

Identification		Numéro de dossier : 1203558029
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 projet particulier PP-119 visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un bâtiment de 12 étages pour la propriété sise au 5005, rue Jean-Talon Ouest, 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 du projet particulier PP-119 visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un bâtiment de 12 étages pour la propriété sise au 5005, rue Jean-Talon O, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017), aurait fait l'objet, en temps normal, d'une assemblée publique de consultation, comme prescrit par 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 la 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... la procédure doit être remplacée par une consultation écrite d'une durée de 15 jours, annoncée au préalable par un avis public; ».

Cet arrêté ministériel prévoit également que le processus décisionnel d'un organisme municipal impliquant une procédure d'approbation référendaire peut être tenu sous certaines conditions en apportant toute adaptation nécessaire afin d'empêcher le déplacement et le rassemblