 2.1 | Zone d'étude | 3 |
| 2.2 | Réseau routier | 3 |
| 2.2.1 | Rue de la Savane | 3 |
| 2.2.2 | Rue Mountain Sights | 4 |
| 2.2.3 | Boulevard Décarie | 4 |
| 2.2.4 | Rue Ferrier | 4 |
| 2.3 | Règlementation du stationnement | 5 |
| 2.4 | Vitesse affichée | 6 |
| 2.5 | Contrôle de la circulation | 6 |
| 2.6 | Transport en commun | 8 |
| 2.7 | Réseau cyclable | 9 |
| 2.8 | Débits de circulation | 9 |
| 2.9 | Conditions d'écoulement de la circulation | 12 |
| 3. | Génération et distribution des déplacements | 15 |
| 3.1 | Génération des déplacements | 15 |
| 3.2.1 | Déplacements véhiculaires | 17 |
| 3.2.2 | Déplacements en transport en commun | 17 |
| 3.2.3 | Déplacements actifs | 17 |
| 3.2 | Distribution et affectation des déplacements véhiculaires | 17 |
| 4. | Impacts et mesures d'atténuation | 19 |
| 4.1 | Impact sur l'écoulement de la circulation | 19 |
| 4.2 | Pertinence d'intervention | 21 |
| 4.3 | Stationnement hors rue | 21 |
| 4.3.1 | Exigences de l'arrondissement | 21 |
| 4.3.2 | Taux selon l'enquête O-D | 22 |
| 4.3.4 | Conclusion particulière | 22 |
| 4.4 | Espaces de stationnement pour vélos | 22 |
| 4.5 | Mesures d'accompagnement | 22 |
| 4.5.1 | Feux de circulation | 23 |
| 4.5.2 | Confort et sécurité | 23 |
| 4.5.3 | Déplacements à vélo | 24 |
| 4.5.4 | Écoulement de la circulation | 24 |
| 5. | Conclusion et recommandations | 25 |
| 5.1 | Conclusion | 25 |
| 5.2 | Recommandations | 27 |

Liste des figures

| | | |
|-----------|---|----|
| Figure 1 | Le site | 1 |
| Figure 2 | Schéma d'implantation..... | 2 |
| Figure 3 | Principales caractéristiques géométriques..... | 5 |
| Figure 4 | Règlementation du stationnement sur rue..... | 6 |
| Figure 5 | Phasage des feux de circulation..... | 8 |
| Figure 6 | Desserte en transport en commun..... | 9 |
| Figure 7 | Débits (véh/h) directionnels - Heure de pointe du matin..... | 11 |
| Figure 8 | Débits (véh/h) directionnels - Heure de pointe du soir..... | 12 |
| Figure 9 | Distribution des déplacements - Heure de pointe du matin..... | 18 |
| Figure 10 | Distribution des déplacements - Heure de pointe du soir..... | 18 |

Liste des tableaux

| | | |
|-----------|--|----|
| Tableau 1 | Analyse de capacité - Situation actuelle - Heures de pointe du matin et du soir..... | 13 |
| Tableau 2 | Génération des déplacements - Bâtiment principal - Partie résidentielle..... | 15 |
| Tableau 3 | Génération des déplacements - Bâtiment principal - Partie commerciale..... | 16 |
| Tableau 4 | Génération des déplacements - COOP..... | 16 |
| Tableau 5 | Analyse de capacité - Situation prévisible - Heures de pointe du matin et du soir..... | 20 |

Liste des annexes

| | |
|----------|---|
| Annexe 1 | Débits de circulation |
| Annexe 2 | Analyse de capacité - Situation existante |
| Annexe 3 | Analyse de capacité - Situation prévisible |
| Annexe 4 | Extrait de l'enquête Origine-Destination 2013 - Secteur Côte-des-Neiges |

1. INTRODUCTION

1.1 Le site

Le site qui recevra le développement est localisé du côté sud de la rue de la Savane, entre le boulevard Décarie et la rue Mountain Sights. À cet endroit, on retrouve présentement un bâtiment accueillant bureaux et commerces, dont une piste de Karting.

Figure 1 - Le site

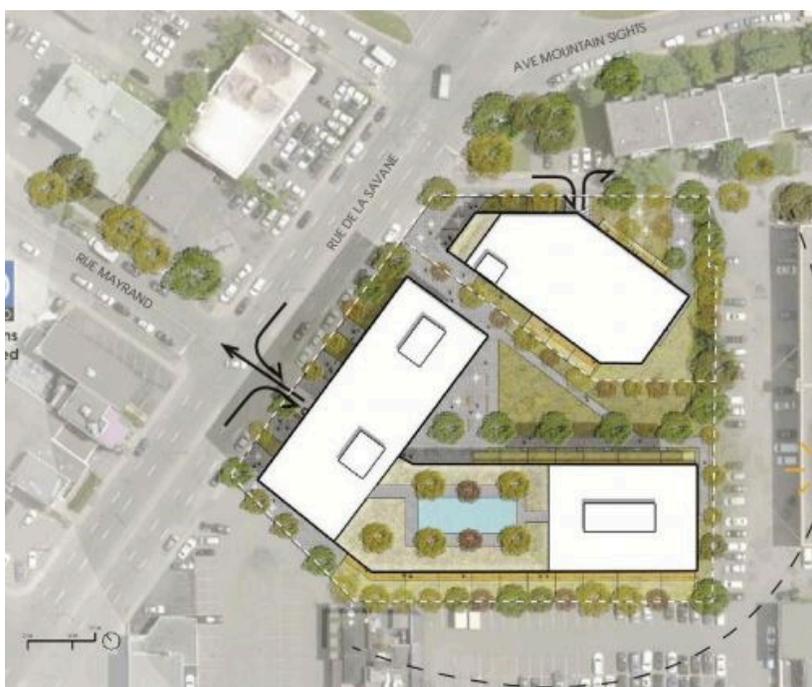


1.2 Projet de développement

Le projet à l'étude prévoit la construction de deux bâtiments. Le bâtiment principal recevra, au rez-de-chaussée des commerces totalisant 700 m² de superficie de plancher et, aux étages, 275 condos d'habitation et 70 logements abordables. Un stationnement intérieur de 172 espaces sera accessible via la rue de la Savane, en face de la rue Mayrand (entre la rue Mountain Sights et le boulevard Décarie).

Le deuxième bâtiment recevra une coopérative d'habitation avec 87 unités de logement. Un stationnement intérieur de 25 espaces est prévu. Il sera accessible via une allée de circulation localisée à l'extrémité est du site, à l'ouest de la rue Mountain Sights.

Figure 2 - Schéma d'implantation



1.3 Approche méthodologique

L'approche méthodologique de l'évaluation des impacts du projet de développement sur la circulation se base sur la réalisation des étapes suivantes :

- Caractéristiques de la situation actuelle, incluant des comptages de la circulation
- Génération et distribution des déplacements
- Évaluation des impacts et identification des mesures d'atténuation
- Conclusion et recommandations

2. CARACTÉRISTIQUES DE LA SITUATION ACTUELLE

2.1 Zone d'étude

Comme les stationnements seront accessibles par la rue de la Savane, nous définissons la zone d'étude comprenant la rue de la Savane, entre la rue Mountain Sights à l'est et le boulevard Décarie à l'ouest, ainsi que la rue Mountain Sights, entre les rues de la Savane et Ferrier.

2.2 Réseau routier

La figure 3 illustre les principales caractéristiques géométriques dans la zone d'étude.

2.2.1 Rue de la Savane

La rue de la Savane joue le rôle d'une collectrice. Dans son extrémité est, elle est raccordée à la rue Jean-Talon et à la rue Victoria. Dans son extrémité ouest, elle est raccordée au boulevard Décarie, correspondant au prolongement de l'avenue Royalmount.

Les caractéristiques géométriques de la rue de la Savane a récemment fait l'objet de changements importants. La largeur de la chaussée de la rue de la Savane est de 13,4 m, offrant deux voies de circulation par direction. Une piste cyclable bidirectionnelle a récemment été aménagée du côté nord de la rue de la Savane.

Photo 1 - Rue de la Savane, à l'est de la rue Mountain Sights



Photo 2 - Piste cyclable bidirectionnelle côté nord de la rue de la Savane



2.2.2 Rue Mountain Sights

La rue Mountain Sights joue le rôle d'une collectrice. Elle est raccordée à la rue Jean-Talon à son extrémité sud. La largeur de la chaussée de la rue Mountain Sights est de l'ordre de 14 m, offrant une voie de circulation et une voie de stationnement par direction. À la hauteur de la rue de la Savane, on retrouve une voie auxiliaire de virage à gauche du sud vers l'ouest, en plus d'une voie permettant les mouvements tout droit et virage à droite. Des saillies ont récemment été implantées sur la rue Mountain Sights, notamment à la hauteur de la rue Ferrier, permettant de réduire la largeur des traverses piétonnes.

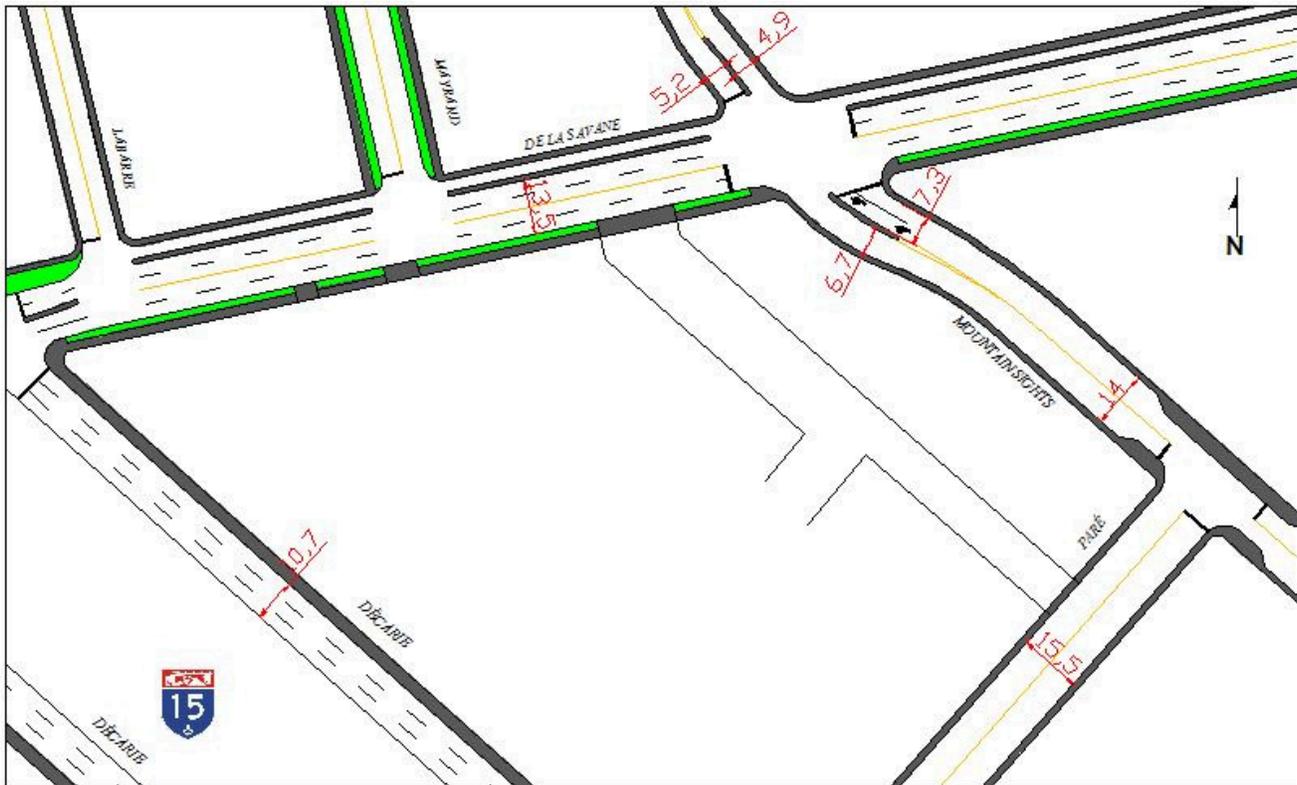
2.2.3 Boulevard Décarie

Le boulevard Décarie fait partie du réseau artériel de la Ville. D'une largeur de chaussée de l'ordre de 10,7 m, cet axe est doté de trois voies de circulation par direction.

2.2.4 Rue Ferrier

La rue Ferrier joue le rôle d'une collectrice. Elle est raccordée à la rue Mountain Sights à son extrémité est et croise le boulevard Décarie. La largeur de la chaussée de la rue Ferrier est de l'ordre de 15,5 m, offrant une voie de circulation et une voie de stationnement par direction.

Figure 3 - Principales caractéristiques géométriques



2.3 Règlementation du stationnement

La figure 4 illustre la réglementation du stationnement sur rue ne dans la zone d'étude. Généralement, le stationnement sur rue est permis, sauf lors des périodes d'entretien. L'arrêt est cependant interdit en tout temps aux endroits suivants :

- Rue de la Savane, des deux côtés, entre la rue Royalmount et la rue Labarre;
- Rue de la Savane, du côté sud, entre la rue Labarre et la rue Mayrand;
- Rue Mountain Sights, des deux côtés, aux bords de la rue de la Savane.
- Boulevard Décarie, côté longeant l'autoroute

Sur le boulevard Décarie, l'arrêt est interdit entre 6h et 9h30 et entre 15h et 19h, du lundi au vendredi, du côté du trottoir.

Il n'y a pas de réglementation sur la rue Mountain Sights, du côté est, entre la rue Ferrier et la rue de la Savane, à l'exception de la zone d'arrêt interdit à l'approche de la rue de la Savane. L'installation du panneau a peut-être été oubliée suite aux travaux de réaménagement géométrique de l'axe.

Figure 4 - Réglementation du stationnement sur rue



2.4 Vitesse affichée

La vitesse affichée est de 40 km/h sur la rue de la Savane. Elle est de 30 km/h sur la rue Mountain Sights et la rue Ferrier et de 50 km/h sur le boulevard Décarie.

2.5 Contrôle de la circulation

On retrouve des feux de circulation aux intersections suivantes :

- De la Savane/Mountain Sights;
- Mountain Sights/Ferrier;
- Décarie/de la Savane et Décarie/Royalmount.

Les feux fonctionnent en temps fixe, sans détecteurs véhiculaires ni boutons d'appel.

Feux à décompte numérique

Les feux pour piétons à décompte numériques sont présents aux différentes intersections mentionnées précédemment. Par contre, la traverse de la rue Mountain Sights à la hauteur de la rue Ferrier en est dépourvue.

La traverse des piétons est interdite du côté de l'autoroute aux intersections Décarie/de la Savane (côté ouest) et Décarie/Royalmount (côté est).

Il est à souligné une différence dans la programmation des feux de piétons à l'intersection de la Savane/Mountain Sights. Par exemple, certains signaux pour piétons affichent un décompte dès le début de l'apparition de la silhouette alors que d'autres signaux pour la même intersection affichent un décompte dès l'apparition de la main clignotante. Un ajustement pourrait être souhaitable.

Programmation des phases

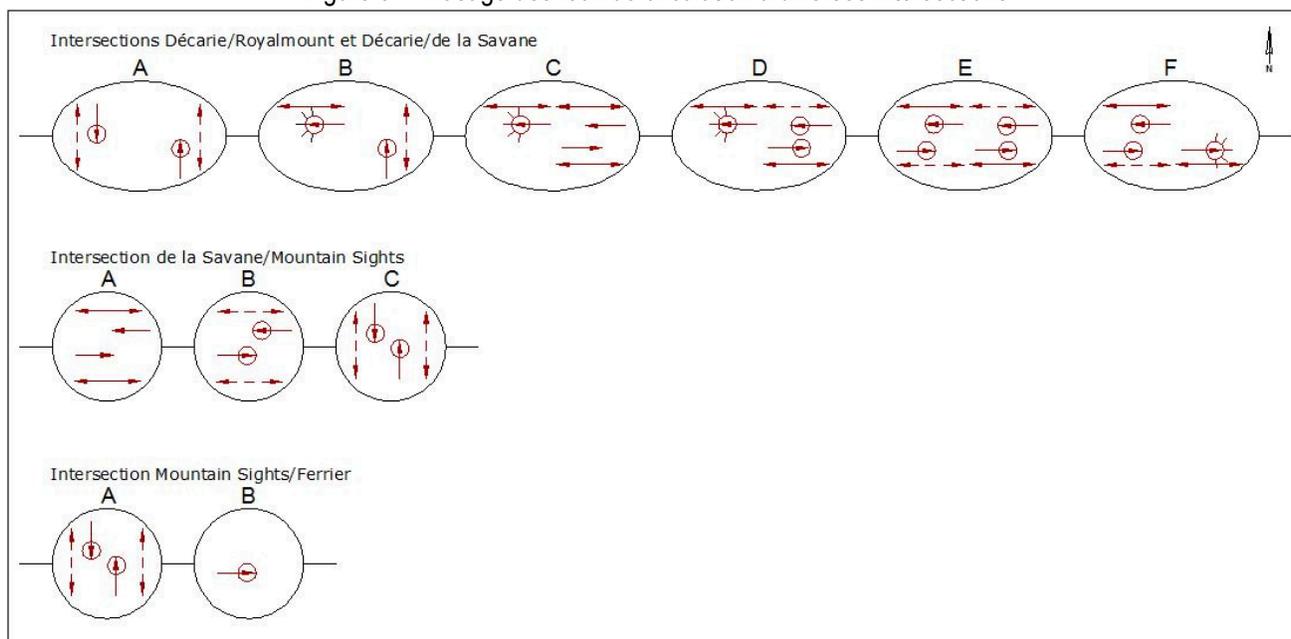
La figure 5 illustre les phases des feux de circulation. À l'intersection de la Savane/Mountain Sights, on retrouve une phase piétonne semi-protégée uniquement pour la traverse de la rue Mountain Sights. Les virages à gauche sont permissifs tout comme à l'intersection Mountain Sights/Ferrier.

À l'intersection Décarie/de la Savane, on retrouve une phase piétonne semi-protégée pour la traverse du boulevard Décarie seulement. On retrouve également une phase de virage à gauche prioritaire retardée en direction est.

À l'intersection Décarie/Royalmount, il y a une phase avancée de virage à gauche en provenance de l'est.

Le cycle des feux de circulation à ces différentes intersections est de 80 secondes aux périodes de pointe.

Figure 5 - Phasage des feux de circulation à diverses intersections



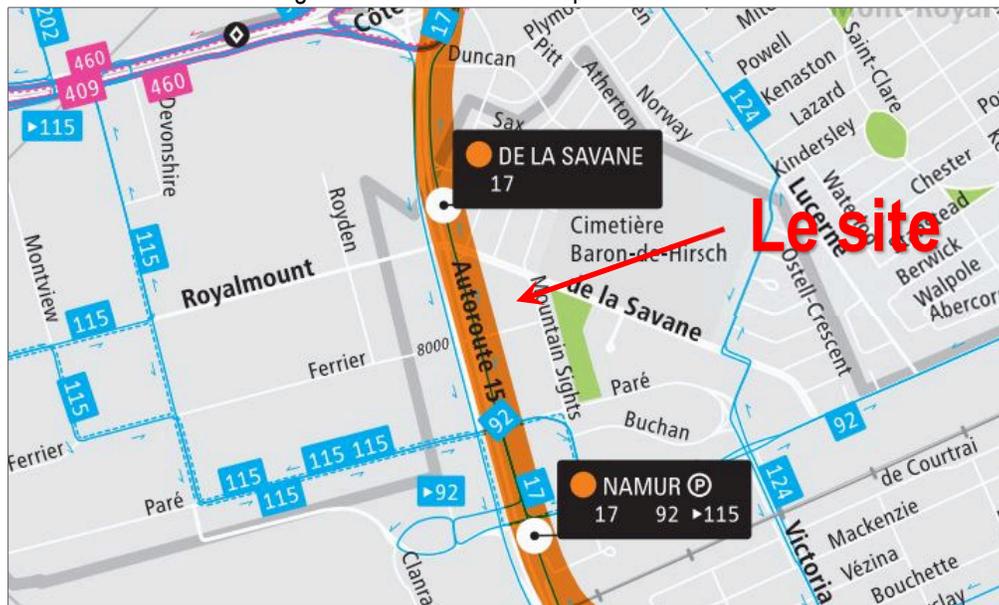
2.6 Transport en commun

Le site de développement se situe dans un rayon d'environ 330 m de la station de métro de la Savane de la ligne orange de métro (figure 6). À proximité immédiate du site de développement, on retrouve les circuits d'autobus de la STM suivants :

- 17 (Décarie), avec un arrêt localisé à la hauteur de l'intersection Décarie/de la Savane (direction nord) et de l'intersection Décarie/Royalmount (direction sud); ces deux arrêts sont localisés à moins de 200 m du site.
- 92 (Jean-Talon) avec un arrêt localisé près de l'intersection Décarie/Paré, à environ 400 m du site.

Ce dernier circuit d'autobus relie le secteur à la gare de train Canora et à la station de métro du Parc de la ligne bleue de métro.

Figure 6 - Desserte en transport en commun



Source : STM.info

2.7 Réseau cyclable

Tel que mentionné précédemment, on retrouve une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle du côté nord de la rue de la Savane. Celle-ci est raccordée sur celle de la rue Victoria, au nord de la rue Jean-Talon. Le prolongement à l'étude du réseau cyclable au sud de la rue Jean-Talon permettrait de raccorder le secteur avec celui de l'Université de Montréal, un important générateur de déplacement.

La station Bixi la plus près se situe à l'intersection Victoria/Kent, soit à plus de 1 km du site.

2.8 Débits de circulation

Des comptages directionnels de la circulation ont été effectués au mois de janvier 2019. À la demande de la Ville, de nouveaux comptages ont été effectués en mars 2019, soit quelques semaines après la mise en opération des nouveaux feux de circulation à l'intersection Victoria/Paré. Seule l'intersection de la Savane/Mountain Sights a été relevée à deux reprises. L'implantation des nouveaux feux n'a pas eu d'impact dans le secteur à l'étude. Par exemple, entre 7h30 et 8h30, 748 véhicules ont croisé ladite intersection en janvier 2019 contre 765 véhicules en mars 2019. Entre 16h30 et 17h30, 979 véhicules ont croisé ladite intersection en janvier 2019 contre 978 véhicules en mars 2019. Pour cette raison, nous avons limité le dédoublement des relevés à une seule intersection.

Les débits bruts apparaissent à l'annexe 1. Les débits ont été ajustés en fonction d'un jour ouvrable moyen et d'un mois moyen. Ils ont, par la suite, été balancés. Des relevés secondaires ont été effectués aux accès du site à l'étude aux heures de pointe du matin et du soir.

Les figures 7 et 8 illustrent les débits véhiculaires dans le secteur à l'étude, respectivement pour les heures de pointe du matin et du soir.

À l'heure de pointe du matin (7h30-8h30), le débit de circulation total (dans les deux directions) sur la rue de la Savane, entre les rues Mountain Sights et Mayrand, est de l'ordre de 630 véh/h. Sur la rue Mountain Sights, entre les rues de la Savane et Ferrier, il est de l'ordre de 220 véh/h à la même période.

À l'heure de pointe du soir (16h30-17h30), le débit de circulation total (dans les deux directions) sur la rue de la Savane, entre les rues Mountain Sights et Mayrand, est de l'ordre de 690 véh/h. Entre les rues de la Savane et Ferrier, il est de l'ordre de 360 véh/h sur la rue Mountain Sights à la même période.

La répartition des débits montre que la direction de pointe sur la rue de la Savane est la direction ouest le matin et la direction est le soir.

À noter un débit de plus de 400 véh/h à l'heure de pointe du soir pour le mouvement provenant du nord sur le boulevard Décarie et tournant à gauche vers la rue de la Savane.

Autres éléments à noter concerne le débit de circulation sur la rue Labarre. On retrouve 125 véhicules qui effectuent un virage à droite en provenance de ladite rue vers l'ouest à l'heure de pointe du matin. Ce débit est de 136 véh/h à l'heure de pointe du soir. Une proportion élevée d'entre eux se dirige vers le boulevard Décarie en direction sud. Ainsi, nous avons observé, à plusieurs occasions, la présence de véhicules de biais à la sortie de la rue de Labarre afin de rejoindre immédiatement la voie de gauche (photo 3). La présence des files d'attente sur la rue de la Savane, à l'approche du boulevard Décarie, affecte le mouvement de virage à gauche de l'ouest vers la rue de Labarre. En période hivernale, avec une accumulation de neige dans la voie de droite sur la rue de la Savane, la présence d'un véhicule désirant tourner à gauche vers la rue Labarre peut occasionner un refoulement dans l'intersection Décarie/Labarre. Le virage à gauche de la rue Labarre vers la rue de la Savane est également problématique en présence de files d'attente. Les photos 4 et 5 montrent un camion sortant de la rue Labarre (photo 4) qui a dû reculer (photo 5), pour compléter sa manœuvre.

Photo 3 - Sortie à droite de la rue Labarre pour rejoindre la voie de gauche



Photo 4 - Sortie à gauche de la rue Labarre



Photo 5 - Manœuvre de recul d'un camion sortant de la rue Labarre



Figure 7 - Débits (véh/h) directionnels - Heure de pointe du matin

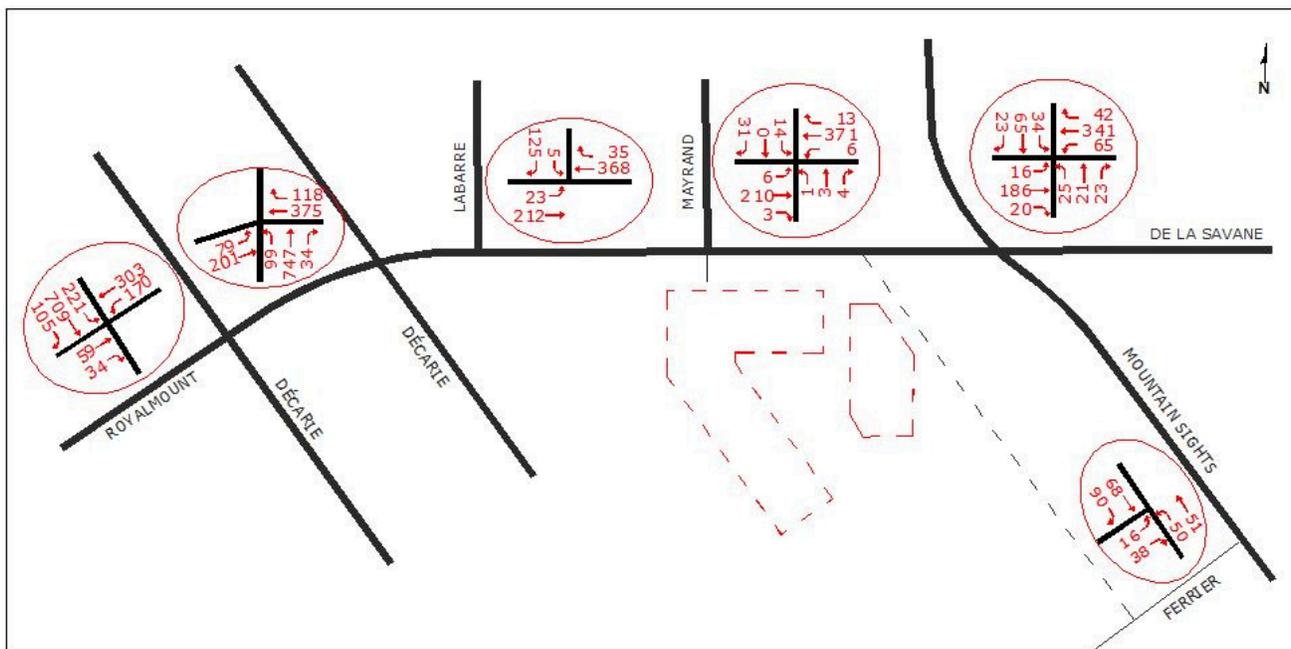
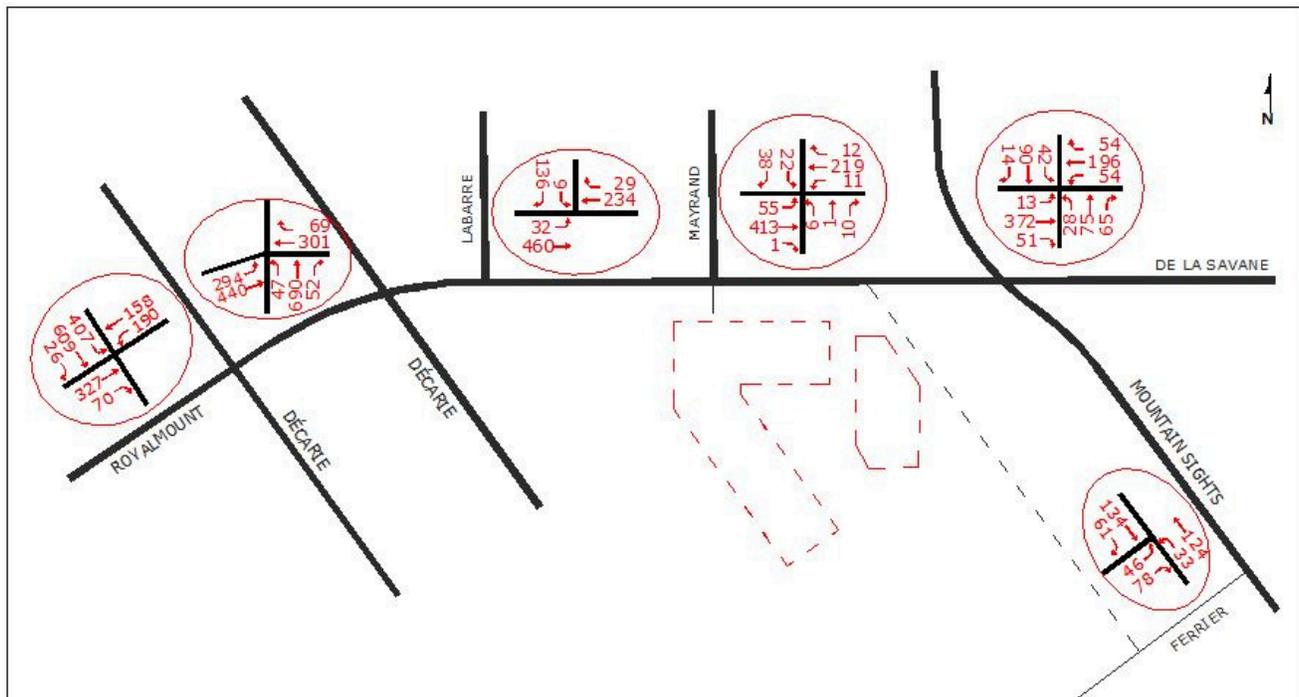


Figure 8 - Débits (véh/h) directionnels - Heure de pointe du soir



2.9 Conditions d'écoulement de la circulation

Les conditions d'écoulement de la circulation sont simulées aux heures de pointe du matin et du soir aux intersections mentionnées précédemment. L'outil Synchro 10 est utilisé pour la modélisation des intersections et pour la détermination des rapports débit/capacité alors que SimTraffic est utilisé pour les simulations afin de déterminer les retards et les niveaux de service (moyenne de 5 passes). Le tableau 1 résume les résultats des analyses pour les principales intersections alors que l'annexe 1 présente les résultats détaillés pour l'ensemble des intersections de la zone d'étude.

À l'heure de pointe du matin, le rapport débit/capacité est supérieur à l'unité à l'endroit suivant :

- Intersection Décarie/de la Savane, approche est (direction ouest), virage à droite (d/c de 1,03)

Cela semble être dû par la combinaison de deux facteurs, soit une priorité pour les piétons (flèche tout droit pendant 7 secondes) et au nombre élevé de piétons traversant le boulevard Décarie à cet endroit (près de 200 piétons/h). Étant donné que le rapport débit/capacité dudit mouvement dépasse l'unité, le niveau de service obtenu est F, malgré un retard moyen de 33,5 sec/véh. Aucun autre mouvement ne présente un niveau de service F aux principales intersections. Ils varient de A à C.

Tableau 1 - Analyse de capacité
Situation actuelle - Heures de pointe du matin et du soir

| Intersection | Approche | Mouvement | Heure de pointe du matin | | | Heure de pointe du soir | | |
|------------------------------|-------------------------|-----------------|--------------------------|----------------|---------------------------------------|-------------------------|----------------|---------------------------------------|
| | | | Débit (véh/h) | Débit/capacité | Retard (sec/véh) et niveau de service | Débit (véh/h) | Débit/capacité | Retard (sec/véh) et niveau de service |
| de la Savane/Mountain Sights | Nord | Virage à gauche | 34 | 0,23 | 16,5 B | 42 | 0,26 | 19,0 B |
| | | Tout droit | 65 | 0,23 | 14,7 B | 90 | 0,26 | 17,0 B |
| | | Virage à droite | 23 | 0,23 | 15,1 B | 14 | 0,26 | 16,8 B |
| | Sud | Virage à gauche | 25 | 0,09 | 30,6 C | 28 | 0,08 | 27,4 C |
| | | Tout droit | 21 | 0,11 | 14,5 B | 75 | 0,23 | 16,1 B |
| | | Virage à droite | 23 | 0,11 | 18,4 B | 65 | 0,23 | 18,0 B |
| | Est | Virage à gauche | 65 | 0,28 | 26,7 C | 54 | 0,31 | 45,3 D |
| | | Tout droit | 341 | 0,52 | 19,0 B | 196 | 0,33 | 20,5 C |
| | | Virage à droite | 42 | 0,14 | 18,6 B | 54 | 0,16 | 21,4 C |
| | Ouest | Virage à gauche | 16 | 0,11 | 20,4 C | 13 | 0,08 | 7,7 A |
| | | Tout droit | 186 | 0,28 | 8,8 A | 372 | 0,54 | 5,2 A |
| | | Virage à droite | 20 | 0,08 | 9,0 A | 51 | 0,14 | 6,1 A |
| | Ensemble des mouvements | | | | | 16,4 B | | 14,9 B |
| Mountain Sights/Paré | Nord | Tout droit | 68 | 0,23 | 13,1 B | 134 | 0,27 | 12,6 B |
| | | Virage à droite | 90 | 0,23 | 12,2 B | 61 | 0,27 | 11,7 B |
| | Sud | Virage à gauche | 50 | 0,21 | 10,7 B | 33 | 0,24 | 10,6 B |
| | | Tout droit | 51 | 0,21 | 8,0 A | 124 | 0,24 | 8,5 A |
| | Ouest | Virage à gauche | 16 | 0,19 | 16,4 C | 46 | 0,43 | 19,3 C |
| | | Virage à droite | 38 | 0,19 | 18,9 C | 78 | 0,43 | 19,5 C |
| Ensemble des mouvements | | | | | 12,3 B | | 12,8 B | |
| de la Savane/Mayrand | Nord | Virage à gauche | 14 | 0,09 | 10,4 B | 22 | 0,20 | 10,0 A |
| | | Tout droit | 0 | | | 0 | | |
| | | Virage à droite | 31 | 0,09 | 7,0 A | 38 | 0,20 | 4,1 A |
| | Sud | Virage à gauche | 1 | 0,02 | | 6 | 0,11 | 5,9 A |
| | | Tout droit | 3 | 0,02 | 8,7 A | 1 | 0,11 | 6,3 A |
| | | Virage à droite | 4 | 0,02 | 3,2 A | 10 | 0,11 | 4,6 A |
| | Est | Virage à gauche | 6 | 0,02 | 2,0 A | 11 | 0,02 | 2,8 A |
| | | Tout droit | 371 | 0,02 | 0,8 A | 219 | 0,02 | 0,4 A |
| | | Virage à droite | 13 | 0,02 | 0,1 A | 12 | 0,02 | 0,3 A |
| | Ouest | Virage à gauche | 6 | 0,01 | 5,1 A | 55 | 0,07 | 3,0 A |
| | | Tout droit | 210 | 0,08 | 0,3 A | 413 | 0,14 | 0,5 A |
| | | Virage à droite | 3 | 0,08 | 0,1 A | 1 | 0,14 | 0,2 A |
| Ensemble des mouvements | | | | | 1,3 A | | 1,2 A | |
| Décarie/de la Savane | Sud | Virage à gauche | 99 | 0,42 | 13,8 B | 47 | 0,36 | 11,8 B |
| | | Tout droit | 747 | 0,42 | 11,6 B | 690 | 0,36 | 11,6 B |
| | | Virage à droite | 34 | 0,42 | 11,1 B | 52 | 0,36 | 9,8 A |
| | Est | Tout droit | 375 | 0,74 | 34,3 C | 301 | 0,51 | 31,9 C |
| | | Virage à droite | 118 | 1,03 | 33,5 F | 69 | 0,74 | 27,8 C |
| | Ouest | Virage à gauche | 79 | 0,26 | 34,2 C | 294 | 0,84 | 36,9 D |
| | | Tout droit | 201 | 0,39 | 23,9 C | 440 | 0,78 | 25,1 C |
| Ensemble des mouvements | | | | | 20,7 C | | 22,2 C | |
| Décarie/Royalmount | Nord | Virage à gauche | 221 | 0,62 | 24,4 C | 407 | 0,59 | 93,0 F |
| | | Tout droit | 709 | 0,62 | 20,3 C | 609 | 0,59 | 20,4 C |
| | | Virage à droite | 195 | 0,62 | 19,0 B | 25 | 0,59 | 17,2 B |
| | Est | Virage à gauche | 170 | 0,31 | 6,4 A | 190 | 0,42 | 26,4 C |
| | | Tout droit | 303 | 0,35 | 7,7 A | 158 | 0,29 | 6,2 A |
| | Ouest | Tout droit | 59 | 0,18 | 21,7 C | 327 | 0,51 | 37,0 D |
| | | Virage à droite | 34 | 0,18 | 21,0 C | 70 | 0,51 | 33,3 C |
| | Ensemble des mouvements | | | | | 17,0 B | | 39,1 D |

Moyenne de 5 passes SimTraffic

LÉGENDE:

| | |
|--|-----------------------------|
| | Niveau de service A, B ou C |
| | Niveau de service D |
| | Niveau de service E |
| | Niveau de service F |

À l'heure de pointe du soir, aucun mouvement ne présente un rapport débit/capacité est supérieur à l'unité. Tous les niveaux de service obtenus varient de A à C, à l'exception des mouvements suivants :

- Intersection de la Savane/Mountain Sights, approche est, virage à gauche (retard moyen de 45,3 sec/véh; niveau de service D);
- Intersection Décarie/de la Savane, approche ouest, virage à gauche (retard moyen de 36,9 sec/véh; niveau de service D);
- Intersection Décarie/Royalmount, approche ouest, mouvement tout droit (retard moyen de 37,0 sec/véh; niveau de service D);
- Intersection Décarie/Royalmount, approche nord, virage à gauche (retard moyen de 93,0 sec/véh; niveau de service F).

3. GÉNÉRATION ET DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS

3.1 Génération des déplacements

La génération des déplacements du projet est estimée à partir des taux moyens de génération du document « Trip Generation », de l'« Institute of Transportation Engineers ». Les taux sont ajustés afin de tenir compte des différentes parts modales des déplacements. Comme on retrouve un accès indépendant au stationnement intérieur pour les deux bâtiments, la génération de chaque bâtiment a été adressée de façon distincte.

Certaines hypothèses ont été considérées dans l'évaluation des débits générés. Pour les logements abordables, le taux utilisé correspond à 80% de celui des condominiums alors que pour les logements de la coopérative, le taux utilisé correspond à 50% du taux des condominiums. Pour les commerces, nous considérons 30% de circulation de type « Pass-By ».

Le tableau 2 présente les débits générés aux heures de pointe du matin et du soir pour le développement résidentiel du bâtiment principal.

Tableau 2 - Génération des déplacements - Bâtiment principal - Partie résidentielle

| Développement | Heure de pointe du matin | | Heure de pointe du soir | |
|---|--------------------------|---------|-------------------------|---------|
| | Entrant | Sortant | Entrant | Sortant |
| Bâtiment principal / Résidentiel | | | | |
| - Condominium ¹ 275 unités | 18 | 76 | 65 | 40 |
| - Logement abordable ² 70 unités | 4 | 15 | 13 | 8 |
| Répartition modale ³ | | | | |
| - Mode automobile (véh/h) | 10 | 41 | 35 | 22 |
| - Transport en commun (usagers/h) | 9 | 40 | 34 | 21 |
| - Déplacements actifs (piétons-cyclistes/h) | 2 | 10 | 9 | 5 |

Sources:

- 1: Trip Generation, ITE (code 232)
- 2: Trip Generation, ITE (code 232); facteur de réduction de 20%
- 3: Répartition modale en fonction de l'enquête origine-destination AMT 2013, période de pointe du matin

Le tableau 3 présente les débits générés aux heures de pointe du matin et du soir pour le développement commercial du bâtiment principal.

Tableau 3 - Génération des déplacements - Bâtiment principal - Partie commerciale

| Développement | Heure de pointe du matin | | Heure de pointe du soir | |
|---|--------------------------|----------------------|-------------------------|----------------------|
| | Entrant ² | Sortant ² | Entrant ² | Sortant ² |
| Bâtiment principal / Commercial | | | | |
| - Commerces ¹ 7 535 pi.ca. | 4 | 3 | 13 | 15 |
| Répartition modale ² | | | | |
| - Transport en commun (usagers/h) | 2 | 1 | 6 | 6 |
| - Déplacements actifs (piétons-cyclistes/h) | 0 | 0 | 0 | 1 |
| - Mode automobile (véh/h) | 2 | 1 | 6 | 7 |
| - Pass-By (30%) | 1 | 0 | 2 | 2 |
| - Nouveaux déplacements (70%) | 1 | 1 | 4 | 5 |

Sources:

1: Répartition modale en fonction de l'enquête origine-destination AMT 2013, période de pointe du matin

2: Trip Generation, ITE (code 820)

Le tableau 4 présente les débits générés aux heures de pointe du matin et du soir pour le développement résidentiel de la COOP.

Tableau 4 - Génération des déplacements - COOP

| Développement | Heure de pointe du matin | | Heure de pointe du soir | |
|---|--------------------------|----------------------|-------------------------|----------------------|
| | Entrant ² | Sortant ² | Entrant ² | Sortant ² |
| Bâtiment secondaire / Résidentiel | | | | |
| - Coopérative ¹ 87 unités | 4 | 18 | 18 | 9 |
| Répartition modale ² | | | | |
| - Mode automobile (véh/h) | 2 | 8 | 8 | 4 |
| - Transport en commun (usagers/h) | 2 | 8 | 8 | 4 |
| - Déplacements actifs (piétons-cyclistes/h) | 0 | 2 | 2 | 1 |

Sources:

1: Trip Generation, ITE (code 220); facteur de réduction de 50%

2: Répartition modale en fonction de l'enquête origine-destination AMT 2013, période de pointe du matin

3.2.1 Déplacements véhiculaires

À l'heure de pointe du matin, le bâtiment principal génère un débit de 54 véh/h (12 véh/h entrant et 42 véh/h sortant). Le bâtiment secondaire génère un débit de 10 véh/h (2 véh/h entrant et 8 véh/h sortant).

À l'heure de pointe du soir, le bâtiment principal génère un débit de 70 véh/h (41 véh/h entrant et 29 véh/h sortant). Le bâtiment secondaire génère un débit de 12 véh/h (8 véh/h entrant et 4 véh/h sortant).

3.2.2 Déplacements en transport en commun

À l'heure de pointe du matin, le bâtiment principal génère un débit de 52 usagers du TC (11 usagers/h entrant et 41 usagers/h sortant). Le bâtiment secondaire génère un débit de 10 usagers du TC (2 véh/h entrant et 8 véh/h sortant).

À l'heure de pointe du soir, le bâtiment principal génère un débit de 67 usagers du TC (40 usagers/h entrant et 27 usagers/h sortant). Le bâtiment secondaire génère un débit de 12 usagers du TC (8 véh/h entrant et 4 véh/h sortant).

3.2.3 Déplacements actifs

À l'heure de pointe du matin, le bâtiment principal génère un débit de 14 déplacements actifs (2 déplacements/h entrant et 12 déplacements/h sortant). Le bâtiment secondaire génère un débit de 2 déplacements actifs sortant.

À l'heure de pointe du soir, le bâtiment principal génère un débit de 15 déplacements actifs (9 déplacements/h entrant et 6 déplacements/h sortant). Le bâtiment secondaire génère un débit de 3 déplacements actifs (2 déplacements/h entrant et 1 déplacement/h sortant).

3.2 Distribution et affectation des déplacements véhiculaires

La distribution de la circulation tient compte des patrons de la circulation actuelle aux abords du site. De plus, nous prenons comme hypothèse que la totalité des usagers se déplaçant en automobile utilisera les stationnements intérieurs, constituant la version d'analyse la plus critique. Les figures 9 et 10 illustrent la distribution considérée respectivement pour les heures de pointe du matin et du soir.

Aucun mouvement dans le secteur d'étude ne s'accroît de plus de 30 véh/h.

Figure 9 - Distribution des déplacements générés
 Heure de pointe du matin

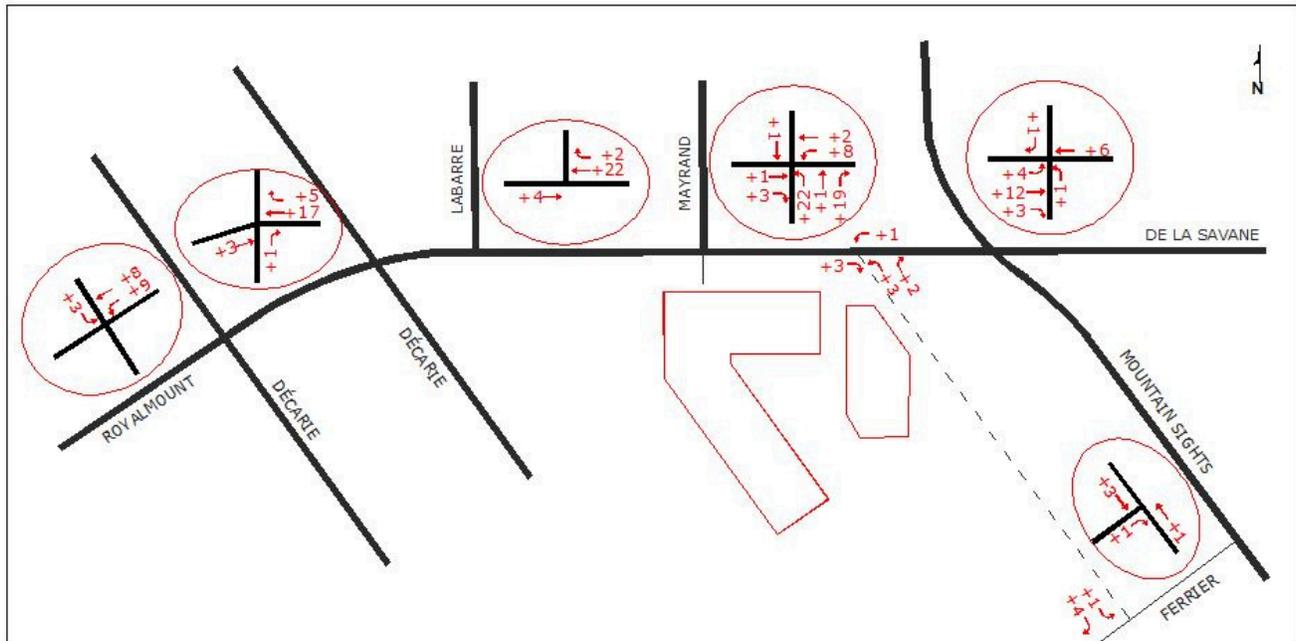
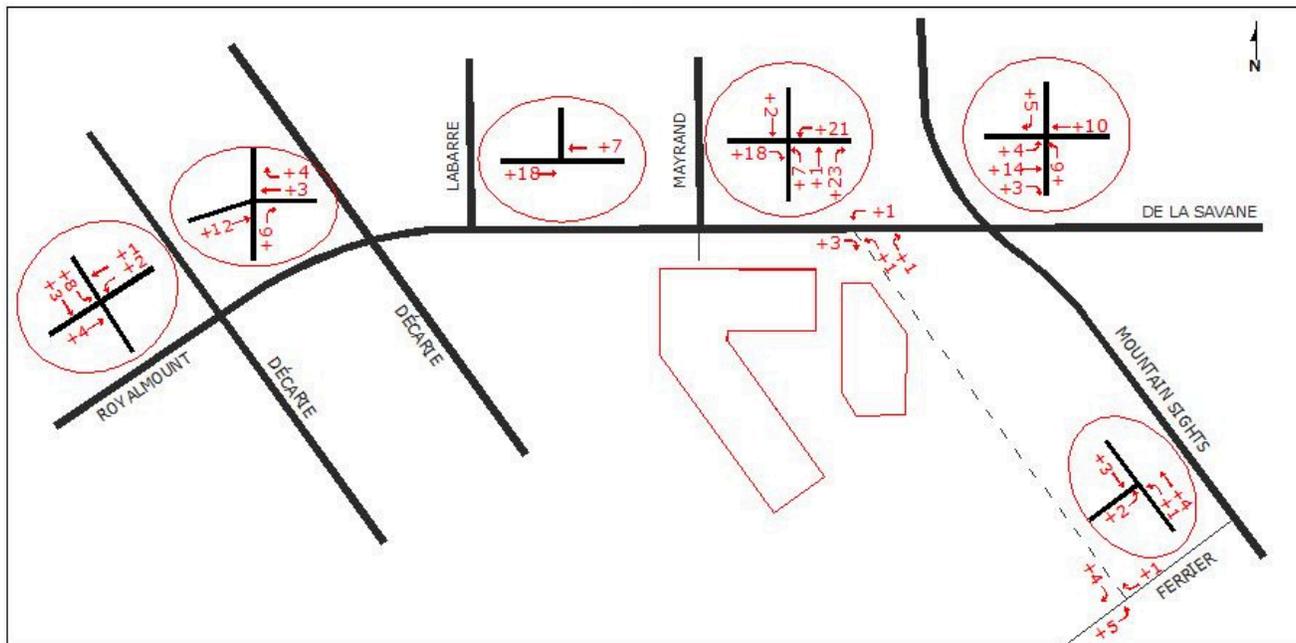


Figure 10 - Distribution des déplacements générés
 Heure de pointe du soir



4. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

4.1 Impact sur l'écoulement de la circulation

Le tableau 5 résume les résultats des analyses de capacité, des retards et niveaux de service suite à l'implantation du projet alors que l'annexe 2 présente les résultats détaillés. Pour les fins de ce rapport, les débits existants entrant et sortant du site ont été conservés compte tenu du faible nombre de véhicules impliqués.

À l'heure de pointe du matin, 5 mouvements présentent une détérioration d'un niveau de service. Il s'agit des mouvements suivants :

- Intersection de la Savane/Mountain Sights, approche est, mouvement tout droit, niveau de service passant de B à C (accroissement du retard de 1,9 sec/véh);
- Intersection de la Savane/Mountain Sights, approche est, virage à droite, niveau de service passant de B à C (accroissement du retard de 2,4 sec/véh);
- Intersection de la Savane/Mayrand, approche sud, mouvement tout droit, niveau de service passant de A à B (accroissement du retard de 3,8 sec/véh);
- Intersection Décarie/de la Savane, approche est, mouvement tout droit, niveau de service passant de C à D (accroissement du retard de 1,0 sec/véh);
- Intersection Décarie/de la Savane, approche ouest, virage à gauche, niveau de service passant de C à D (accroissement du retard de 2,1 sec/véh);

Aucun mouvement ne subit une détérioration de deux niveaux de service.

À l'heure de pointe du soir, 3 mouvements présentent une détérioration d'un niveau de service. Il s'agit des mouvements suivants :

- Intersection de la Savane/Mountain Sights, approche ouest, virage à gauche, niveau de service passant de A à B (accroissement du retard de 6,8 sec/véh);
- Intersection de la Savane/Mayrand, approche nord, virage à gauche, niveau de service passant de A à B (accroissement du retard de 4,5 sec/véh);
- Intersection Décarie/de la Savane, approche sud, virage à droite, niveau de service passant de A à B (accroissement du retard de 0,7 sec/véh);

Aucun mouvement ne subit une détérioration de deux niveaux de service.

Tableau 5 - Analyse de capacité
Situation prévisible - Heures de pointe du matin et du soir

| Intersection | Approche | Mouvement | Heure de pointe du matin | | | Heure de pointe du soir | | |
|------------------------------|-------------------------|-----------------|--------------------------|----------------|---------------------------------------|-------------------------|----------------|---------------------------------------|
| | | | Débit (véh/h) | Débit/capacité | Retard (sec/véh) et niveau de service | Débit (véh/h) | Débit/capacité | Retard (sec/véh) et niveau de service |
| de la Savane/Mountain Sights | Nord | Virage à gauche | 34 | 0,23 | 17,5 B | 42 | 0,28 | 17,5 B |
| | | Tout droit | 65 | 0,23 | 15,1 B | 90 | 0,28 | 16,3 B |
| | | Virage à droite | 24 | 0,23 | 15,4 B | 19 | 0,28 | 16,4 B |
| | Sud | Virage à gauche | 26 | 0,09 | 31,4 C | 34 | 0,11 | 26,8 C |
| | | Tout droit | 21 | 0,11 | 15,8 B | 75 | 0,23 | 16,0 B |
| | | Virage à droite | 23 | 0,11 | 17,5 B | 65 | 0,23 | 17,4 B |
| | Est | Virage à gauche | 65 | 0,28 | 30,5 C | 54 | 0,32 | 44,2 D |
| | | Tout droit | 347 | 0,53 | 20,9 C | 206 | 0,35 | 23,8 C |
| | | Virage à droite | 42 | 0,14 | 21,0 C | 54 | 0,16 | 26,3 C |
| | Ouest | Virage à gauche | 16 | 0,13 | 16,6 B | 17 | 0,10 | 14,5 B |
| | | Tout droit | 186 | 0,30 | 7,2 A | 386 | 0,56 | 6,4 A |
| | | Virage à droite | 20 | 0,09 | 7,2 A | 54 | 0,15 | 8,2 A |
| | Ensemble des mouvements | | | | | 17,5 B | | 16,6 B |
| | Mountain Sights/Paré | Nord | Tout droit | 71 | 0,24 | 12,7 B | 137 | 0,28 |
| Virage à droite | | | 90 | 0,24 | 11,9 B | 61 | 0,28 | 11,0 B |
| Sud | | Virage à gauche | 50 | 0,21 | 12,2 B | 36 | 0,24 | 12,3 B |
| | | Tout droit | 52 | 0,21 | 9,0 A | 128 | 0,24 | 7,9 A |
| Ouest | | Virage à gauche | 16 | 0,20 | 15,7 C | 48 | 0,43 | 20,6 C |
| | | Virage à droite | 39 | 0,20 | 18,7 C | 78 | 0,43 | 19,7 C |
| Ensemble des mouvements | | | | | 12,5 B | | 13,1 B | |
| de la Savane/Mayrand | Nord | Virage à gauche | 14 | 0,10 | 8,5 A | 22 | 0,26 | 10,4 B |
| | | Tout droit | 1 | 0,01 | 13,4 B | 2 | 0,26 | 8,7 A |
| | | Virage à droite | 31 | 0,10 | 8,4 A | 38 | 0,26 | 4,0 A |
| | Sud | Virage à gauche | 23 | 0,15 | 12,5 B | 13 | 0,31 | 6,1 A |
| | | Tout droit | 4 | 0,15 | 12,5 B | 2 | 0,31 | 8,7 A |
| | | Virage à droite | 23 | 0,15 | 5,8 A | 33 | 0,31 | 4,3 A |
| | Est | Virage à gauche | 14 | 0,02 | 3,7 A | 32 | 0,05 | 2,9 A |
| | | Tout droit | 373 | 0,02 | 1,2 A | 219 | 0,05 | 0,7 A |
| | | Virage à droite | 13 | 0,02 | 0,1 A | 12 | 0,05 | 0,3 A |
| | Ouest | Virage à gauche | 6 | 0,01 | 4,3 A | 55 | 0,07 | 3,1 A |
| | | Tout droit | 211 | 0,08 | 0,3 A | 413 | 0,18 | 0,6 A |
| | Virage à droite | 6 | 0,08 | 0,1 A | 19 | 0,18 | 0,3 A | |
| | Ensemble des mouvements | | | | | 2,1 A | | 1,5 A |
| Décarie/de la Savane | Sud | Virage à gauche | 100 | 0,42 | 13,4 B | 47 | 0,36 | 11,0 B |
| | | Tout droit | 747 | 0,42 | 11,9 B | 690 | 0,36 | 11,3 B |
| | | Virage à droite | 34 | 0,42 | 12,6 B | 58 | 0,36 | 10,5 B |
| | Est | Tout droit | 392 | 0,78 | 35,2 D | 304 | 0,51 | 30,0 C |
| | | Virage à droite | 123 | 1,07 | 34,9 F | 73 | 0,79 | 27,6 C |
| | Ouest | Virage à gauche | 79 | 0,27 | 36,3 D | 294 | 0,84 | 37,5 D |
| | | Tout droit | 204 | 0,40 | 26,4 C | 452 | 0,78 | 25,2 C |
| | Ensemble des mouvements | | | | | 21,7 C | | 21,8 C |
| Décarie/Royalmount | Nord | Virage à gauche | 224 | 0,62 | 28,9 C | 415 | 0,60 | 93,7 F |
| | | Tout droit | 709 | 0,62 | 21,1 C | 612 | 0,60 | 19,4 B |
| | | Virage à droite | 195 | 0,62 | 18,5 B | 25 | 0,60 | 19,4 B |
| | Est | Virage à gauche | 179 | 0,33 | 6,7 A | 182 | 0,43 | 27,3 C |
| | | Tout droit | 311 | 0,36 | 7,0 A | 159 | 0,30 | 5,8 A |
| | Ouest | Tout droit | 59 | 0,18 | 20,8 C | 331 | 0,51 | 37,1 D |
| | | Virage à droite | 34 | 0,18 | 24,4 C | 70 | 0,51 | 32,0 C |
| | Ensemble des mouvements | | | | | 17,9 B | | 39,0 D |

Moyenne de 5 passes SimTraffic

LÉGENDE:

| | |
|---|-----------------------------|
|  | Niveau de service A, B ou C |
|  | Niveau de service D |
|  | Niveau de service E |
|  | Niveau de service F |

4.2 Pertinence d'intervention

Selon les « Exigences en matière d'étude d'impact sur les déplacements » de la ville de Montréal, une intervention est pertinente :

« lorsqu'il y a détérioration importante du niveau de service d'un mouvement (perte de 2 niveaux de service), des mesures de mitigation des impacts du projet pour le secteur environnant doivent être recherchées. Par exemple, passage du niveau de service de B à D, de C à E ou de D à F. Il en est de même si le niveau de service d'un mouvement est déjà à E ou F avant l'implantation du projet, et que plus de 30 véh/h supplémentaires sont anticipés pour ce mouvement suite au projet».

Comme mentionné précédemment, aucune détérioration de deux niveaux de service n'est envisagée par le projet à l'étude. De plus, l'accroissement de la circulation envisagé pour les mouvements présentement problématiques n'est que de 5 véh/h pour le virage à droite à l'approche est de l'intersection Décarie/de la Savane à l'heure de pointe du matin et que de 8 véh/h pour le virage à gauche à l'approche nord de l'intersection Décarie/Royalmount à l'heure de pointe du soir, ces deux mouvements présentant actuellement un niveau de service F.

Ainsi, selon l'énoncé mentionné ci-dessus, le projet ne requiert pas d'intervention afin d'atténuer les impacts sur les conditions de l'écoulement de la circulation.

4.3 Stationnement hors rue

4.3.1 Exigences de l'arrondissement

La réglementation de l'arrondissement (article 560 du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce [01-276]) indique un nombre minimal de places de stationnement de :

- 1 place de stationnement par deux unités d'habitation, pour les unités de plus de 50 m²;
- 1 place de stationnement par quatre unités d'habitation, pour les unités de moins de 50 m²;
- 1 place de stationnement pour 200 m² de superficie commerciale.

Comme le site se situe à plus de 150 m de la station de métro la plus près, les taux mentionnés ci-dessus ne peuvent être réduits.

Le projet prévoit :

- 172 unités de stationnement pour les résidents du bâtiment principal, soit un taux de 0,5 espace/unité d'habitation, correspondant au règlement municipal;
- 25 unités de stationnement pour les résidents de la COOP, soit un taux de 0,29 espace/unité, alors que le minimum requis, selon le règlement, est de 43 unités.

Aucune place n'est prévue pour les commerces alors que le règlement municipal requiert 3 espaces.

Au bilan, il y a un manque de 22 espaces de stationnement pour le projet. Des mesures devront être mises en place afin de favoriser les déplacements autres qu'en voiture solo. Notons que 8 espaces de stationnement seront réservés à l'autopartage.

4.3.2 Taux selon l'enquête O-D

Selon les résultats de l'enquête origine-destination 2013 de l'AMT, le taux de possession automobile dans le secteur Côte-des-Neiges est de 0,78 auto/logis (annexe 3). Ce taux moyen est largement supérieur au taux de l'offre en espaces de stationnement pour ce projet.

4.3.4 Conclusion particulière

Ainsi, en fonction des différents taux de stationnement mentionné ci-dessus, des mesures d'accompagnement sont requises afin de favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile. Les mesures pourront prendre avantage sur la présence de la piste cyclable de la rue de la Savane et la proximité de la station de métro de la Savane. D'ailleurs, l'accès à ladite station est facilité par la présence de feux de circulation avec feux pour piétons aux intersections de la Savane/Mountain Sights et Décarie/Mountain Sights.

4.4 Espaces de stationnement pour vélos

Selon l'article 614 du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélo est de 5 pour le premier groupe de 10 logements, plus 1 unité pour chaque groupe de 10 logements additionnels.

Ainsi, pour 345 unités de logement au bâtiment principal, le nombre requis d'unités de stationnement pour vélo est de 39. Pour les 87 unités d'habitation de la COOP, 13 espaces pour vélos sont requis. Selon les informations reçues, le nombre d'espaces de stationnement pour vélos rencontrera les exigences de l'arrondissement.

4.5 Mesures d'accompagnement

Les architectes dans le dossier vont préparer une stratégie d'intégration et de mobilité durable. Certaines mesures complémentaires sont proposées ci-dessous visant l'accessibilité, le confort et la sécurité.

4.5.1 Feux de circulation

À la section 2.5, il est mentionné que le mode de fonctionnement des décomptes numériques diffère d'une traverse à l'autre à l'intersection de la Savane/Mountain Sights. Certains décomptes débutent avec la silhouette et d'autres avec la main clignotante. Un ajustement est souhaité afin de présenter un mode de fonctionnement unique d'un signal à l'autre dans la même intersection.

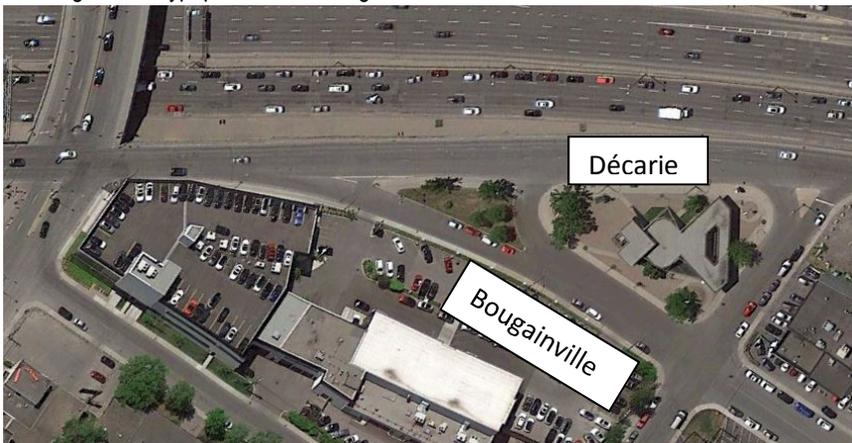
4.5.2 Confort et sécurité

À la section 2.8, il est fait état des problématiques de sécurité à l'intersection de la Savane/Labarre. Le centre de la rue Labarre se situe à environ 20 m du boulevard Décarie. Les virages à gauche de la rue de la Savane vers la rue Labarre peut occasionner un refoulement de la circulation avec conflits à l'intersection Décarie/de la Savane.

Les autorités municipales pourraient envisager le prolongement du terre-plein, que l'on retrouve actuellement entre le boulevard Décarie et la rue Labarre, jusqu'au côté ouest de la rue Labarre, éliminant ainsi des conflits et une situation potentiellement problématiques. Les quelques véhicules affectés pourront emprunter la rue de Sorel pour rejoindre la rue Labarre.

Autre élément affectant le confort et la sécurité des usagers, dans ce cas-ci des usagers vulnérables, est l'aménagement de l'intersection Décarie/Bougainville. L'aménagement actuel (rue à angle) favorise des déplacements véhiculaires à grandes vitesses. La largeur de la traverse des piétons est excessive. Le trottoir du boulevard Décarie est largement utilisé à cet endroit par les usagers du métro.

Aménagement atypique Décarie/Bougainville



Les autorités municipales pourraient envisager un réaménagement géométrique de l'intersection permettant des échanges véhiculaires à plus faible vitesse et une traverse piétonne plus confortable et sécuritaire.

L'aménagement du site devra prévoir des allées éclairées et confortables pour les piétons entre les accès aux bâtiments, la cour intérieure et le réseau routier municipal.

4.5.3 Déplacements à vélo

Il y a lieu de favoriser les déplacements à vélos à partir du site vers l'intersection de la Savane/Mountain Sights, afin de permettre un raccordement le plus direct possible avec la piste cyclable de la rue de la Savane.

L'installation de prises pour vélos électriques pourra être envisagée afin de favoriser ce mode de déplacement pour une clientèle diversifiée.

4.5.4 Écoulement de la circulation

Dans l'axe de la rue de la Savane, à la hauteur de la rue Mountain Sights, on retrouve un mouvement partiellement protégé pour les piétons. La flèche tout droit apparaît en même temps que la silhouette. Étant donné que les véhicules se stationnent jusqu'à la ligne d'arrêt, un véhicule désirant tourner (principalement à gauche) bloque les autres véhicules qui désirent continuer tout droit. Les autorités municipales pourraient envisager l'implantation d'un arrêt interdit à environ 5 m en amont de la ligne d'arrêt, aux deux approches de la rue de la Savane, afin d'éliminer certains conflits et d'améliorer l'écoulement de la circulation, le tout en accord avec le Code de sécurité routière.

5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le projet de développement est situé du côté sud de la rue de la Savane, entre le boulevard Décarie et la rue Mountain Sights. À cet endroit, on retrouve présentement un bâtiment accueillant bureaux et commerces, dont une piste de Karting. Le site est situé à environ 240 m (vol d'oiseau) de la station de métro de la Savane (ligne orange).

Le projet à l'étude prévoit la construction de deux bâtiments. Le bâtiment principal recevra, au rez-de-chaussée des commerces totalisant 700 m² de superficie de plancher et, aux étages, 275 condos d'habitation et 70 logements abordables. Un stationnement intérieur de 172 espaces sera accessible via la rue de la Savane, en face de la rue Mayrand.

Le deuxième bâtiment recevra une coopérative d'habitation avec 87 unités de logement. Un stationnement intérieur de 25 espaces est prévu. Il sera accessible via une allée de circulation localisée à l'extrémité est du site, à l'ouest de la rue Mountain Sights.

5.1 Conclusion

➤ Problématiques actuelles

Certaines situations pouvant affecter le confort et la sécurité des usagers méritent d'être soulignées.

Par exemple, à l'intersection de la Savane/Mountain Sights, certains signaux pour piétons affichent un décompte dès le début de l'apparition de la silhouette alors que d'autres signaux pour la même intersection affichent un décompte dès l'apparition de la main clignotante. Un ajustement est souhaitable.

L'intersection de la Savane/de Labarre est située à moins de 20 m du boulevard Décarie. L'accès à la rue Labarre en provenance de l'ouest est souvent affecté par les files d'attente sur la rue de la Savane. La sortie à gauche en provenance de la rue Labarre est également affectée par lesdites files d'attente. Des situations conflictuelles ont été observées. Un ajustement pourrait être souhaitable.

L'accès à la station de métro de la Savane est localisé dans le cadran sud-est de l'intersection Décarie/de Sorel. L'aménagement géométrique à angle de la rue Bougainville, à la hauteur du boulevard Décarie, favorise des déplacements à grande vitesse des véhicules, au détriment de la sécurité des usagers vulnérables. Un ajustement est souhaitable.

➤ Offre en stationnement

Le projet prévoit :

- 172 unités de stationnement pour les résidents du bâtiment principal, soit un taux de 0,5 espace/unité d'habitation, correspondant au règlement municipal;
- 25 unités de stationnement pour les résidents de la COOP, soit un taux de 0,29 espace/unité, alors que le minimum requis, selon le règlement, est de 43 unités.

Notons que 8 espaces de stationnement seront réservés à l'autopartage.

Aucune place de stationnement n'est prévue pour la partie commerciale. En fonction de la superficie des commerces, un nombre de 3 espaces serait requis selon le règlement municipal.

Il manquerait donc 22 espaces de stationnement pour le projet pour être conforme au règlement. Des mesures devront être mises en place afin de favoriser les déplacements autres qu'en voiture solo.

➤ Espaces de stationnement pour vélos

Selon les informations reçues, 42 espaces de stationnement pour vélos sont prévus, rencontrant les exigences de l'arrondissement.

➤ Génération des déplacements véhiculaires

Les déplacements véhiculaires générés sont au nombre 64 véh/h (14 véh/h entrant et 50 véh/h sortant) à l'heure de pointe du matin et de 82 véh/h (49 véh/h entrant et 33 véh/h sortant) pour l'heure de pointe du soir.

➤ Déplacements en transport en commun

Les déplacements générés en transport en commun sont estimés à 62 usagers à l'heure de pointe du matin et à 79 usagers à l'heure de pointe du soir.

➤ Déplacements actifs

Les déplacements actifs générés sont estimés à 16 déplacements à l'heure de pointe du matin et à 18 déplacements à l'heure de pointe du soir.

➤ Impact sur les conditions de l'écoulement de la circulation

Les analyses de capacité montrent que le projet de développement ne génère pas d'impact significatif sur les conditions actuelles de la circulation. Aucune détérioration de deux niveaux de service n'est prévue et aucun mouvement présentement problématique de présente un accroissement de plus de 30 véh/h.

➤ Livraison

Aucun quai de livraison n'est prévu pour la desserte des commerces. Les camions pourront utiliser la ruelle reliant la rue de la Savane à la rue Ferrier pour y arrêter. Aucune manœuvre de recul sur rue n'est requise.

5.2 Recommandations

À la lumière des analyses effectuées, nous recommandons ce qui suit:

1. Ajustement de la programmation des feux de circulation

Envisager un ajustement à la programmation des feux à décompte numérique de l'intersection de la Savane/Mountain Sights afin que tous les signaux fonctionnent de la même manière (décompte apparaissant au début de la silhouette).

2. Stationnement sur rue

Envisager d'interdire l'arrêt sur la rue de la Savane, sur une distance de 5 mètres en amont de son intersection avec la rue Mountain Sights, afin de faciliter le contournement d'un véhicule arrêté désirant tourner à droite ou à gauche, améliorant ainsi l'écoulement de la circulation pendant la flèche tout droit.

3. Intersection de la Savane/Labarre

Envisager l'interdiction de tourner à gauche de l'ouest vers le nord et du nord vers l'est à l'intersection de la Savane/Labarre, compte tenu des problématiques associées à sa proximité avec le boulevard Décarie. Le prolongement du terre-plein dans l'intersection est une alternative à l'implantation d'une signalisation normalisée.

4. Intersection Décarie/Bougainville

Envisager le réaménagement géométrique de l'intersection afin d'améliorer le confort et la sécurité des déplacements actifs dont le nombre est très élevé à deux pas de la station de métro de la Savane.

5. Bornes électriques pour vélos

Envisager l'implantation de bornes électriques pour vélos dans le stationnement intérieur, afin de favoriser ce mode de déplacement alternatif à l'automobile.

6. Aménagement des allées pour piétons sur le site

Tenir compte des besoins des futurs résidents, dont la création d'allées confortables et sécuritaires sur le site. La station de métro de la Savane sera certainement utilisée par plusieurs résidents. Un éclairage des allées permet d'améliorer le confort et le sentiment de sécurité pour les futurs résidents.

7. Stratégie d'intégration et de mobilité durable

Identifier d'autres stratégies visant la réduction de la dépendance à l'automobile et l'utilisation de l'auto-solo en faveur du transport en commun et des déplacements actifs.

Les mesures 1 à 4 sont du ressort de l'arrondissement alors que les mesures 5 à 7 doivent être effectuées par le promoteur.

ANNEXE 1

DÉBITS DE CIRCULATION

Débits de circulation
Intersection de la Savane/Mountain Sights

| Période | Approche | | | | | | | | | | | | Côté | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| | Nord | | | Sud | | | Est | | | Ouest | | | Nord | | Sud | | Est | | Ouest | | | | | | | | | | | | | |
| | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD | auto | lourd | auto | lourd | auto | lourd | piéton | vélo | piéton | vélo | | | | | | | | | | |
| 7h15 - 7h30 | 4 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 4 | 0 | 5 | 0 | 9 | 0 | 49 | 0 | 6 | 0 | 3 | 0 | 33 | 2 | 1 | 1 | 6 | 0 | 7 | 0 | 6 | 0 | 4 | 0 | | |
| 7h30 - 7h45 | 7 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 12 | 1 | 48 | 1 | 9 | 0 | 4 | 0 | 29 | 2 | 4 | 1 | 5 | 1 | 3 | 0 | 6 | 0 | 3 | 0 | | |
| 7h45 - 8h | 4 | 0 | 1 | 0 | 5 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0 | 14 | 1 | 73 | 0 | 6 | 0 | 1 | 0 | 37 | 2 | 3 | 1 | 2 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 3 | 0 | | |
| 8h - 8h15 | 13 | 0 | 14 | 1 | 6 | 0 | 10 | 1 | 9 | 0 | 14 | 0 | 79 | 0 | 12 | 0 | 5 | 0 | 42 | 2 | 3 | 0 | 5 | 0 | 2 | 0 | 8 | 0 | 1 | 0 | | |
| 8h15 - 8h30 | 8 | 1 | 19 | 0 | 6 | 0 | 5 | 1 | 9 | 0 | 22 | 0 | 83 | 2 | 13 | 1 | 6 | 0 | 40 | 0 | 8 | 0 | 6 | 0 | 7 | 0 | 4 | 0 | 7 | 0 | | |
| 8h30 - 8h45 | 7 | 0 | 24 | 0 | 4 | 1 | 4 | 0 | 5 | 1 | 16 | 0 | 79 | 1 | 9 | 0 | 8 | 0 | 38 | 1 | 8 | 1 | 5 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 3 | 1 | | |
| 8h45 - 9h | 9 | 0 | 18 | 0 | 4 | 0 | 5 | 0 | 6 | 0 | 11 | 0 | 59 | 2 | 11 | 0 | 6 | 0 | 37 | 1 | 7 | 0 | 5 | 0 | 7 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | | |
| 7h30 - 8h30 | 32 | 1 | 63 | 1 | 17 | 1 | 23 | 2 | 20 | 1 | 22 | 1 | 62 | 2 | 283 | 3 | 40 | 1 | 16 | 0 | 148 | 6 | 18 | 2 | 18 | 1 | 15 | 0 | 22 | 0 | 14 | 0 |
| %lourd | 3% | 2% | 6% | 0% | 5% | 4% | 8% | 5% | 4% | 0% | 4% | 2% | 3% | 1% | 2% | 0% | 0% | 10% | 4% | 0% | 10% | 2% | 0% | 10% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | |
| FPI | 0,63 | 0,84 | 0,64 | 0,64 | 0,58 | 0,64 | 0,57 | 0,58 | 0,64 | 0,73 | 0,73 | 0,84 | 0,84 | 0,73 | 0,73 | 0,84 | 0,73 | 0,88 | 0,88 | 0,88 | 0,63 | 0,63 | 0,63 | 0,63 | 0,63 | 0,63 | 0,63 | 0,63 | 0,63 | 0,63 | 0,63 | |

leur ouvrable moyen: **33** **1** **64** **1** **17** **1** **23** **2** **20** **1** **22** **1** **63** **2** **288** **3** **41** **1** **16** **0** **150** **6** **18** **2**

Relevés effectués le mardi 12 mars 2019

| Période | Approche | | | | | | | | | | | | Côté | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------|
| | Nord | | | Sud | | | Est | | | Ouest | | | Nord | | Sud | | Est | | Ouest | | | | | | | | | | | | |
| | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD | auto | lourd | auto | lourd | auto | lourd | piéton | vélo | piéton | vélo | piéton | vélo | piéton | vélo | piéton | vélo | piéton | vélo | |
| 16h15 - 16h30 | 8 | 0 | 19 | 0 | 3 | 0 | 9 | 0 | 18 | 0 | 11 | 0 | 10 | 0 | 17 | 1 | 0 | 0 | 73 | 1 | 15 | 1 | 3 | 0 | 2 | 0 | 6 | 0 | 1 | 0 | |
| 16h30 - 16h45 | 11 | 0 | 17 | 0 | 6 | 0 | 7 | 2 | 16 | 1 | 19 | 0 | 14 | 0 | 17 | 0 | 3 | 0 | 77 | 1 | 14 | 1 | 8 | 0 | 3 | 1 | 7 | 1 | 6 | 0 | |
| 16h45 - 17h | 10 | 1 | 17 | 0 | 1 | 0 | 4 | 0 | 21 | 0 | 12 | 1 | 13 | 0 | 12 | 1 | 6 | 0 | 99 | 0 | 12 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 17h - 17h15 | 8 | 0 | 30 | 1 | 2 | 0 | 5 | 0 | 17 | 0 | 17 | 0 | 15 | 1 | 32 | 0 | 2 | 0 | 84 | 0 | 9 | 0 | 8 | 0 | 2 | 0 | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 17h15 - 17h30 | 11 | 0 | 23 | 1 | 2 | 0 | 10 | 0 | 18 | 1 | 15 | 0 | 10 | 0 | 37 | 0 | 2 | 0 | 86 | 1 | 14 | 0 | 5 | 0 | 3 | 1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 17h30 - 17h45 | 8 | 0 | 21 | 0 | 3 | 0 | 6 | 0 | 10 | 0 | 18 | 0 | 10 | 0 | 28 | 1 | 7 | 0 | 72 | 0 | 14 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 17h45 - 18h | 7 | 0 | 21 | 0 | 3 | 0 | 3 | 0 | 8 | 0 | 15 | 1 | 9 | 0 | 34 | 0 | 15 | 0 | 99 | 1 | 9 | 0 | 3 | 0 | 8 | 1 | 4 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 16h30 - 17h30 | 40 | 1 | 87 | 2 | 11 | 0 | 26 | 2 | 72 | 2 | 63 | 1 | 52 | 1 | 153 | 1 | 52 | 1 | 346 | 2 | 49 | 1 | 26 | 0 | 13 | 2 | 18 | 1 | 12 | 0 | |
| %lourd | 2% | 2% | 0% | 0% | 3% | 0% | 7% | 3% | 3% | 0% | 2% | 2% | 2% | 1% | 2% | 0% | 0% | 1% | 1% | 2% | 2% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| FPI | 0,93 | 0,72 | 0,46 | 0,46 | 0,88 | 0,84 | 0,70 | 0,88 | 0,88 | 0,75 | 0,78 | 0,83 | 0,75 | 0,78 | 0,83 | 0,75 | 0,83 | 0,88 | 0,88 | 0,83 | 0,83 | 0,83 | 0,83 | 0,83 | 0,83 | 0,83 | 0,83 | 0,83 | 0,83 | 0,83 | 0,83 |

leur ouvrable moyen: **41** **1** **88** **2** **11** **0** **26** **2** **73** **2** **64** **1** **53** **1** **155** **1** **53** **1** **13** **0** **352** **2** **50** **1**

Relevés effectués le mardi 12 mars 2019

Débits de circulation
Intersection de la Savane/Mountain Sights

| Période | Approche | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------|
| | Nord | | | Sud | | | Est | | | Ouest | | | Côté | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Và G | TD | | Và G | TD | | Và G | TD | | Và G | TD | | Nord | Sud | Est | Ouest | | | | | | | | | | | | | |
| auto | lourd | VàD | auto | lourd | VàD | auto | lourd | VàD | auto | lourd | VàD | piéton | vélo | piéton | vélo | piéton | vélo | | | | | | | | | | | | |
| 7h15 - 7h30 | 7 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 11 | 0 | 57 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 35 | 0 | 5 | 0 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 0 | 3 | 0 | |
| 7h30 - 7h45 | 2 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 2 | 0 | 6 | 0 | 47 | 0 | 5 | 0 | 4 | 0 | 23 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 4 | 0 | 7 | 0 | 6 | 0 | |
| 7h45 - 8h | 6 | 0 | 4 | 1 | 5 | 0 | 5 | 1 | 4 | 0 | 68 | 0 | 7 | 0 | 1 | 0 | 19 | 2 | 4 | 0 | 1 | 3 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 | |
| 8h - 8h15 | 5 | 0 | 5 | 0 | 10 | 0 | 6 | 0 | 11 | 0 | 99 | 3 | 6 | 0 | 1 | 1 | 27 | 1 | 7 | 1 | 4 | 1 | 0 | 0 | 5 | 0 | 2 | 0 | |
| 8h15 - 8h30 | 5 | 1 | 5 | 0 | 13 | 0 | 14 | 0 | 13 | 0 | 106 | 1 | 16 | 0 | 7 | 0 | 37 | 1 | 7 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 3 | 1 | 3 | 0 | |
| 8h30 - 8h45 | 2 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 10 | 1 | 26 | 0 | 107 | 1 | 17 | 0 | 5 | 0 | 31 | 0 | 2 | 1 | 2 | 0 | 8 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | |
| 8h45 - 9h | 4 | 0 | 4 | 0 | 7 | 0 | 9 | 1 | 24 | 0 | 87 | 2 | 12 | 0 | 4 | 0 | 37 | 1 | 5 | 0 | 3 | 0 | 9 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | |
| 7h30 - 8h30 | 18 | 1 | 17 | 1 | 32 | 0 | 27 | 1 | 46 | 0 | 320 | 4 | 34 | 0 | 13 | 1 | 106 | 5 | 21 | 2 | 10 | 3 | 11 | 0 | 19 | 1 | 15 | 0 | |
| %lourd | 5% | 3% | 6% | 4% | 0% | 4% | 4% | 0% | 0% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% | 7% | 5% | 5% | 9% | 9% | 9% | 7% | 10% | 11% | 3% | 19% | 1% | 15% | 0% | |
| FPI | 0,79 | 0,89 | 0,90 | 0,62 | 0,72 | 0,76 | 0,50 | 0,67 | 0,72 | 0,84 | 0,76 | 0,53 | 0,53 | 0,50 | 0,50 | 0,73 | 0,72 | 0,66 | 0,72 | 0,50 | 0,50 | 0,73 | 0,72 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 |

Relevés effectués le mercredi 16 janvier 2019
Jour ouvrable moyen: 20 1 80 2 19 1 35 0 30 1 25 1 50 0 351 4 37 0 14 1 116 5 23 2

| Période | Approche | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------|
| | Nord | | | Sud | | | Est | | | Ouest | | | Côté | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Và G | TD | | Và G | TD | | Và G | TD | | Và G | TD | | Nord | Sud | Est | Ouest | | | | | | | | | | | | | |
| auto | lourd | VàD | auto | lourd | VàD | auto | lourd | VàD | auto | lourd | VàD | piéton | vélo | piéton | vélo | piéton | vélo | | | | | | | | | | | | |
| 16h15 - 16h30 | 4 | 0 | 5 | 0 | 3 | 0 | 15 | 0 | 13 | 0 | 37 | 0 | 14 | 0 | 2 | 0 | 60 | 2 | 10 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 3 | 0 | |
| 16h30 - 16h45 | 6 | 0 | 3 | 0 | 11 | 0 | 20 | 0 | 8 | 0 | 34 | 2 | 15 | 1 | 7 | 0 | 98 | 0 | 10 | 0 | 4 | 0 | 2 | 0 | 6 | 0 | 2 | 0 | |
| 16h45 - 17h | 8 | 1 | 3 | 0 | 2 | 0 | 19 | 0 | 12 | 0 | 32 | 1 | 9 | 0 | 7 | 0 | 90 | 1 | 7 | 0 | 1 | 1 | 4 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | |
| 17h - 17h15 | 12 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 15 | 1 | 9 | 0 | 32 | 0 | 13 | 0 | 3 | 0 | 112 | 1 | 9 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 8 | 0 | 2 | 0 | |
| 17h15 - 17h30 | 8 | 0 | 23 | 0 | 2 | 0 | 21 | 0 | 8 | 0 | 29 | 0 | 10 | 0 | 8 | 0 | 92 | 0 | 16 | 0 | 1 | 0 | 7 | 0 | 3 | 0 | 5 | 0 | |
| 17h30 - 17h45 | 9 | 0 | 26 | 0 | 5 | 0 | 15 | 0 | 8 | 0 | 39 | 1 | 12 | 0 | 18 | 0 | 98 | 0 | 10 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 8 | 0 | 3 | 0 | |
| 17h45 - 18h | 7 | 0 | 24 | 0 | 5 | 0 | 15 | 0 | 9 | 0 | 27 | 0 | 8 | 0 | 5 | 0 | 83 | 1 | 11 | 0 | 2 | 0 | 6 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | |
| 16h45 - 17h45 | 37 | 1 | 90 | 2 | 9 | 0 | 70 | 1 | 37 | 0 | 132 | 2 | 44 | 0 | 36 | 0 | 392 | 2 | 42 | 0 | 11 | 1 | 21 | 1 | 23 | 0 | 11 | 0 | |
| %lourd | 3% | 2% | 0% | 1% | 0% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% | 1% | 2% | 6% | 3% | 23% | 0% | 11% | 0% |
| FPI | 0,79 | 0,88 | 0,71 | 0,45 | 0,85 | 0,79 | 0,85 | 0,79 | 0,77 | 0,84 | 0,84 | 0,85 | 0,85 | 0,50 | 0,50 | 0,87 | 0,66 | 0,66 | 0,66 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 |

Relevés effectués le mardi 15 janvier 2019
Jour ouvrable moyen: 41 1 100 2 19 0 10 0 78 1 84 0 41 0 147 2 49 0 40 0 436 2 47 0

Débits de circulation

Intersection Mountain Sights/Ferrier

| Période | Nord | | | | | | Sud | | | | | | Ouest | | | | | | Côté Sud | | | | | | Côté Nord | | | | | |
|--------------------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|----------|----------|------|--|
| | TD | | | VàD | | | VàG | | TD | | VàG | | VàD | | VàG | | VàD | | piéton | | vélo | | piéton | | vélo | | piéton | | vélo | |
| | auto | lourd | total | auto | lourd | total | auto | lourd | total | auto | lourd | total | auto | lourd | total | auto | lourd | total | total | total | total | total | total | total | total | total | total | total | | |
| 7h30 - 7h45 | 12 | 1 | 13 | 12 | 0 | 12 | 0 | 12 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 0 | 3 | 1 | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 21 | 0 | 21 | 0 | 0 | 0 | | |
| 7h45 - 8h | 17 | 1 | 18 | 21 | 0 | 21 | 0 | 21 | 0 | 8 | 0 | 8 | 0 | 0 | 11 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | | |
| 8h - 8h15 | 15 | 2 | 17 | 22 | 0 | 22 | 0 | 22 | 1 | 7 | 1 | 8 | 1 | 0 | 9 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | | |
| 8h15 - 8h30 | 14 | 0 | 14 | 27 | 0 | 27 | 0 | 27 | 0 | 19 | 0 | 19 | 0 | 0 | 9 | 1 | 6 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | | |
| 8h30 - 8h45 | 32 | 1 | 33 | 19 | 0 | 19 | 0 | 19 | 1 | 15 | 0 | 15 | 1 | 0 | 7 | 1 | 5 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 1 | 0 | | |
| 8h45 - 9h | 30 | 1 | 31 | 16 | 0 | 16 | 0 | 16 | 1 | 17 | 0 | 17 | 1 | 0 | 5 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 7 | 0 | 7 | 0 | 1 | 0 | | |
| 7h30 - 8h30 | 58 | 4 | 62 | 82 | 0 | 82 | 0 | 82 | 1 | 46 | 0 | 46 | 1 | 0 | 32 | 3 | 15 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 | 34 | 0 | 34 | 0 | 1 | 0 | | |
| %lourd | 6% | | 0% | | | | | 2% | | 0% | | 2% | | 9% | | 0% | | 0% | | | | | | | | | | | | |
| FPI | 0,86 | | 0,76 | | | | | 0,70 | | 0,61 | | 0,70 | | 0,80 | | 0,63 | | 0,80 | | | | | | | | | | | | |

Jour ouvrable moyen: 64 4 90 0 50 0 45 1 16 0 35 3

Relevés effectués le mercredi 16 janvier 2019

| Période | Nord | | | | | | Sud | | | | | | Ouest | | | | | | Côté Sud | | | | | | Côté Nord | | | | | |
|-----------------------|------------|----------|------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|------|--|
| | TD | | | VàD | | | VàG | | TD | | VàG | | VàD | | VàG | | VàD | | piéton | | vélo | | piéton | | vélo | | piéton | | vélo | |
| | auto | lourd | total | auto | lourd | total | auto | lourd | total | auto | lourd | total | auto | lourd | total | auto | lourd | total | total | total | total | total | total | total | total | total | total | total | | |
| 16h15 - 16h30 | 28 | 0 | 28 | 9 | 1 | 10 | 1 | 11 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 18 | 0 | 18 | 0 | 12 | 0 | 12 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | | |
| 16h30 - 16h45 | 29 | 0 | 29 | 4 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 7 | 0 | 7 | 0 | 31 | 0 | 31 | 0 | 14 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | | |
| 16h45 - 17h | 27 | 1 | 28 | 13 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 26 | 0 | 26 | 0 | 11 | 1 | 12 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | | |
| 17h - 17h15 | 26 | 1 | 27 | 12 | 0 | 12 | 0 | 12 | 1 | 6 | 0 | 6 | 1 | 27 | 1 | 28 | 1 | 12 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 0 | 1 | | |
| 17h15 - 17h30 | 32 | 0 | 32 | 15 | 0 | 15 | 0 | 15 | 0 | 9 | 0 | 9 | 0 | 39 | 0 | 39 | 0 | 8 | 0 | 8 | 0 | 1 | 0 | 7 | 0 | 7 | 0 | 5 | | |
| 17h30 - 17h45 | 31 | 0 | 31 | 13 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | 9 | 0 | 9 | 0 | 21 | 0 | 21 | 0 | 11 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 3 | | |
| 17h45 - 18h | 31 | 0 | 31 | 13 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | 7 | 0 | 7 | 0 | 32 | 1 | 33 | 1 | 7 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 3 | | |
| 16h430 - 17h30 | 114 | 2 | 116 | 44 | 0 | 44 | 0 | 44 | 1 | 26 | 0 | 26 | 1 | 123 | 1 | 124 | 1 | 45 | 1 | 46 | 0 | 1 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | 6 | | |
| %lourd | 2% | | 0% | | | | | 1% | | 0% | | 1% | | 0% | | 0% | | 2% | | 0% | | | | | | | | | | |
| FPI | 0,91 | | 0,73 | | | | | 0,79 | | 0,72 | | 0,79 | | 0,86 | | 0,82 | | 0,86 | | | | | | | | | | | | |

Jour ouvrable moyen: 121 2 47 0 28 0 131 1 48 1 81 0

Relevés effectués le jeudi 24 janvier 2019

Débits de circulation

Intersection Décarie/de la Savane

| Période | Approche | | | | | | | | | | | | Côté | | | | | | | |
|--------------------|-----------|----------|------------|-----------|-----------|----------|------------|-----------|------------|----------|-----------|----------|------------|-----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| | Sud | | | | Est | | | | Ouest | | | | Nord | | Sud | | Est | | | |
| | VàG | | VàD | | TD | | VàD | | VàG | | TD | | VàG | | TD | | piéton | | vélo | |
| 7h30 - 7h45 | 17 | 1 | 206 | 4 | 8 | 0 | 49 | 2 | 22 | 0 | 16 | 1 | 44 | 4 | 62 | 0 | 5 | 0 | 12 | 0 |
| 7h45 - 8h | 11 | 1 | 162 | 8 | 7 | 0 | 59 | 3 | 31 | 0 | 19 | 1 | 37 | 4 | 48 | 0 | 8 | 0 | 7 | 0 |
| 8h - 8h15 | 21 | 4 | 146 | 4 | 7 | 1 | 94 | 3 | 29 | 0 | 17 | 1 | 54 | 3 | 44 | 0 | 10 | 0 | 13 | 0 |
| 8h15 - 8h30 | 24 | 0 | 168 | 6 | 7 | 2 | 103 | 2 | 28 | 1 | 19 | 1 | 42 | 1 | 44 | 0 | 6 | 0 | 12 | 0 |
| 8h30 - 8h45 | 24 | 1 | 161 | 4 | 11 | 0 | 72 | 3 | 32 | 0 | 17 | 0 | 38 | 0 | 50 | 0 | 11 | 0 | 13 | 0 |
| 7h30 - 8h30 | 73 | 6 | 682 | 22 | 29 | 3 | 305 | 10 | 110 | 1 | 71 | 4 | 177 | 12 | 198 | 0 | 29 | 0 | 44 | 0 |
| %lourd | 8% | | 3% | | 9% | | 3% | | 1% | | 5% | | 6% | | | | | | | |
| FPI | 0,79 | | 0,84 | | 0,89 | | 0,75 | | 0,90 | | 0,94 | | 0,83 | | | | | | | |

Jour ouvrable moyen: **78** **6** **724** **23** **31** **3** **324** **11** **117** **1** **75** **4** **188** **13**

Relevés effectués le jeudi 31 janvier 2019

| Période | Approche | | | | | | | | | | | | Côté | | | | | | | |
|----------------------|-----------|----------|------------|-----------|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|------------|----------|------------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| | Sud | | | | Est | | | | Ouest | | | | Nord | | Sud | | Est | | | |
| | VàG | | VàD | | TD | | VàD | | VàG | | TD | | VàG | | TD | | piéton | | vélo | |
| 16h30 - 16h45 | 5 | 1 | 149 | 5 | 13 | 1 | 67 | 1 | 14 | 0 | 60 | 0 | 90 | 0 | 62 | 0 | 2 | 0 | 9 | 0 |
| 16h45 - 17h | 18 | 0 | 124 | 4 | 8 | 0 | 71 | 2 | 14 | 1 | 64 | 1 | 93 | 2 | 77 | 1 | 7 | 2 | 16 | 0 |
| 17h - 17h15 | 9 | 0 | 157 | 3 | 12 | 1 | 64 | 1 | 19 | 1 | 70 | 0 | 105 | 0 | 63 | 1 | 6 | 0 | 30 | 0 |
| 17h15 - 17h30 | 7 | 0 | 147 | 2 | 10 | 0 | 51 | 1 | 10 | 0 | 57 | 0 | 87 | 0 | 50 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 |
| 17h30 - 17h45 | 7 | 1 | 134 | 1 | 10 | 0 | 44 | 2 | 14 | 0 | 67 | 1 | 92 | 0 | 36 | 0 | 2 | 3 | 9 | 0 |
| 17h45 - 18h | 11 | 0 | 111 | 1 | 12 | 0 | 39 | 1 | 14 | 1 | 44 | 0 | 90 | 0 | 202 | 2 | 15 | 2 | 55 | 0 |
| 16h30 - 17h30 | 39 | 1 | 577 | 14 | 43 | 2 | 253 | 5 | 57 | 2 | 251 | 1 | 375 | 2 | 202 | 2 | 15 | 2 | 55 | 0 |
| %lourd | 3% | | 2% | | 4% | | 2% | | 3% | | 0% | | 1% | | | | | | | |
| FPI | 0,56 | | 0,92 | | 0,80 | | 0,88 | | 0,74 | | 0,90 | | 0,90 | | | | | | | |

Jour ouvrable moyen: **46** **1** **674** **16** **50** **2** **295** **6** **67** **2** **293** **1** **438** **2**

Relevés effectués le lundi 28 janvier 2019

Débits de circulation
Intersection Décarie/Royalmount

| Période | Approche | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------|----------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|----------|-------------|----------|-----------|----------|
| | Nord | | | | Est | | | | Ouest | | | | Nord | | Côté Sud | | | | | |
| | Và G | | TD | | VàD | | VàG | | TD | | VàD | | TD | | VàD | | piéton vélo | | | |
| 7h30 - 7h45 | 61 | 0 | 170 | 5 | 18 | 1 | 38 | 0 | 69 | 0 | 20 | 0 | 5 | 2 | 82 | 0 | 11 | 0 | 10 | 0 |
| 7h45 - 8h | 47 | 2 | 161 | 6 | 20 | 1 | 40 | 0 | 69 | 2 | 5 | 0 | 5 | 0 | 46 | 0 | 8 | 0 | 8 | 0 |
| 8h - 8h15 | 42 | 1 | 155 | 2 | 23 | 7 | 44 | 1 | 65 | 0 | 13 | 2 | 8 | 0 | 53 | 1 | 5 | 0 | 9 | 0 |
| 8h15 - 8h30 | 51 | 1 | 137 | 10 | 24 | 2 | 35 | 0 | 70 | 1 | 13 | 1 | 10 | 1 | 50 | 0 | 8 | 0 | 19 | 0 |
| 8h30 - 8h45 | 47 | 4 | 133 | 6 | 29 | 2 | 33 | 1 | 76 | 3 | 16 | 2 | 5 | 1 | 51 | 0 | 10 | 0 | 5 | 0 |
| 7h30 - 8h30 | 201 | 4 | 623 | 23 | 85 | 11 | 157 | 1 | 273 | 3 | 51 | 3 | 28 | 3 | 231 | 1 | 32 | 0 | 46 | 0 |
| %lourd | 2% | | 4% | | 11% | | 1% | | 1% | | 6% | | 10% | | | | | | | |
| FPI | 0,84 | | 0,92 | | 0,80 | | 0,88 | | 0,97 | | 0,68 | | 0,70 | | | | | | | |
| <i>Jour ouvrable moyen:</i> 221 4 684 25 93 12 172 1 300 3 56 3 31 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Relevés effectués le mercredi 16 janvier 2019

| Période | Approche | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------|----------|------------|----------|-----------|----------|------------|----------|------------|----------|------------|----------|-----------|----------|------------|----------|-------------|----------|-----------|----------|
| | Nord | | | | Est | | | | Ouest | | | | Nord | | Côté Sud | | | | | |
| | Và G | | TD | | VàD | | VàG | | TD | | VàD | | TD | | VàD | | piéton vélo | | | |
| 16h30 - 16h45 | 87 | 2 | 113 | 1 | 5 | 0 | 48 | 0 | 28 | 0 | 70 | 2 | 17 | 0 | 52 | 0 | 6 | 0 | 4 | 0 |
| 16h45 - 17h | 90 | 1 | 159 | 1 | 3 | 0 | 43 | 1 | 57 | 1 | 71 | 2 | 17 | 0 | 60 | 1 | 3 | 0 | 7 | 0 |
| 17h - 17h15 | 101 | 0 | 145 | 2 | 9 | 0 | 41 | 0 | 25 | 0 | 81 | 0 | 18 | 0 | 93 | 1 | 12 | 0 | 12 | 0 |
| 17h15 - 17h30 | 101 | 1 | 152 | 1 | 6 | 1 | 38 | 1 | 27 | 1 | 76 | 0 | 14 | 0 | 67 | 0 | 17 | 3 | 12 | 0 |
| 17h30 - 17h45 | 93 | 2 | 146 | 2 | 5 | 1 | 36 | 0 | 23 | 0 | 83 | 0 | 18 | 0 | 46 | 0 | 12 | 0 | 7 | 0 |
| 16h30 - 17h30 | 379 | 4 | 569 | 5 | 23 | 1 | 170 | 2 | 137 | 2 | 298 | 4 | 66 | 0 | 272 | 2 | 38 | 3 | 35 | 0 |
| %lourd | 1% | | 1% | | 4% | | 1% | | 1% | | 1% | | 0% | | | | | | | |
| FPI | 0,94 | | 0,90 | | 0,67 | | 0,90 | | 0,60 | | 0,93 | | 0,92 | | | | | | | |
| <i>Jour ouvrable moyen:</i> 403 4 604 5 24 1 181 2 146 2 317 4 70 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Relevés effectués le jeudi 31 janvier 2019

ANNEXE 2

ANALYSES DE CAPACITÉ SITUATION ACTUELLE

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:27 | 7:27 | 7:27 | 7:27 | 7:27 | 7:27 |
| End Time | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 |
| Total Time (min) | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| # of Recorded Intervals | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Vehs Entered | 2919 | 2873 | 2960 | 3005 | 2877 | 2928 |
| Vehs Exited | 2923 | 2871 | 2940 | 2988 | 2868 | 2917 |
| Starting Vehs | 46 | 40 | 35 | 36 | 44 | 38 |
| Ending Vehs | 42 | 42 | 55 | 53 | 53 | 46 |
| Travel Distance (km) | 699 | 680 | 699 | 701 | 675 | 691 |
| Travel Time (hr) | 58.8 | 52.5 | 68.8 | 53.4 | 61.1 | 58.9 |
| Total Delay (hr) | 41.6 | 35.9 | 51.6 | 36.1 | 44.6 | 42.0 |
| Total Stops | 2774 | 2679 | 2858 | 2815 | 2672 | 2758 |
| Fuel Used (l) | 116.2 | 109.2 | 124.5 | 112.5 | 116.7 | 115.8 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:27 |
| End Time | 7:30 |
| Total Time (min) | 3 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 8:30 |
| Total Time (min) | 60 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 2919 | 2873 | 2960 | 3005 | 2877 | 2928 |
| Vehs Exited | 2923 | 2871 | 2940 | 2988 | 2868 | 2917 |
| Starting Vehs | 46 | 40 | 35 | 36 | 44 | 38 |
| Ending Vehs | 42 | 42 | 55 | 53 | 53 | 46 |
| Travel Distance (km) | 699 | 680 | 699 | 701 | 675 | 691 |
| Travel Time (hr) | 58.8 | 52.5 | 68.8 | 53.4 | 61.1 | 58.9 |
| Total Delay (hr) | 41.6 | 35.9 | 51.6 | 36.1 | 44.6 | 42.0 |
| Total Stops | 2774 | 2679 | 2858 | 2815 | 2672 | 2758 |
| Fuel Used (l) | 116.2 | 109.2 | 124.5 | 112.5 | 116.7 | 115.8 |

2: Royalmount/de la Savane & Décarie Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBL | WBT | SEL | SET | SER | All |
|--------------------|------|------|-----|-----|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.3 | 0.3 | 0.3 |
| Total Del/Veh (s) | 21.7 | 21.0 | 6.4 | 7.7 | 24.4 | 20.3 | 19.0 | 17.0 |

3: de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | WBT | WBR | NWL | NWT | NWR | All |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.5 | 0.5 | 0.1 | 0.2 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 34.2 | 23.9 | 34.3 | 33.5 | 13.8 | 11.6 | 11.1 | 20.7 |

10: Mountain Sights & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | SEL | SET | SER | NWL | NWT | NWR |
|--------------------|------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.4 | 0.8 | 3.5 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 20.4 | 6.6 | 9.0 | 26.7 | 19.0 | 18.6 | 16.5 | 14.7 | 15.1 | 30.6 | 14.5 | 18.4 |

10: Mountain Sights & de la Savane Performance by movement

| Movement | All |
|--------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.8 |
| Total Del/Veh (s) | 16.4 |

13: de la Savane & Labarre Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | WBT | WBR | SBL | SBR | All |
|--------------------|------|-----|------|------|-------|-------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 225.4 | 320.8 | 56.2 |
| Total Del/Veh (s) | 16.8 | 1.5 | 14.8 | 10.3 | 124.2 | 155.8 | 31.9 |

14: accès commerces/Mayrand & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 5.1 | 0.3 | 0.1 | 2.0 | 0.8 | 0.1 | | 8.7 | 3.2 | 10.4 | 7.0 | 1.3 |

17: Paré & ruelle Performance by movement

| Movement | SEL | SET | NET | SWT | SWR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 1.2 | 0.0 | 0.3 | 0.4 | 0.6 | 0.4 |

18: ruelle & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBT | NWL | NWR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 0.7 | 0.3 | 0.9 | 6.6 | 3.2 | 0.9 |

19: Paré & Mountain Sights Performance by movement

| Movement | SET | SER | NWL | NWT | NEL | NET | NER | All |
|--------------------|------|------|------|-----|------|-----|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 13.1 | 12.1 | 10.7 | 8.0 | 16.4 | 1.0 | 18.9 | 12.3 |

Total Network Performance

| | |
|--------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 14.9 |
| Total Del/Veh (s) | 36.1 |

Intersection: 2: Royalmount/de la Savane & Décarie

| Movement | EB | EB | B22 | WB | WB | SE | SE | SE |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Directions Served | T | TR | T | L | T | LT | T | TR |
| Maximum Queue (m) | 14.5 | 35.4 | 3.8 | 37.0 | 38.4 | 81.7 | 74.7 | 55.0 |
| Average Queue (m) | 3.6 | 13.3 | 0.1 | 13.5 | 17.3 | 70.6 | 45.2 | 24.4 |
| 95th Queue (m) | 11.6 | 28.3 | 2.7 | 31.9 | 33.1 | 88.8 | 70.8 | 44.0 |
| Link Distance (m) | 22.8 | 22.8 | 45.2 | 35.8 | 35.8 | 75.5 | 75.5 | 75.5 |
| Upstream Blk Time (%) | | 4 | | 0 | 1 | 7 | 0 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | 1 | 1 | 0 | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | |

Intersection: 3: de la Savane

| Movement | EB | EB | WB | WB | NW | NW | NW |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | TR | LT | T | TR |
| Maximum Queue (m) | 35.7 | 42.5 | 31.4 | 34.8 | 78.9 | 57.6 | 28.9 |
| Average Queue (m) | 15.6 | 28.0 | 17.0 | 29.7 | 48.6 | 22.9 | 10.0 |
| 95th Queue (m) | 30.2 | 41.9 | 30.6 | 36.6 | 73.1 | 47.2 | 22.3 |
| Link Distance (m) | 35.8 | 35.8 | 10.8 | 10.8 | 72.9 | 72.9 | 72.9 |
| Upstream Blk Time (%) | 1 | 5 | 39 | 57 | 1 | 0 | |
| Queuing Penalty (veh) | 1 | 6 | 96 | 140 | 0 | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 73 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 43 | | | |

Intersection: 10: Mountain Sights & de la Savane

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | SE | NW | NW |
|-----------------------|-----|------|------|------|-------|------|------|------|------|
| Directions Served | L | T | R | L | T | R | LTR | L | TR |
| Maximum Queue (m) | 8.2 | 31.5 | 10.4 | 13.9 | 82.0 | 13.4 | 36.8 | 21.4 | 27.2 |
| Average Queue (m) | 1.9 | 5.6 | 2.8 | 4.8 | 36.6 | 4.8 | 15.1 | 4.8 | 7.6 |
| 95th Queue (m) | 6.2 | 18.1 | 9.2 | 10.6 | 70.7 | 12.0 | 29.5 | 14.7 | 20.0 |
| Link Distance (m) | | 15.2 | | | 124.1 | | 41.8 | 21.6 | 21.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | 2 | 0 | | | | 0 | 0 | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | 4 | 0 | | | | 0 | 0 | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | 0.1 | | 0.1 | 0.1 | | 0.1 | | | |
| Storage Blk Time (%) | 7 | 19 | 5 | 24 | 43 | 3 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 14 | 7 | 10 | 90 | 47 | 11 | | | |

Intersection: 13: de la Savane & Labarre

| Movement | EB | WB | SB |
|-----------------------|------|------|------|
| Directions Served | LT | TR | LR |
| Maximum Queue (m) | 16.5 | 70.9 | 46.4 |
| Average Queue (m) | 5.3 | 35.2 | 36.8 |
| 95th Queue (m) | 15.8 | 65.7 | 49.2 |
| Link Distance (m) | 10.8 | 59.4 | 35.5 |
| Upstream Blk Time (%) | 5 | 4 | 80 |
| Queuing Penalty (veh) | 6 | 16 | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: accès commerces/Mayrand & de la Savane

| Movement | EB | WB | NB | SB |
|-----------------------|------|------|-----|------|
| Directions Served | LT | LTR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 9.9 | 19.1 | 7.3 | 20.2 |
| Average Queue (m) | 0.9 | 1.4 | 1.7 | 8.5 |
| 95th Queue (m) | 5.9 | 9.7 | 6.7 | 17.5 |
| Link Distance (m) | 59.4 | 29.5 | 6.3 | 37.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 | 1 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 1 | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |

Intersection: 17: Paré & ruelle

| Movement | SE |
|-----------------------|-------|
| Directions Served | LR |
| Maximum Queue (m) | 5.4 |
| Average Queue (m) | 0.2 |
| 95th Queue (m) | 2.3 |
| Link Distance (m) | 132.3 |
| Upstream Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |
| Storage Bay Dist (m) | |
| Storage Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |

Intersection: 18: ruelle & de la Savane

| Movement | EB | NW |
|-----------------------|------|-------|
| Directions Served | TR | LR |
| Maximum Queue (m) | 1.3 | 7.2 |
| Average Queue (m) | 0.0 | 0.5 |
| 95th Queue (m) | 0.9 | 3.6 |
| Link Distance (m) | 29.5 | 132.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 19: Paré & Mountain Sights

| Movement | SE | NW | NE |
|-----------------------|------|------|------|
| Directions Served | TR | LT | LR |
| Maximum Queue (m) | 39.9 | 31.4 | 24.6 |
| Average Queue (m) | 20.4 | 11.2 | 8.7 |
| 95th Queue (m) | 36.8 | 24.3 | 20.2 |
| Link Distance (m) | 63.9 | 67.4 | 20.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | 1 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 494

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:27 | 4:27 | 4:27 | 4:27 | 4:27 | 4:27 |
| End Time | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 |
| Total Time (min) | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| # of Recorded Intervals | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Vehs Entered | 3107 | 3039 | 3041 | 3026 | 3059 | 3053 |
| Vehs Exited | 3095 | 3020 | 3028 | 3019 | 3057 | 3041 |
| Starting Vehs | 39 | 47 | 38 | 52 | 49 | 43 |
| Ending Vehs | 51 | 66 | 51 | 59 | 51 | 54 |
| Travel Distance (km) | 769 | 756 | 758 | 761 | 751 | 759 |
| Travel Time (hr) | 84.4 | 122.8 | 117.4 | 169.5 | 83.9 | 115.6 |
| Total Delay (hr) | 65.2 | 104.0 | 98.7 | 150.6 | 65.3 | 96.8 |
| Total Stops | 3263 | 3361 | 3169 | 3121 | 3160 | 3213 |
| Fuel Used (l) | 144.1 | 175.4 | 171.1 | 215.1 | 141.7 | 169.5 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:27 |
| End Time | 4:30 |
| Total Time (min) | 3 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 5:30 |
| Total Time (min) | 60 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 3107 | 3039 | 3041 | 3026 | 3059 | 3053 |
| Vehs Exited | 3095 | 3020 | 3028 | 3019 | 3057 | 3041 |
| Starting Vehs | 39 | 47 | 38 | 52 | 49 | 43 |
| Ending Vehs | 51 | 66 | 51 | 59 | 51 | 54 |
| Travel Distance (km) | 769 | 756 | 758 | 761 | 751 | 759 |
| Travel Time (hr) | 84.4 | 122.8 | 117.4 | 169.5 | 83.9 | 115.6 |
| Total Delay (hr) | 65.2 | 104.0 | 98.7 | 150.6 | 65.3 | 96.8 |
| Total Stops | 3263 | 3361 | 3169 | 3121 | 3160 | 3213 |
| Fuel Used (l) | 144.1 | 175.4 | 171.1 | 215.1 | 141.7 | 169.5 |

2: Royalmount/de la Savane & Décarie Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBL | WBT | SEL | SET | SER | All |
|--------------------|------|------|------|-----|-------|-------|-------|-------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 191.4 | 193.3 | 187.6 | 111.7 |
| Total Del/Veh (s) | 37.0 | 33.3 | 26.4 | 6.2 | 93.0 | 20.4 | 17.2 | 39.1 |

3: Décarie & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | WBT | WBR | NWL | NWT | NWR | All |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.5 | 0.1 | 0.2 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 36.9 | 25.1 | 31.9 | 27.8 | 11.8 | 11.6 | 9.8 | 22.2 |

10: Mountain Sights & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | SEL | SET | SER | NWL | NWT | NWR |
|--------------------|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.7 | 0.7 | 3.7 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 7.7 | 5.2 | 6.1 | 45.3 | 20.5 | 21.4 | 19.0 | 17.0 | 16.8 | 27.4 | 16.1 | 18.0 |

10: Mountain Sights & de la Savane Performance by movement

| Movement | All |
|--------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 14.9 |

13: de la Savane & Labarre Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | WBT | WBR | SBL | SBR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.9 | 8.2 | 1.5 |
| Total Del/Veh (s) | 5.1 | 0.9 | 4.8 | 3.8 | 51.7 | 58.7 | 12.7 |

14: accès commerces/Mayrand & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 3.0 | 0.5 | 0.2 | 2.8 | 0.4 | 0.3 | 5.9 | 6.3 | 4.6 | 10.0 | 4.1 | 1.2 |

17: Paré & ruelle Performance by movement

| Movement | SEL | SER | NEL | NET | SWT | SWR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 1.4 | 1.9 | 1.5 | 0.4 | 0.4 | 0.1 | 0.5 |

18: ruelle & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBT | NWL | NWR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 1.0 | 0.3 | 1.1 | 9.0 | 8.8 | 1.1 |

19: Paré & Mountain Sights Performance by movement

| Movement | SET | SER | NWL | NWT | NEL | NET | NER | All |
|--------------------|------|------|------|-----|------|-----|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 12.5 | 11.7 | 10.6 | 8.5 | 19.3 | 2.4 | 19.5 | 12.8 |

Total Network Performance

| | |
|--------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 63.9 |
| Total Del/Veh (s) | 47.6 |

Intersection: 2: Royalmount/de la Savane & Décarie

| Movement | EB | EB | B22 | WB | WB | SE | SE | SE |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|-------|------|
| Directions Served | T | TR | T | L | T | LT | T | TR |
| Maximum Queue (m) | 44.7 | 45.5 | 50.5 | 40.6 | 23.6 | 86.8 | 82.6 | 82.0 |
| Average Queue (m) | 22.5 | 35.7 | 17.6 | 29.2 | 7.9 | 80.5 | 68.8 | 33.1 |
| 95th Queue (m) | 41.2 | 51.9 | 48.9 | 43.9 | 19.3 | 83.6 | 100.5 | 74.5 |
| Link Distance (m) | 22.8 | 22.8 | 45.2 | 35.8 | 35.8 | 75.5 | 75.5 | 75.5 |
| Upstream Blk Time (%) | 23 | 37 | 10 | 3 | | 83 | 22 | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 0 | 0 | 5 | | 0 | 0 | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | | | | | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | |

Intersection: 3: Décarie & de la Savane

| Movement | EB | EB | WB | WB | NW | NW | NW |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | TR | LT | T | TR |
| Maximum Queue (m) | 41.6 | 41.6 | 31.8 | 32.4 | 74.0 | 43.9 | 25.5 |
| Average Queue (m) | 34.9 | 39.0 | 21.8 | 18.6 | 41.0 | 18.7 | 9.6 |
| 95th Queue (m) | 49.3 | 43.5 | 33.7 | 32.1 | 62.6 | 37.8 | 21.1 |
| Link Distance (m) | 35.8 | 35.8 | 10.8 | 10.8 | 72.9 | 72.9 | 72.9 |
| Upstream Blk Time (%) | 20 | 33 | 53 | 29 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 75 | 122 | 97 | 53 | 0 | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 60 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 20 | | | |

Intersection: 10: Mountain Sights & de la Savane

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | SE | NW | NW | B21 |
|-----------------------|-----|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|
| Directions Served | L | T | R | L | T | R | LTR | L | TR | T |
| Maximum Queue (m) | 6.3 | 36.3 | 10.5 | 10.2 | 88.6 | 11.5 | 42.3 | 20.5 | 38.1 | 1.5 |
| Average Queue (m) | 1.0 | 8.2 | 3.4 | 4.6 | 23.6 | 5.3 | 17.8 | 4.8 | 15.7 | 0.1 |
| 95th Queue (m) | 4.3 | 23.3 | 10.2 | 9.7 | 59.6 | 11.9 | 36.9 | 13.6 | 30.4 | 1.1 |
| Link Distance (m) | | 15.2 | | | 124.1 | | 41.8 | 21.6 | 21.6 | 63.9 |
| Upstream Blk Time (%) | | 4 | 0 | | 0 | | 1 | 0 | 7 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 17 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 6 | |
| Storage Bay Dist (m) | 0.1 | | 0.1 | 0.1 | | 0.1 | | | | |
| Storage Blk Time (%) | 2 | 25 | 6 | 36 | 36 | 5 | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 7 | 16 | 22 | 89 | 39 | 13 | | | | |

Intersection: 13: de la Savane & Labarre

| Movement | EB | WB | SB |
|-----------------------|------|------|------|
| Directions Served | LT | TR | LR |
| Maximum Queue (m) | 16.3 | 46.1 | 40.1 |
| Average Queue (m) | 2.8 | 10.8 | 30.3 |
| 95th Queue (m) | 11.9 | 34.0 | 47.7 |
| Link Distance (m) | 10.8 | 59.4 | 35.5 |
| Upstream Blk Time (%) | 2 | 0 | 28 |
| Queuing Penalty (veh) | 4 | 0 | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: accès commerces/Mayrand & de la Savane

| Movement | EB | WB | NB | SB |
|-----------------------|------|------|-----|------|
| Directions Served | LT | LTR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 14.6 | 19.5 | 7.9 | 20.8 |
| Average Queue (m) | 3.7 | 1.7 | 3.1 | 8.9 |
| 95th Queue (m) | 11.8 | 9.8 | 9.0 | 16.3 |
| Link Distance (m) | 59.4 | 29.5 | 6.3 | 37.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 | 3 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |

Intersection: 17: Paré & ruelle

| Movement | SE | NE |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 10.5 | 3.5 |
| Average Queue (m) | 1.6 | 0.1 |
| 95th Queue (m) | 7.3 | 1.8 |
| Link Distance (m) | 132.3 | 40.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 18: ruelle & de la Savane

| Movement | EB | NW |
|-----------------------|------|-------|
| Directions Served | TR | LR |
| Maximum Queue (m) | 1.5 | 5.9 |
| Average Queue (m) | 0.1 | 1.0 |
| 95th Queue (m) | 1.1 | 5.0 |
| Link Distance (m) | 29.5 | 132.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 19: Paré & Mountain Sights

| Movement | SE | NW | NE |
|-----------------------|------|------|------|
| Directions Served | TR | LT | LR |
| Maximum Queue (m) | 56.3 | 32.9 | 32.9 |
| Average Queue (m) | 23.6 | 14.2 | 16.7 |
| 95th Queue (m) | 43.7 | 26.8 | 29.6 |
| Link Distance (m) | 63.9 | 67.4 | 20.4 |
| Upstream Blk Time (%) | 0 | | 7 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | | 8 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 595

ANNEXE 3

ANALYSES DE CAPACITÉ SITUATION PRÉVISIBLE

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:27 | 7:27 | 7:27 | 7:27 | 7:27 | 7:27 |
| End Time | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 |
| Total Time (min) | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| # of Recorded Intervals | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Vehs Entered | 2950 | 2973 | 2943 | 3022 | 2862 | 2949 |
| Vehs Exited | 2932 | 2952 | 2930 | 3007 | 2855 | 2933 |
| Starting Vehs | 35 | 22 | 27 | 34 | 44 | 32 |
| Ending Vehs | 53 | 43 | 40 | 49 | 51 | 42 |
| Travel Distance (km) | 699 | 698 | 702 | 714 | 686 | 700 |
| Travel Time (hr) | 81.1 | 74.5 | 59.4 | 58.4 | 82.6 | 71.2 |
| Total Delay (hr) | 63.8 | 57.4 | 42.1 | 40.8 | 65.6 | 53.9 |
| Total Stops | 2919 | 2826 | 2883 | 2900 | 2846 | 2873 |
| Fuel Used (l) | 135.7 | 129.7 | 117.1 | 117.6 | 134.5 | 126.9 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:27 |
| End Time | 7:30 |
| Total Time (min) | 3 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 8:30 |
| Total Time (min) | 60 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 2950 | 2973 | 2943 | 3022 | 2862 | 2949 |
| Vehs Exited | 2932 | 2952 | 2930 | 3007 | 2855 | 2933 |
| Starting Vehs | 35 | 22 | 27 | 34 | 44 | 32 |
| Ending Vehs | 53 | 43 | 40 | 49 | 51 | 42 |
| Travel Distance (km) | 699 | 698 | 702 | 714 | 686 | 700 |
| Travel Time (hr) | 81.1 | 74.5 | 59.4 | 58.4 | 82.6 | 71.2 |
| Total Delay (hr) | 63.8 | 57.4 | 42.1 | 40.8 | 65.6 | 53.9 |
| Total Stops | 2919 | 2826 | 2883 | 2900 | 2846 | 2873 |
| Fuel Used (l) | 135.7 | 129.7 | 117.1 | 117.6 | 134.5 | 126.9 |

2: Royalmount/de la Savane & Décarie Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBL | WBT | SEL | SET | SER | All |
|--------------------|------|------|-----|-----|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.1 | 2.6 | 2.1 | 1.6 |
| Total Del/Veh (s) | 20.8 | 24.4 | 6.7 | 7.0 | 28.9 | 21.1 | 18.5 | 17.9 |

3: Décarie & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | WBT | WBR | NWL | NWT | NWR | All |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 36.3 | 26.4 | 35.2 | 34.9 | 13.4 | 11.9 | 12.6 | 21.7 |

10: Mountain Sights & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | SEL | SET | SER | NWL | NWT | NWR |
|--------------------|------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.4 | 0.8 | 3.4 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 16.6 | 7.2 | 7.2 | 30.5 | 20.9 | 21.0 | 17.5 | 15.1 | 15.4 | 31.4 | 15.8 | 17.5 |

10: Mountain Sights & de la Savane Performance by movement

| Movement | All |
|--------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.8 |
| Total Del/Veh (s) | 17.5 |

13: de la Savane & Labarre Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | WBT | WBR | SBL | SBR | All |
|--------------------|------|-----|------|------|-------|-------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 563.6 | 563.8 | 93.9 |
| Total Del/Veh (s) | 24.3 | 1.7 | 17.0 | 15.7 | 177.6 | 197.3 | 34.4 |

14: accès commerces/Mayrand & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-----|-----|------|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 4.1 | 1.0 | 0.8 | 0.1 | 0.4 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 4.3 | 0.3 | 0.1 | 3.7 | 1.2 | 0.1 | 12.5 | 12.5 | 5.8 | 8.5 | 13.4 | 8.4 |

14: accès commerces/Mayrand & de la Savane Performance by movement

| Movement | All |
|--------------------|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 2.1 |

17: Paré & ruelle Performance by movement

| Movement | SEL | SET | SER | NET | SWT | SWR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 2.9 | 0.0 | 2.1 | 0.3 | 0.4 | 0.1 | 0.4 |

18: ruelle & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBL | WBT | NWL | NWR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 0.8 | 0.2 | | 1.0 | 4.5 | 4.5 | 1.0 |

19: Paré & Mountain Sights Performance by movement

| Movement | SET | SER | NWL | NWT | NEL | NET | NER | All |
|--------------------|------|------|------|-----|------|-----|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 12.7 | 11.9 | 12.2 | 9.0 | 15.7 | 0.6 | 18.7 | 12.5 |

Total Network Performance

| | | |
|--------------------|--|------|
| Denied Del/Veh (s) | | 26.3 |
| Total Del/Veh (s) | | 38.6 |

Intersection: 2: Royalmount/de la Savane & Décarie

| Movement | EB | EB | WB | WB | SE | SE | SE |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Directions Served | T | TR | L | T | LT | T | TR |
| Maximum Queue (m) | 11.9 | 31.4 | 39.5 | 34.3 | 87.6 | 78.0 | 56.2 |
| Average Queue (m) | 3.0 | 14.7 | 15.5 | 15.0 | 73.8 | 44.4 | 24.0 |
| 95th Queue (m) | 10.2 | 28.2 | 33.9 | 29.6 | 90.4 | 74.4 | 45.2 |
| Link Distance (m) | 22.8 | 22.8 | 35.8 | 35.8 | 75.5 | 75.5 | 75.5 |
| Upstream Blk Time (%) | | 4 | 0 | 0 | 12 | 1 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | |

Intersection: 3: Décarie & de la Savane

| Movement | EB | EB | WB | WB | NW | NW | NW |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | TR | LT | T | TR |
| Maximum Queue (m) | 33.3 | 45.4 | 31.3 | 34.3 | 79.8 | 55.1 | 34.9 |
| Average Queue (m) | 14.3 | 29.5 | 18.3 | 30.1 | 49.5 | 24.2 | 9.9 |
| 95th Queue (m) | 29.2 | 45.5 | 30.8 | 36.9 | 72.4 | 48.3 | 24.2 |
| Link Distance (m) | 35.8 | 35.8 | 10.8 | 10.8 | 72.9 | 72.9 | 72.9 |
| Upstream Blk Time (%) | 0 | 10 | 41 | 61 | 1 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 15 | 106 | 157 | 0 | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 75 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 45 | | | |

Intersection: 10: Mountain Sights & de la Savane

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | SE | NW | NW |
|-----------------------|-----|------|------|------|-------|------|------|------|------|
| Directions Served | L | T | R | L | T | R | LTR | L | TR |
| Maximum Queue (m) | 8.5 | 23.4 | 10.6 | 10.7 | 91.6 | 13.7 | 34.7 | 15.2 | 24.2 |
| Average Queue (m) | 2.5 | 6.7 | 3.2 | 4.6 | 39.4 | 5.1 | 14.1 | 4.3 | 6.9 |
| 95th Queue (m) | 7.3 | 18.1 | 9.9 | 9.7 | 76.6 | 12.2 | 28.3 | 11.9 | 18.0 |
| Link Distance (m) | | 15.2 | | | 124.1 | | 41.8 | 21.6 | 21.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | 2 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | 6 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | 0.1 | | 0.1 | 0.1 | | 0.1 | | | |
| Storage Blk Time (%) | 8 | 23 | 4 | 26 | 45 | 3 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 18 | 10 | 9 | 102 | 48 | 13 | | | |

Intersection: 13: de la Savane & Labarre

| Movement | EB | WB | SB |
|-----------------------|------|------|------|
| Directions Served | LT | TR | LR |
| Maximum Queue (m) | 16.7 | 74.0 | 45.5 |
| Average Queue (m) | 5.6 | 43.2 | 37.6 |
| 95th Queue (m) | 16.8 | 74.2 | 48.8 |
| Link Distance (m) | 10.8 | 59.4 | 35.5 |
| Upstream Blk Time (%) | 8 | 6 | 87 |
| Queuing Penalty (veh) | 10 | 24 | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: accès commerces/Mayrand & de la Savane

| Movement | EB | WB | NB | SB |
|-----------------------|------|------|------|------|
| Directions Served | LT | LTR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 6.7 | 22.7 | 10.9 | 20.3 |
| Average Queue (m) | 0.4 | 2.3 | 6.7 | 8.8 |
| 95th Queue (m) | 3.8 | 15.3 | 11.7 | 17.3 |
| Link Distance (m) | 59.4 | 29.5 | 6.3 | 37.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | 1 | 13 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 3 | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |

Intersection: 17: Paré & ruelle

| Movement | SE |
|-----------------------|-------|
| Directions Served | LR |
| Maximum Queue (m) | 9.0 |
| Average Queue (m) | 1.5 |
| 95th Queue (m) | 7.1 |
| Link Distance (m) | 132.3 |
| Upstream Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |
| Storage Bay Dist (m) | |
| Storage Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |

Intersection: 18: ruelle & de la Savane

| Movement | WB | NW |
|-----------------------|------|-------|
| Directions Served | LT | LR |
| Maximum Queue (m) | 1.6 | 7.4 |
| Average Queue (m) | 0.1 | 1.7 |
| 95th Queue (m) | 1.2 | 6.6 |
| Link Distance (m) | 15.2 | 132.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 19: Paré & Mountain Sights

| Movement | SE | NW | NE |
|-----------------------|------|------|------|
| Directions Served | TR | LT | LR |
| Maximum Queue (m) | 48.3 | 31.0 | 22.6 |
| Average Queue (m) | 20.9 | 11.5 | 8.6 |
| 95th Queue (m) | 38.5 | 24.9 | 19.3 |
| Link Distance (m) | 63.9 | 67.4 | 20.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 567

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:27 | 4:27 | 4:27 | 4:27 | 4:27 | 4:27 |
| End Time | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 |
| Total Time (min) | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| # of Recorded Intervals | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Vehs Entered | 3081 | 3150 | 3132 | 3124 | 3113 | 3124 |
| Vehs Exited | 3064 | 3125 | 3130 | 3094 | 3113 | 3105 |
| Starting Vehs | 33 | 50 | 57 | 34 | 55 | 45 |
| Ending Vehs | 50 | 75 | 59 | 64 | 55 | 57 |
| Travel Distance (km) | 757 | 793 | 779 | 778 | 775 | 776 |
| Travel Time (hr) | 83.0 | 159.5 | 139.8 | 150.0 | 108.9 | 128.2 |
| Total Delay (hr) | 64.1 | 139.7 | 120.4 | 130.6 | 89.5 | 108.8 |
| Total Stops | 3245 | 3420 | 3380 | 3274 | 3300 | 3324 |
| Fuel Used (l) | 141.6 | 211.3 | 192.5 | 200.1 | 166.0 | 182.3 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:27 |
| End Time | 4:30 |
| Total Time (min) | 3 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 5:30 |
| Total Time (min) | 60 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 3081 | 3150 | 3132 | 3124 | 3113 | 3124 |
| Vehs Exited | 3064 | 3125 | 3130 | 3094 | 3113 | 3105 |
| Starting Vehs | 33 | 50 | 57 | 34 | 55 | 45 |
| Ending Vehs | 50 | 75 | 59 | 64 | 55 | 57 |
| Travel Distance (km) | 757 | 793 | 779 | 778 | 775 | 776 |
| Travel Time (hr) | 83.0 | 159.5 | 139.8 | 150.0 | 108.9 | 128.2 |
| Total Delay (hr) | 64.1 | 139.7 | 120.4 | 130.6 | 89.5 | 108.8 |
| Total Stops | 3245 | 3420 | 3380 | 3274 | 3300 | 3324 |
| Fuel Used (l) | 141.6 | 211.3 | 192.5 | 200.1 | 166.0 | 182.3 |

2: Royalmount/de la Savane & Décarie Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBL | WBT | SEL | SET | SER | All |
|--------------------|------|------|------|-----|-------|-------|-------|-------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 244.0 | 237.2 | 230.7 | 137.9 |
| Total Del/Veh (s) | 37.1 | 32.0 | 27.3 | 5.8 | 93.7 | 19.4 | 19.4 | 39.0 |

3: Décarie & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | WBT | WBR | NWL | NWT | NWR | All |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 37.5 | 25.2 | 30.0 | 27.6 | 11.0 | 11.3 | 10.5 | 21.8 |

10: Mountain Sights & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | SEL | SET | SER | NWL | NWT | NWR |
|--------------------|------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 4.0 | 1.0 | 4.0 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 14.5 | 6.4 | 8.2 | 44.2 | 23.8 | 26.3 | 17.5 | 16.3 | 16.4 | 26.8 | 16.0 | 17.4 |

10: Mountain Sights & de la Savane Performance by movement

| Movement | All |
|--------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.6 |
| Total Del/Veh (s) | 16.6 |

13: de la Savane & Labarre Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | WBT | WBR | SBL | SBR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|------|------|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 5.7 | 4.4 | 0.7 |
| Total Del/Veh (s) | 5.0 | 0.9 | 4.4 | 4.3 | 44.3 | 44.8 | 9.1 |

14: accès commerces/Mayrand & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.4 | 0.1 | 0.1 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 3.1 | 0.6 | 0.3 | 2.9 | 0.7 | 0.3 | 6.1 | 8.7 | 4.3 | 10.4 | 8.7 | 4.0 |

14: accès commerces/Mayrand & de la Savane Performance by movement

| Movement | All |
|--------------------|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 1.5 |

17: Paré & ruelle Performance by movement

| Movement | SEL | SER | NEL | NET | SWT | SWR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 2.6 | 1.8 | 1.6 | 0.5 | 0.4 | 0.1 | 0.6 |

18: ruelle & de la Savane Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBL | WBT | NWL | NWT | NWR | All |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 1.0 | 0.5 | 6.6 | 1.1 | 11.9 | 0.9 | 13.1 | 1.2 |

19: Paré & Mountain Sights Performance by movement

| Movement | SET | SER | NWL | NWT | NEL | NET | NER | All |
|--------------------|------|------|------|-----|------|-----|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 13.2 | 11.0 | 12.3 | 7.9 | 20.6 | 2.6 | 19.7 | 13.1 |

Total Network Performance

| | |
|--------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 75.7 |
| Total Del/Veh (s) | 46.2 |

Intersection: 2: Royalmount/de la Savane & Décarie

| Movement | EB | EB | B22 | WB | WB | SE | SE | SE |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Directions Served | T | TR | T | L | T | LT | T | TR |
| Maximum Queue (m) | 43.4 | 44.3 | 50.9 | 40.7 | 26.7 | 83.5 | 80.9 | 77.2 |
| Average Queue (m) | 22.8 | 36.6 | 18.4 | 27.8 | 8.3 | 80.0 | 68.6 | 28.9 |
| 95th Queue (m) | 41.1 | 51.5 | 50.1 | 44.0 | 20.4 | 84.2 | 97.1 | 68.6 |
| Link Distance (m) | 22.8 | 22.8 | 45.2 | 35.8 | 35.8 | 75.5 | 75.5 | 75.5 |
| Upstream Blk Time (%) | 21 | 42 | 6 | 3 | 0 | 81 | 18 | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | | | | | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | |

Intersection: 3: Décarie & de la Savane

| Movement | EB | EB | WB | WB | NW | NW | NW |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | TR | LT | T | TR |
| Maximum Queue (m) | 42.0 | 41.5 | 31.2 | 36.7 | 67.9 | 46.9 | 29.8 |
| Average Queue (m) | 34.5 | 38.3 | 20.5 | 19.5 | 40.2 | 17.4 | 9.7 |
| 95th Queue (m) | 48.8 | 44.8 | 33.2 | 34.3 | 60.5 | 38.3 | 21.5 |
| Link Distance (m) | 35.8 | 35.8 | 10.8 | 10.8 | 72.9 | 72.9 | 72.9 |
| Upstream Blk Time (%) | 22 | 32 | 47 | 28 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 84 | 121 | 88 | 53 | 0 | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 60 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 22 | | | |

Intersection: 10: Mountain Sights & de la Savane

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | SE | NW | NW | B21 |
|-----------------------|-----|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|
| Directions Served | L | T | R | L | T | R | LTR | L | TR | T |
| Maximum Queue (m) | 7.8 | 35.7 | 9.3 | 10.4 | 83.6 | 12.1 | 39.0 | 21.1 | 37.9 | 1.5 |
| Average Queue (m) | 1.6 | 9.2 | 4.0 | 4.9 | 29.6 | 5.8 | 16.7 | 6.0 | 16.2 | 0.1 |
| 95th Queue (m) | 5.6 | 23.9 | 10.6 | 9.8 | 72.4 | 12.4 | 32.5 | 15.3 | 31.3 | 1.4 |
| Link Distance (m) | | 15.2 | | | 124.1 | | 41.8 | 21.6 | 21.6 | 63.9 |
| Upstream Blk Time (%) | | 6 | 0 | | 1 | | 0 | 1 | 7 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 28 | 0 | | 0 | | 0 | 1 | 6 | |
| Storage Bay Dist (m) | 0.1 | | 0.1 | 0.1 | | 0.1 | | | | |
| Storage Blk Time (%) | 5 | 29 | 9 | 31 | 38 | 5 | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 23 | 21 | 36 | 81 | 41 | 12 | | | | |

Intersection: 13: de la Savane & Labarre

| Movement | EB | WB | SB |
|-----------------------|------|------|------|
| Directions Served | LT | TR | LR |
| Maximum Queue (m) | 16.2 | 46.0 | 42.3 |
| Average Queue (m) | 3.4 | 11.5 | 25.4 |
| 95th Queue (m) | 13.0 | 34.2 | 44.2 |
| Link Distance (m) | 10.8 | 59.4 | 35.5 |
| Upstream Blk Time (%) | 2 | 0 | 12 |
| Queuing Penalty (veh) | 5 | 0 | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: accès commerces/Mayrand & de la Savane

| Movement | EB | WB | NB | SB |
|-----------------------|------|------|------|------|
| Directions Served | LT | LTR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 16.0 | 28.4 | 10.8 | 19.0 |
| Average Queue (m) | 3.8 | 3.9 | 5.8 | 9.1 |
| 95th Queue (m) | 12.3 | 16.0 | 11.4 | 16.5 |
| Link Distance (m) | 59.4 | 29.5 | 6.3 | 37.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 | 7 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |

Intersection: 17: Paré & ruelle

| Movement | SE | NE | SW |
|-----------------------|-------|------|------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 9.1 | 7.4 | 1.8 |
| Average Queue (m) | 2.5 | 0.3 | 0.1 |
| 95th Queue (m) | 9.2 | 3.0 | 1.3 |
| Link Distance (m) | 132.3 | 40.8 | 20.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 18: ruelle & de la Savane

| Movement | EB | WB | NW |
|-----------------------|------|------|-------|
| Directions Served | TR | LT | LR |
| Maximum Queue (m) | 9.2 | 8.4 | 7.4 |
| Average Queue (m) | 0.3 | 0.3 | 1.7 |
| 95th Queue (m) | 4.6 | 3.9 | 6.6 |
| Link Distance (m) | 29.5 | 15.2 | 132.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 19: Paré & Mountain Sights

| Movement | SE | NW | NE |
|-----------------------|------|------|------|
| Directions Served | TR | LT | LR |
| Maximum Queue (m) | 50.4 | 34.8 | 38.2 |
| Average Queue (m) | 24.4 | 15.1 | 18.2 |
| 95th Queue (m) | 43.2 | 28.9 | 32.4 |
| Link Distance (m) | 63.9 | 67.4 | 20.4 |
| Upstream Blk Time (%) | 0 | | 8 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | | 10 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

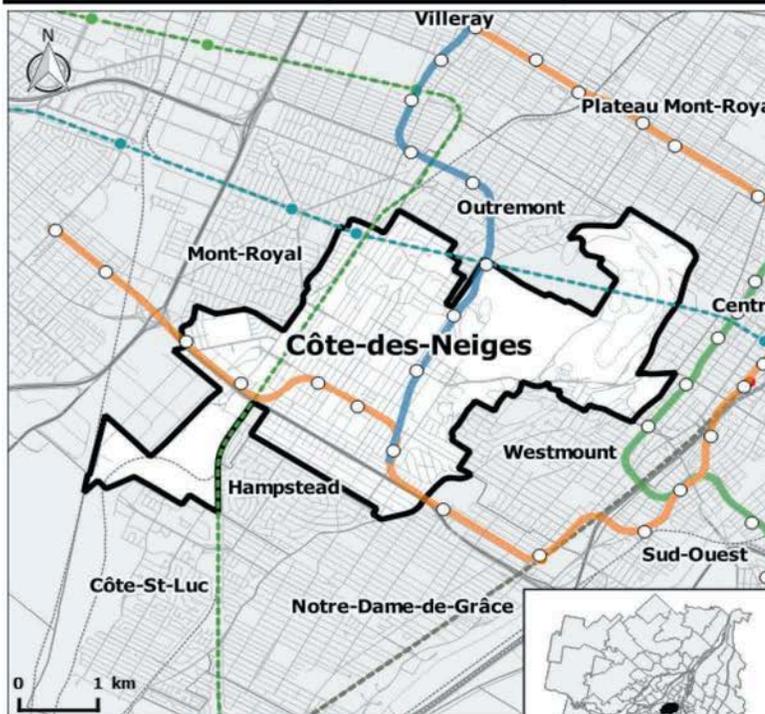
Network wide Queuing Penalty: 637

ANNEXE 4

EXTRAIT ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION SECTEUR CÔTE-DES-NEIGES

105 - Montréal : Côte-des-Neiges

| | | | | | |
|--------------------|----------------|---------------|--------------|----------------|--------------|
| Population: | 102 114 | Hommes | 47.4% | Femmes | 52.6% |
| Nombre de logis: | 45 473 | Âge | % | Nb logis avec: | % |
| Logis enquêtés: | 1 844 | 0-19 | 21.7% | 0 auto | 38.8% |
| Autos: | 35 400 | 20-34 | 28.4% | 1 auto | 47.2% |
| Personnes/logis: | 2.25 | 35-49 | 21.3% | 2 autos | 11.8% |
| Autos/logis: | 0.78 | 50-64 | 15.4% | 3 autos | 1.8% |
| Autos/personne: | 0.35 | 65 et + | 13.2% | 4 autos et + | 0.3% |



Superficie: 15.7 km²

| DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR | | | |
|---|----------------|----------------|---------------|
| Nombre de déplacements effectués par les résidents: | 231 400 | | |
| Nombre de déplacements internes: | 88 100 | | |
| Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas: | 14 000 | | |
| Déplacements par personne (5 ans et +): | 2.42 | | |
| Par MOTIF (tous modes - 24 heures) | Produits | Attirés | Externes |
| - Travail | 22.9% | 5.1% | 20.5% |
| - Études | 17.2% | 8.6% | 3.5% |
| - Loisir | 9.3% | 4.5% | 24.2% |
| - Magasinage | 11.1% | 7.9% | 22.2% |
| - Autres (sauf retour) | 13.2% | 8.6% | 29.6% |
| - Retour au domicile | 26.2% | 65.3% | - |
| TOTAL (nb) | 152 500 | 152 300 | 14 600 |

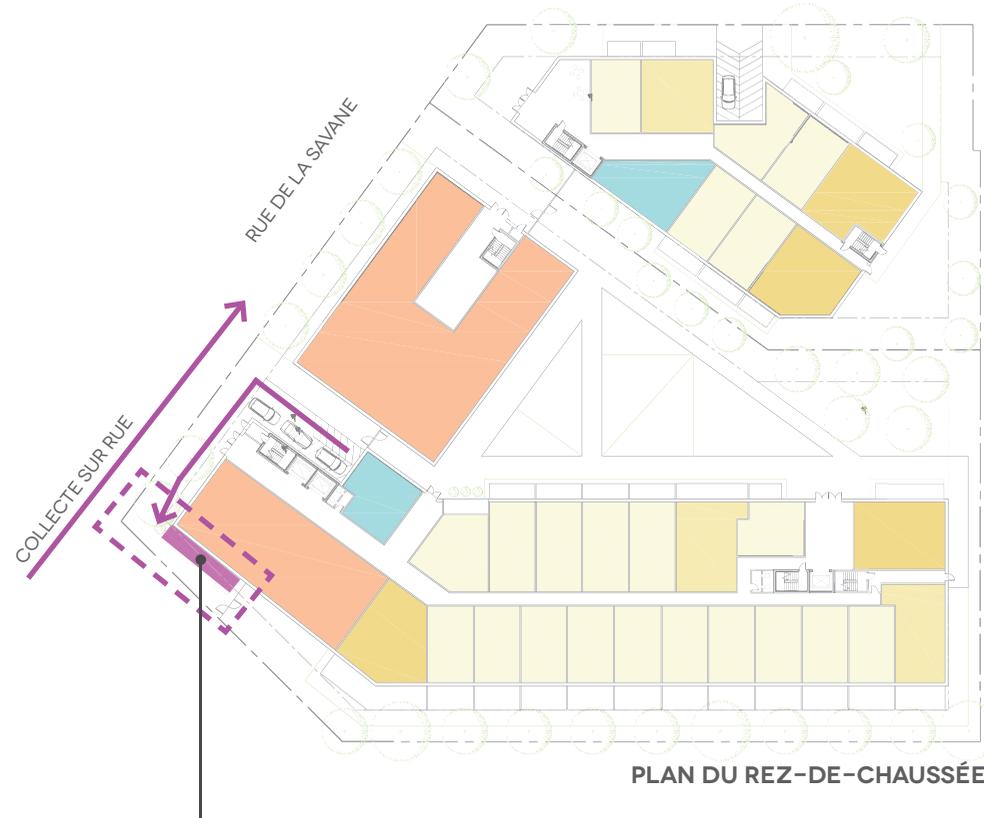
| DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTRIRÉS PAR LE SECTEUR | | |
|--|----------------|----------------|
| Par MOTIF - 24 hres (tous modes) | Produits | Attirés |
| - Travail | 13.7% | 20.2% |
| - Études | 9.0% | 19.1% |
| - Loisir | 7.5% | 7.4% |
| - Magasinage | 7.6% | 6.3% |
| - Autres (sauf retour) | 10.1% | 14.8% |
| - Retour au domicile | 51.9% | 32.2% |
| TOTAL (nb) | 308 700 | 309 300 |

| Par MODE - 24 hres (tous motifs sauf retour) | Produits | | Attirés | |
|---|----------------|-------|----------------|-------|
| - Motorisés (nb) | 117 300 | 79.1% | 179 400 | 85.5% |
| - Automobile (nb) | <u>69 800</u> | 47.1% | <u>105 500</u> | 50.3% |
| - Conducteur | 77.1% | | 76.6% | |
| - Passager | 22.9% | | 23.4% | |
| - T.C. Public (nb) | <u>47 000</u> | 31.7% | <u>80 300</u> | 38.3% |
| - Métro | 64.7% | | 73.7% | |
| - STM (bus) | 59.1% | | 54.0% | |
| - Train | 1.7% | | 6.7% | |
| - STL, RTL, CIT | 1.2% | | 12.1% | |
| - Bimodal | 2.5% | | 10.7% | |
| - Autres motorisés (nb) | <u>1 800</u> | 1.2% | <u>2 400</u> | 1.1% |
| - Non motorisés (nb) | 30 700 | 20.7% | 30 200 | 14.4% |
| - Autres et indéterminés (nb) | 600 | 0.4% | 500 | 0.2% |
| TOTAL (nb) | 148 300 | | 209 800 | |

| Par MODE - PPAM (tous motifs sauf retour) | Produits | Attirés |
|--|---------------|----------------|
| - Motorisés | 80.0% | 88.9% |
| - Automobile | 43.7% | 50.7% |
| - T.C. Public | 35.6% | 43.7% |
| - Bimodal | 0.7% | 6.5% |
| - Autres motorisés | 1.5% | 1.1% |
| - Non motorisés | 19.9% | 11.1% |
| - Autres | 0.3% | 0.1% |
| TOTAL (nb) | 55 500 | 102 800 |

| Par PÉRIODE (Motorisés tous motifs) | Produits | Attirés |
|--|----------------|----------------|
| - PPAM | 18.6% | 36.5% |
| - Jour | 24.9% | 25.9% |
| - PPPM | 41.5% | 26.2% |
| - Soir | 13.9% | 10.3% |
| - Nuit | 1.1% | 1.2% |
| TOTAL (nb) | 254 200 | 255 700 |

PLANS DE LOCALISATION DES ESPACES DÉDIÉS

**EMPLACEMENT DE COLLECTE EXTERIEURE**

DÉCHETS : COLLECTE PAR LA VILLE DEUX FOIS PAR SEMAINE LE MARDI ET LE VENDREDI. QUANTITÉ PRÉVUE : **6 CONTENEURS DE 2 VERGES COMPACTÉS** À CHARGEMENT ARRIÈRE, TEL QUE MODÈLE IC20 PAR INDUSTEK. COMBINÉ À UN SYSTÈME DE COMPACTION LOCALISÉ SOUS LA CHUTE À DÉCHET TEL QUE MODÈLE FKO.4 MINICOMPACTEUR STATIONNAIRE DE INDUSTEK.

RECYCLAGE : DEUX FOIS PAR SEMAINE LE VENDREDI (ET AUTRE JOURNÉE À DÉFINIR), PAR LA VILLE (VOLUME ILLIMITÉ), QUANTITÉ PRÉVUE : **25 BACS EN PLASTIQUE DE 360L** FOURNIS PAR LA VILLE NON COMPACTÉS (CAR LA VILLE INTERDIT DE COMPACTIONNER LES MATIÈRES RECYCLABLES). CALCUL BASÉ SUR LES DONNÉES DE LA SOCENV DE CDN : 1 BAC PAR 6 LOGEMENTS. IL SERAIT ESSENTIEL QUE LA COLLECTE AIT LIEU 2X PAR SEMAINE POUR FACILITER L'OPÉRATION, TEL QU'OFFERT À CERTAINS GRANDS IMMEUBLES DANS L'ARRONDISSEMENT. CAR À UNE FOIS PAR SEMAINE, 50 BACS OCCUPERAIENT BEAUCOUP D'ESPACE À L'EXTÉRIEUR, MAIS AUSSI N'ENTRERAIT PAS DANS UN CAMION DE COLLECTE. DONC ON Y PRÉVOIT **25 BACS À DEUX FOIS PAR SEMAINE**.

COMPOST : COLLECTE PRIVÉE TEMPORAIREMENT, CAR L'ARRONDISSEMENT N'OFFRE PAS LE SERVICE AUX IMMEUBLES DE 9 LOGEMENTS ET PLUS. QUANTITÉ PRÉVUE : **30 BACS DE 240L** EN PLASTIQUE (QUANTITÉ CALCULÉE SI TOUS LES MÉNAGES COMPOSTENT, DONC POURRAIT ÊTRE RÉDUIT). VISION 2022-2025 LE SERVICE DEVRAIT ÊTRE OFFERT PAR LA VILLE.

**SALLE À DÉCHET NO.1 :**

SALLE RÉFRIGÉRÉE DE 75 M²

1 CHUTE À DÉCHETS : AVEC SOUS CELLE-CI UN MINICOMPACTEUR ET 3 BACS DE 2 VERGES COMPACTÉS.

1 CHUTE À RECYCLAGE : AVEC SOUS CELLE-CI UN CONTENEUR DE 4 VERGES À TRANSVIDER PAR LE CONCIERGE DANS 9 BACS (AVEC 2 COLLECTES) EN PLASTIQUE DE 360L

SALLE À DÉCHET NO.2 :

SALLE RÉFRIGÉRÉE DE 140 M² ACCESSIBLE AUX RÉSIDENTS

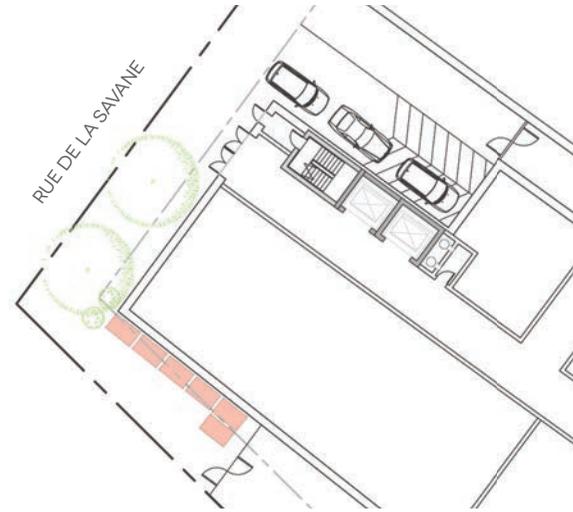
1 CHUTE À DÉCHETS : AVEC SOUS CELLE-CI UN MINICOMPACTEUR ET 3 BACS DE 2 VERGES COMPACTÉS.

1 CHUTE À RECYCLAGE : AVEC SOUS CELLE-CI UN CONTENEUR DE 4 VERGES À TRANSVIDER PAR LE CONCIERGE DANS 16 BACS (AVEC 2 COLLECTES) EN PLASTIQUE DE 360L

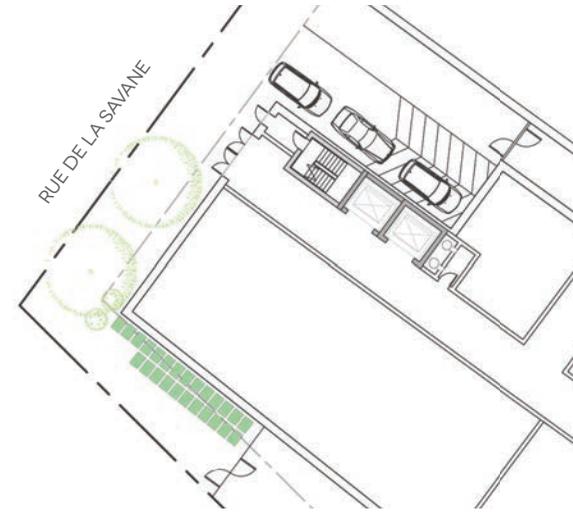
COMPOST : 30 BACS (OU MOINS) EN PLASTIQUE DE 240L OÙ LES RÉSIDENTS Y DÉPOSENT DIRECTEMENT (PAR ASCENSEUR) LEURS SACS À COMPOST.

PLAN PRÉLIMINAIRE DE GESTION DES DÉCHETS

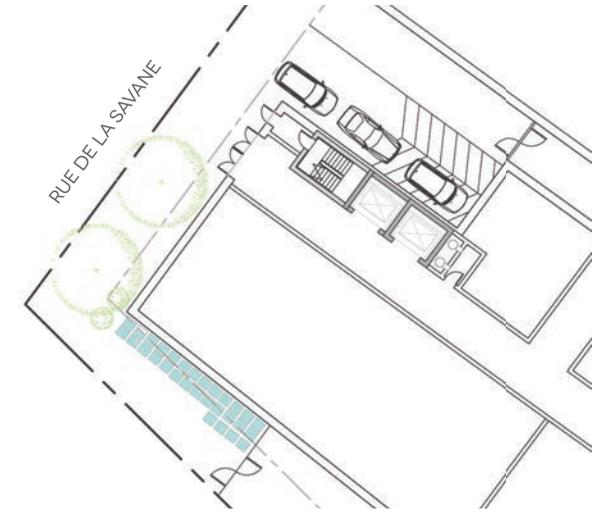
PLANS RAPPROCHÉS DES ESPACES DÉDIÉS



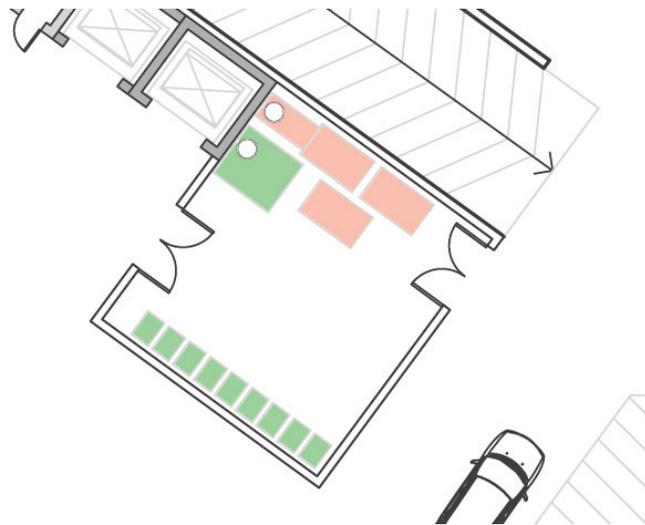
DÉCHETS
LIEU TEMPORAIRE EXTÉRIEUR DE COLLECTE



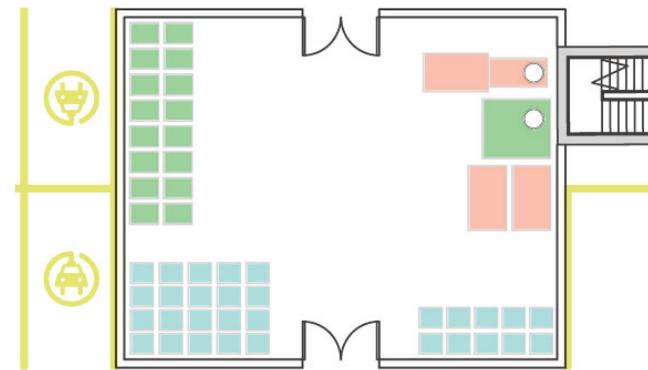
RECYCLAGE
LIEU TEMPORAIRE EXTÉRIEUR DE COLLECTE



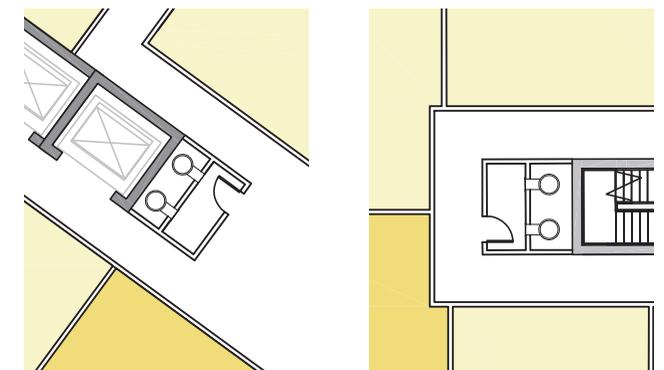
COMPOST
LIEU TEMPORAIRE EXTÉRIEUR DE COLLECTE



SALLE À DÉCHETS NO.1
AU STATIONNEMENT SOUTERRAIN



SALLE À DÉCHETS NO.2
AU STATIONNEMENT SOUTERRAIN



CHUTES À DÉCHETS ET RECYCLAGE
À CHAQUE ÉTAGE

PLAN PRÉLIMINAIRE DE GESTION DES DÉCHETS

ÉQUIPEMENTS PROPOSÉS POUR LA GESTION DES DÉCHETS



Industek : Fabrication, location et entretien de compacteurs pour les matières résiduelles, de presses à ballots pour le recyclage ainsi que de divers conteneurs sur mesure.

T: 844 352-9222

- Accueil
- Produits Industek
- Services
- Conseils
- JOB
- Contact



Minicompacteur stationnaire FK0.4

Dimensions et performances

| | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| Largeur | 40.5" |
| Longueur | 71" |
| Hauteur (sans trémie) | 38" |
| Poids | 1 400 lb |
| Moteur | 3 HP, 600 volts triphasé |
| Cylindre | 3" |
| Temps de cycle | 32 s |
| Ouverture de chargement | 28" x 24" |
| Volume de la chambre à compaction | 0.4 verge cube |



Utilisé avec des chutes à déchets dans les immeubles de plusieurs étages. Conçu dans le but de réduire la fréquence des collectes en diminuant le volume de vos matières, ce compacteur se fixe à l'endroit le plus approprié de vos opérations et seul le contenant à compaction est déplacé pour la

2
↓
1

Bar de tire en option
oui non

Couleur : Bleu Industek 456-3660

Quantité : 5

Note: Le sens des roues / ouverture de compaction est au choix du client
 Comme sur le plan ci dessus.
 Inverse.

| | | | | |
|--|---|--|----------------------------------|----------------------------|
| | Titre: Cont. à compaction 2 vg charg. arrière (déchets) | Tolérance Générales: x.xxx : ± 0.003 x.xx : ± 0.007 Fraction : ± 1/32" Angle : ± 0.5° | Signature client: | Date d'approbation client: |
| | Projet: Client | CE DOCUMENT EST LA PROPRIÉTÉ DE INDUSTEK INC. IL NE DOIT PAS ÊTRE DÉVOILÉ, UTILISÉ OU REPRODUIT EN TOUT OU EN PARTIE SANS L'AUTORISATION ÉCRITE DE INDUSTEK INC. / THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF INDUSTEK INC. IT MUST NOT BE REVEALED, USED OR REPRODUCED IN WHOLE OR IN PART WITHOUT THE WRITTEN AUTHORIZATION FROM INDUSTEK INC. | 3D créé Par: K.Blier | Date: 2018-05-22 |
| | | | No. Pièce: ICCA20-0000 | PAGE 1 DE 1 |

2
↑
1

TYPES BACS DE COLLECTE POUR RECYCLAGE ET COMPOST

Mastercart SERIES

32 GAL. - 120L / 64 GAL. - 240L / 95 GAL. - 360L



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- Conception élaborée du couvercle qui empêche les insectes nuisibles d'entrer dans le bac
- Instructions d'utilisation multilingue
- Large zone d'impression
- Estampage à chaud multicolor avec logo d'entreprise
- Estampage à chaud, IML, numéros de série séquentiels et code barres de série
- L'étiquette RFID et le code barres disponibles en option permettent l'identification rapide du bac
- Facile à manipuler
- Bande moulée antiusure 1 cm
- Adaptation spécifique selon le type de prise européenne ou américaine
- Roues qui se fixent sans outils
- Essieux solides en acier plaqués zinc empêchant la corrosion
- Choix de roues IPL de plastique et caoutchouc-TPE

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

| VOLUME | 120L / 32 U.S. GAL. (MC1830) | | 240L / 64 U.S. GAL. (MC1912) | | 240L / 64 U.S. GAL. (AMC1912) | | 360L / 95 U.S. GAL. (MC394) | | 360L / 95 U.S. GAL. (MC392) | | 360L / 95 U.S. GAL. (AMC720) | |
|----------------------------|------------------------------|---------|------------------------------|-------------|-------------------------------|-------------|-----------------------------|---------|-----------------------------|---------|------------------------------|---------|
| | CM | P.O. | CM | P.O. | CM | P.O. | CM | P.O. | CM | P.O. | CM | P.O. |
| Longueur | 53,5 | 21 1/4 | 69,9 | 27 1/2 | 69,9 | 27 1/2 | 87,3 | 34 3/8 | 85,7 | 33 3/4 | 87,3 | 34 3/8 |
| Largeur | 48,6 | 19 1/4 | 62,2 | 24 1/2 | 62,2 | 24 1/2 | 63,8 | 25 1/8 | 66,7 | 26 1/4 | 63,8 | 25 1/8 |
| Hauteur | 95,5 | 37 5/8 | 109,9 | 43 1/4 | 109,9 | 43 1/4 | 113 | 44 1/2 | 117,5 | 46 1/4 | 113 | 44 1/2 |
| Diamètre des roues | 20 - 25 | 8 - 10 | 20 - 25 - 30 | 8 - 10 - 12 | 20 - 25 - 30 | 8 - 10 - 12 | 25 - 30 | 10 - 12 | 25 - 30 | 10 - 12 | 25 - 30 | 10 - 12 |
| Essieu standard | 1,58 | 5/8 | 1,9 | 3/4 | 1,9 | 3/4 | 1,9 | 3/4 | 1,9 | 3/4 | 1,9 | 3/4 |
| | KG | LBS. | KG | LBS. | KG | LBS. | KG | LBS. | KG | LBS. | KG | LBS. |
| Capacité de charge | 59 | 130 | 109 | 240 | 109 | 240 | 152 | 335 | 152 | 335 | 152 | 335 |
| Poids avec roues (approx.) | 9 à 11 | 20 à 25 | 15 à 17 | 32 à 36 | | | 18 à 20 | 39 à 45 | 18 à 20 | 39 à 45 | | |
| UNITÉS | | | | | | | | | | | | |
| Empilage | 12 | | 11 | | 11 | | 9 | | 7 | | 10 | |
| C/R quantité (5'3") | 1800 | | 1012 | | 1012 | | 594 | | 392 | | 720 | |
| Code de recyclage | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | |

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Horaire des collectes

Pour les adresses de 5196 à 5200 sur rue de la Savane

Collecte des ordures ménagères

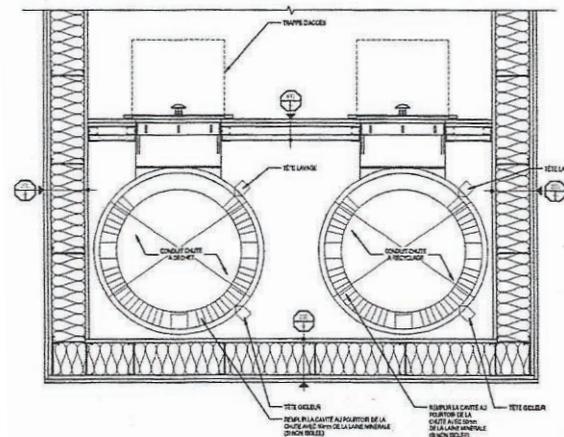
Jour(s) de collecte :

- Immeubles desservis par la collecte des résidus alimentaires : mardi
- Immeubles non desservis par la collecte des résidus alimentaires : mardi et vendredi

Heures de dépôt : entre 21 h la veille et 7 h le jour de la collecte

Collecte des matières recyclables

Les collectes ont lieu les **VENDREDIS**. Déposez votre bac entre **21 h** la veille et **7 h** le matin de la collecte.



CHUTES À DÉCHETS
DÉTAIL TYPE



TRANSPORT DES BACS
PAR CONCIERGE



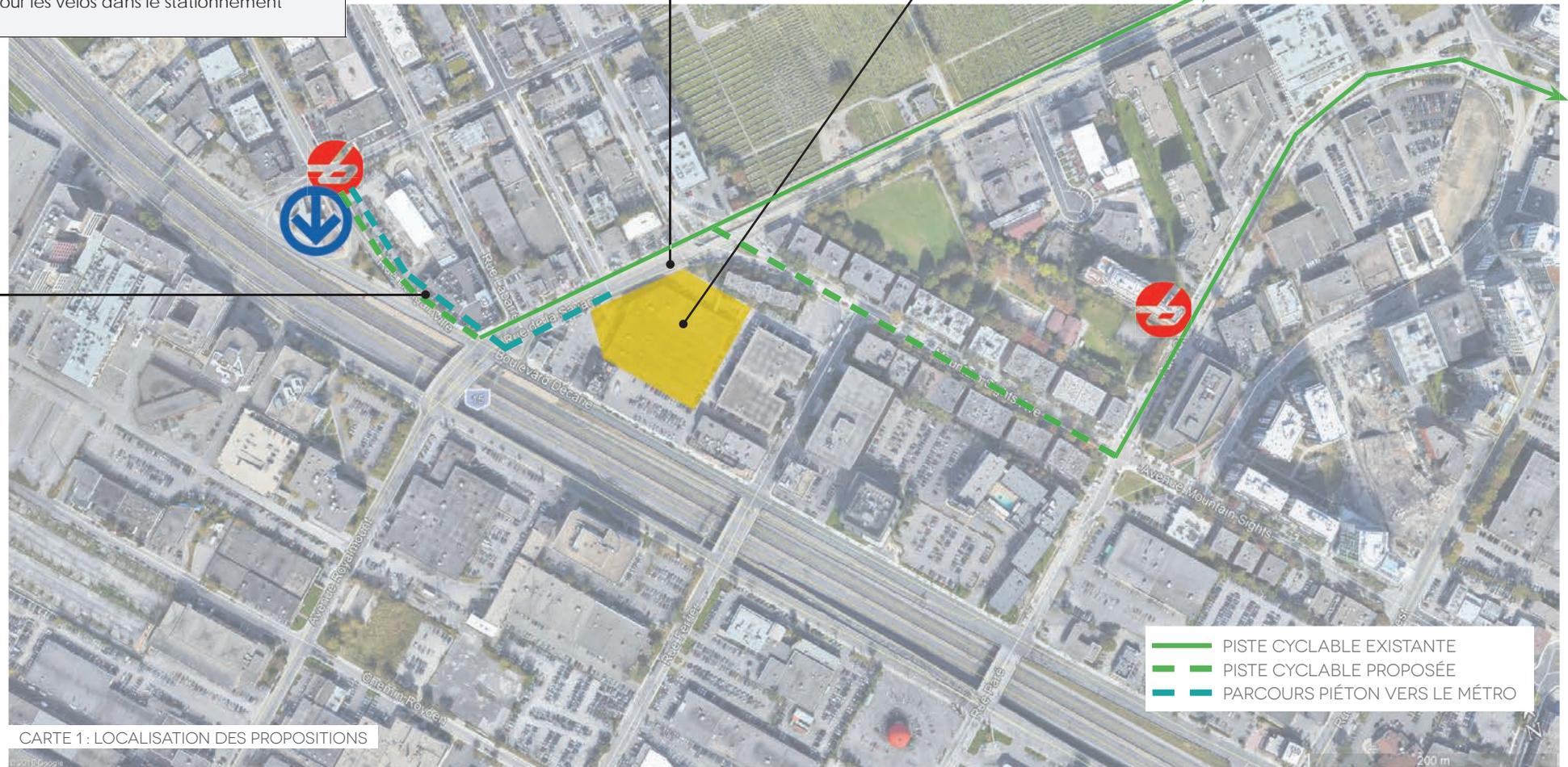
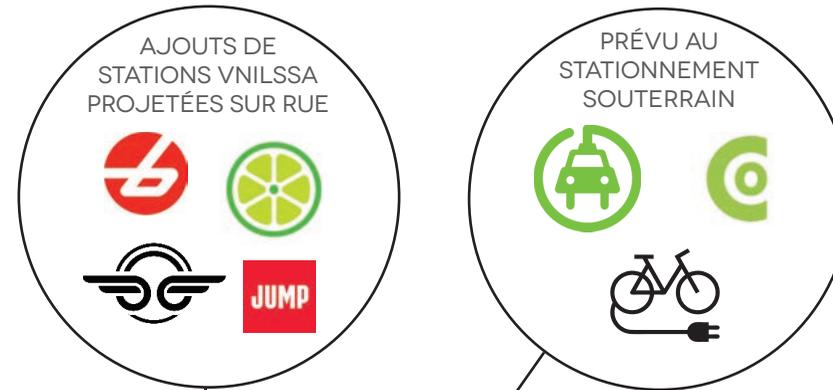
TABLEAU 1 : RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE DE CIRCULATION

| | |
|---|--|
| V | Il est suggéré d'uniformiser le système de décompte numérique pour piétons à l'intersection De la Savane et Mountain Sights (voir art. 4.5.1 de l'annexe A) |
| V | Il est proposé de réaménager les intersections Décarie/Labarre, Décarie/Bougainville et Savane/Mountain Sights afin de créer des traverses plus confortables et sécuritaires pour les piétons (voir art. 4.5.2 et 4.5.4 de l'annexe A) |
| P | Éclairer les parcours piétons autour du projet jusqu'à la cour intérieure |
| P | Ajouter trois espaces de stationnement pour les commerces pour être conforme à la réglementation - <i>Mais nous pensons qu'il y a suffisamment d'espaces sur rue et que la clientèle préfère se stationner sur rue pour faire des courses.</i> |
| P | Envisager l'implantation de bornes électriques pour les vélos dans le stationnement intérieur |

Action à prendre par : (V) Ville, (P) Promoteur



SUGGESTION D'ÉLARGISSEMENT DU TROTTOIR SUR 100 MÈTRES ET AJOUT D'UNE SECTION DE PISTE CYCLABLE PROTÉGÉE PAR UNE BANDE DE VÉGÉTATION JUSQU'AU MÉTRO DE LA SAVANE



CARTE 1 : LOCALISATION DES PROPOSITIONS

STRATÉGIE D'INTÉGRATION DE LA MOBILITÉ DURABLE

TABLEAU 2 : PLAN D'ACTION VERS UNE MOBILITÉ DURABLE

| No. | objectifs | Période visée |
|--|--|------------------------|
| OBJECTIF 1 : ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS | | |
| 1 | Suggestion d'ajouts de portions de pistes cyclables pour raccord au réseau existant et à la station de métro de la Savane. | En amont du projet |
| 2 | Prévoir la demande d'ajout d'une station extérieur pour trottinettes en libre-service électriques telles que Lime, Jump et Bird (VNILSSA). Il suffit d'envoyer un courriel à ces compagnies afin de demander l'ajout d'une station près du site. L'utilisation est permise du 15 avril au 15 novembre de chaque année. <i>Les entreprises Lime et Bird ont été contactées par téléphone afin de recueillir leurs recommandations et mode de fonctionnement.</i> | En amont du projet |
| 3 | Prévoir la demande d'une station de bixi supplémentaire sur rue devant le site, étant donné que les stations existantes fonctionnent toutes à pleine capacité. Il suffit de remplir le formulaire prévu à cet effet : https://survey123.arcgis.com/share/21cba6e2e946464b8474c4c6618299fd <i>L'entreprise Bixi a été contactée par téléphone afin de recueillir leurs recommandations et mode de fonctionnement.</i> | En amont du projet |
| 4 | Aménagement de larges trottoirs et parcours agréables incitant à la promenade à pied sur tout le site. | Durant la construction |
| 5 | Offrir des crochets pour vélos à chaque case de stationnement (faisant face à un mur), pour un total de 75 crochets, en plus de l'espace réservé pour les 39 places de stationnement pour vélos. | Dès la livraison |
| 6 | Implanter 2 prises pour vélos électriques privés dans le stationnement intérieur. | Dès la livraison |
| 7 | Assurer des aménagements sécuritaires, éclairés et clôturés où les enfants peuvent jouer à l'extérieur. | Durant la construction |
| OBJECTIF 2 : FAVORISER LE COVOITURAGE ET LE TRANSPORT EN COMMUN | | |
| 8 | 8 places de stationnements seront allouées à l'auto-partage, soit 5% du total (ratio recommandé LEED). | Dès la livraison |
| 9 | Suggérer le réaménagement des intersections Décarie/De la Savane et Décarie/bougainville afin de permettre un parcours piéton sécuritaire vers la station de métro De la Savane, notamment en assurant des distances de traversée plus courtes (voir art. 4.5.2 et 4.5.4 de l'annexe A). | En amont du projet |
| 10 | Lancement d'un concours pour gagner plusieurs cartes opus avec abonnement annuel la première année, lors de la signature d'un bail de 12 mois. | Avant la livraison |
| OBJECTIF 3 : PROMOUVOIR DES HABITUDES DE MOBILITÉ DURABLE | | |
| 11 | 4 places de stationnements seront réservées aux voitures électriques avec bornes de rechargement. | Dès la livraison |
| 12 | Sensibilisation des résidents au transport actif et collectif au moyen d'affiches expliquant les avantages de chaque mode, situées par exemple au rez-de-chaussée à l'intérieur et devant les ascenseurs. | Dès la livraison |



STRATÉGIE D'INTÉGRATION DE LA MOBILITÉ DURABLE

Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du conseil d'arrondissement

Séance ordinaire du mercredi 11 mars 2020

Résolution: CA20 170064

PROJET DE RÉSOLUTION - PROJET PARTICULIER PP-117

ATTENDU QUE lors de sa séance du 15 janvier 2020, le comité consultatif d'urbanisme a émis une recommandation favorable au projet;

ATTENDU QUE le projet rencontre l'objectif 3 du Plan d'urbanisme qui vise à consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés en augmentant la densité du site qui est situé à proximité de deux stations de métro;

ATTENDU QUE conformément à la politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial des discussions sont en cours entre le requérant et le service de l'habitation de la Ville de Montréal pour déterminer la contribution du requérant pour le logement social. L'entente doit être signée au plus tard 14 jours avant l'adoption de la résolution autorisant le projet particulier;

Il est proposé par Christian Arseneault

appuyé par Magda Popeanu

D'adopter, tel que soumis, le projet de résolution approuvant le projet particulier PP-117 visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un projet résidentiel mixte de 12 étages et d'un bâtiment dédié au logement social pour la propriété située au 5196-5200, rue de la Savane, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017).;

De mandater la secrétaire d'arrondissement pour tenir une séance publique de consultation.

SECTION I

CHAPITRE I

TERRITOIRE D'APPLICATION

1. La présente résolution s'applique au territoire décrit par le plan intitulé « Territoire d'application » joint en annexe A à la présente résolution.

CHAPITRE II

AUTORISATIONS

2. Malgré la réglementation d'urbanisme applicable au territoire décrit à l'article 1, la démolition du bâtiment portant les numéros civiques 5196 à 25200, rue de la Savane, ainsi que la construction et

l'occupation d'un bâtiment résidentiel, avec un rez-de-chaussée commercial et la construction d'un bâtiment résidentiel dédié au logement social sont autorisés aux conditions prévues à la présente résolution.

À cette fin, il est notamment permis de déroger:

- à l'article 123 du *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce* (01-276) afin d'autoriser l'usage habitation pour les bâtiments I et II;
- aux lignes 2 et 3 de l'article 506 du *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce*(01-276) afin de ne pas exiger un ratio minimum d'unités de stationnement pour le bâtiment II;
- au chapitre I du Titre VI du *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce*(01-276) afin de ne pas exiger des unités de chargement pour le bâtiment I.

Toute autre disposition réglementaire non incompatible avec celles prévues à la présente résolution continue de s'appliquer.

CHAPITRE III CONDITIONS GÉNÉRALES

SECTION 1 CONDITIONS APPLICABLES À LA DÉMOLITION

3. La démolition du bâtiment portant les numéros civiques 5196 à 5200, rue de la Savane est autorisée.
4. La demande d'autorisation de démolition doit être déposée en même temps que la demande de permis de construction pour le bâtiment I tel qu'identifié sur le plan intitulé « Plan d'implantation » joint en annexe B à la présente résolution.
5. Les travaux de démolition doivent débuter dans les 24 mois suivants l'entrée en vigueur de la présente résolution. Si ce délai n'est pas respecté, l'autorisation faisant l'objet de la présente résolution devient nulle et sans effet.
6. Préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition, un plan de réutilisation ou de gestion des déchets de démolition doit être déposé.
7. Les travaux de construction doivent débuter dans les 60 mois suivants l'entrée en vigueur de la présente résolution. Si ce délai n'est pas respecté, l'autorisation faisant l'objet de la présente résolution devient nulle et sans effet.
8. Si les travaux de construction ne débutent pas dans les 12 mois suivants la fin des travaux de démolition, le terrain doit être décontaminé, remblayé, nivelé et gazonné.
9. Une garantie bancaire égale à 15% de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière doit être déposée préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition afin d'assurer le respect de la condition de l'article 8. La garantie doit être maintenue en vigueur jusqu'à ce que la construction du toit du 12^e étage du bâtiment soit complétée.

SECTION 2 CONDITIONS APPLICABLES LORS DE LA SUBDIVISION CADASTRALE

10. Une demande d'approbation d'opération cadastrale visant l'ensemble du territoire décrit à l'article 1

doit être déposée avant ou au même moment que la première demande de permis de construction pour le bâtiment I.

11. L'opération cadastrale doit prévoir la création d'au moins 2 lots.

SECTION 3 CONDITIONS GÉNÉRALES

SOUS-SECTION 1 CADRE BÂTI

12. La hauteur maximale en mètre et en étage pour chaque bâtiment ou partie de bâtiment doit correspondre à celle identifiée sur les plans intitulés « Élévations et Coupes » joints en annexe C à la présente résolution.

Malgré l'alinéa précédant, la hauteur d'un bâtiment peut varier de plus ou moins 1 m.

13. Les marges minimales doivent correspondre à celles identifiées sur le plan intitulé « Plan d'implantation » joint en annexe B à la présente résolution.

Malgré l'alinéa précédent l'implantation d'un mur d'un bâtiment peut varier de plus ou moins 15 cm.

La disposition particulière numéro un pour la zone 0004 de la grille des usages et spécifications de l'annexe A du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce ne s'applique pas afin d'exiger un recul du bâtiment par rapport à la ligne arrière du terrain.

14. La superficie de plancher maximale autorisée pour l'usage habitation pour le bâtiment I est de 27 000 m².

SOUS-SECTION 2 USAGES

15. En plus des usages déjà autorisés, l'usage de la catégorie H et de la catégorie C.2 sont également autorisés.

Malgré l'alinéa précédant, les usages « carburant », « pièces, accessoires automobiles (vente) et véhicules automobiles (location, vente) » et « hôtels-appartements » ne sont pas autorisés.

16. Les accès aux commerces et aux résidences situés sur un même niveau doivent être distincts.

17. En plus des logements familiaux exigés en vertu de la politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels sur le logement abordable, social et familial, le bâtiment I du projet doit comporter un minimum de 3% de logements possédant chacun une superficie de plancher minimale de 90 m², calculée à l'intérieur des murs.

SOUS-SECTION 3 AFFICHAGE

18. Aucune partie d'une enseigne ne doit dépasser la ligne du parapet du basilaire.

19. Les enseignes sur socle ne sont pas autorisées.

20. Aux fins de calcul de la superficie des enseignes, la catégorie d'usage principale à considérer est la catégorie C.2.

21. Une enseigne éclairée artificiellement par translucidité grâce à une source de lumière placée à l'intérieur de l'enseigne et à une paroi translucide n'est pas autorisée, sauf si elle est formée de lettres détachées ou de symboles graphiques. L'utilisation du tube néon n'est pas autorisée.

SOUS-SECTION 4

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET OCCUPATION DES COURS ET DES TOITS

22. Une demande de permis de construction déposée en vertu de la présente résolution doit être accompagnée d'un plan d'aménagement paysager préparé par un expert dans le domaine et comprenant un tableau de plantation indiquant le nombre, les variétés et les dimensions des arbres qui seront plantés sur le site.

23. Les travaux d'aménagement paysager prévus à la présente résolution doivent être complétés dans les 12 mois suivant la fin des travaux de construction de chacune des phases du projet de développement.

24. Aucun équipement de type transformateur sur socle (TSS) ne doit être visible d'une voie ou d'un espace public pour le bâtiment I.

Pour le bâtiment II, un équipement de type transformateur sur socle (TSS) doit être dissimulé derrière un écran. Cet écran doit être approuvé selon les critères de l'article 36 de la présente résolution.

25. Tout élément technique tel une chambre annexe ou un espace d'entreposage de déchets et de matières recyclables et compostables doit être situé à l'intérieur d'un bâtiment.

Lorsque des équipements destinés à la collecte des ordures ou des matières recyclables sont temporairement déposés à l'extérieur, en vue d'une collecte, un espace spécifique doit leur être dédié. Cet espace ne peut être situé en cour avant.

26. La rampe d'accès au garage souterrain du bâtiment I doit être aménagée dans l'axe de la rue Mayrand.

27. Le toit du 4^e étage du bâtiment I ainsi que le toit du 7^e étage du bâtiment II doivent être aménagés avec une terrasse, un patio ou une pergola.

28. Les abris temporaires pour automobiles, vélos ou piétons, autres que les auvents, sont interdits en cour avant. Ils sont également interdits au-dessus d'une voie d'accès à un stationnement.

29. Une clôture doit être approuvée selon les critères de l'article 36.

SOUS-SECTION 5

STATIONNEMENT ET CHARGEMENT

30. Un maximum de 150 unités de stationnement est autorisé pour le bâtiment I dont 8 doivent être réservées pour l'auto-partage.

31. Malgré l'article 560 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276), aucune unité de stationnement n'est exigée pour le bâtiment II.

32. L'aménagement d'une unité et d'une aire de chargement doit être approuvé selon les critères de l'article 37 de la présente résolution.

SECTION 4

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

33. Aux fins de la délivrance d'un permis de construction ou de transformation impliquant un

agrandissement ou une modification de l'apparence extérieure, de l'implantation ou de l'aménagement des espaces extérieurs relatifs à un bâtiment autorisé par la présente résolution, les travaux doivent être approuvés conformément au titre VIII du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (01-276) selon les objectifs et critères de la présente section.

SOUS-SECTION 1 IMPLANTATION D'UN BÂTIMENT

34. L'objectif est de favoriser l'implantation des bâtiments dont l'alignement de construction, l'implantation au sol, la composition volumétrique et le traitement des basiliaires ainsi que l'aménagement des espaces libres doivent respecter les principes et le caractère général des constructions et des aménagements extérieurs illustrés sur les plans intitulés « **Plan d'implantation**», joints en annexe B à la présente résolution;

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants:

1° L'implantation des bâtiments doit exprimer le caractère unique de leurs positionnements dans la trame urbaine et contribuer à son animation;

2° Le recul des bâtiments doivent permettre d'assurer la réalisation d'un aménagement paysager de qualité sur le site, notamment des lieux de détente conviviaux ainsi que la préservation ou la plantation d'arbres d'alignement à grand déploiement sur le domaine public;

3° Le recul du bâtiment pour le bâtiment II sur la ruelle située à l'est du site doit permettre suffisamment de dégagement pour favoriser la création d'un écran végétal;

4° Des mesures de mitigation doivent être intégrées afin d'atténuer les impacts éoliens, soit par la densification de la végétation ou l'installation d'écrans paysagers sur le toit vert.

SOUS-SECTION 2 ARCHITECTURE D'UN BÂTIMENT

35. L'objectif est de favoriser la construction des bâtiments d'architecture contemporaine qui tient compte des caractéristiques particulières du terrain, de son milieu d'insertion et de sa situation dans un secteur à transformer ou à construire et doivent respecter les principes et le caractère général des constructions et des aménagements extérieurs illustrés sur les plans intitulés « **Plans et perspectives**», joints en annexe D à la présente résolution;

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants :

1° Les caractéristiques architecturales doivent permettre de bien lire qu'il s'agit d'une construction contemporaine, tant par le design que par les matériaux;

2° L'effet de masse créé par les volumes du bâtiment I doit être atténué par la présence de retraits, des ouvertures, des terrasses et l'utilisation des matériaux;

3° Les accès aux différents usages situés dans le bâtiment I doivent être traités distinctement. Les accès aux commerces et aux résidences situés sur un même niveau doivent être distincts et bien identifiés pour chaque usage;

4° L'apparence architecturale de toutes les façades doit être traitée comme des façades principales;

5° La fenestration doit être maximisée pour assurer un grand apport de lumière aux espaces intérieurs et profiter des vues possibles;

6° Le rez-de-chaussée de chacun des bâtiments doit favoriser un lien avec le domaine public et contribuer à l'animation de la rue;

7° Les matériaux employés doivent présenter des qualités de durabilité;

8° L'utilisation de matériaux de revêtement d'un toit et d'un mur extérieur réfléchissant la chaleur et la lumière d'une manière diffuse est privilégiée.

SOUS-SECTION 3

AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

36. L'objectif est d'accroître la présence de la végétation sur le site et de créer un milieu de vie et des espaces à l'échelle humaine qui favorisent et multiplient les lieux de rencontres et les interactions entre les différents usagers de ces espaces.

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants :

1° Toutes les cours doivent être pourvues d'un aménagement paysager comprenant soit des espaces de détente, soit des placettes, des végétaux et des arbres à grand déploiement. La présence de verdure doit être largement privilégiée à celle d'un revêtement minéral;

2° Le verdissement des toits du bâtiment I et II et l'utilisation de matériaux perméables doivent être privilégiés;

3° Un écran paysager dense, composé de strates arborées et arbustives doit être réalisé en bordure de la limite sud du site et est du terrain;

4° L'aménagement d'une voie d'accès véhiculaire doit se faire de façon à minimiser son impact par rapport à la sécurité des piétons;

5° L'aménagement des espaces extérieurs doit intégrer des approches environnementales. Le projet devrait recourir à un aménagement plus durable, par exemple, en optant pour une gestion écologique des eaux de pluie;

6° Les équipements techniques et mécaniques situés sur un toit doivent être dissimulés derrière des écrans architecturalement liés au bâtiment ou recevoir un traitement qui favorise leur intégration aux bâtiments. Ils doivent être localisés de manière à favoriser une utilisation du toit par les résidents;

7° Un équipement d'éclairage extérieur doit être conçu de manière à réduire l'éblouissement et l'impact de la dispersion lumineuse vers le ciel et sur les propriétés adjacentes;

8° L'espace visant à être occupé par un équipement de type transformateur sur socle (TSS) doit être aménagé de façon à atténuer son impact visuel. Cet aménagement doit permettre un accès facile à l'équipement pour son entretien.

9° Le traitement d'une clôture doit s'harmoniser avec l'architecture du bâtiment et doit contribuer à la mise en valeur du site.

SOUS-SECTION 4

UNITÉ ET AIRE DE CHARGEMENT

37. L'objectif est d'assurer les espaces de chargement nécessaire à la desserte des activités commerciales à même le site en limitant les impacts négatifs quant à la circulation véhiculaire et piétonne, au stationnement et au chargement.

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants:

1° les espaces de chargement correspondent aux besoins des activités commerciales proposées sur le site;

2° Les unités et les aires de chargement doivent être conçus, situés et traités de façon à minimiser les impacts associés à la circulation véhiculaire et piétonne;

3° L'espace occupé à cette fin doit être aménagé de façon à atténuer l'impact visuel dû à l'utilisation qui en est faite et protéger le piéton.

ANNEXE A

Intitulée "Territoire d'application"

ANNEXE B

Intitulée "Plan d'implantation"

ANNEXE C

Intitulée "Élévations et coupes"

ANNEXE D

Intitulée « Plans et perspectives »

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

40.07 1203558005

Geneviève REEVES

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 13 mars 2020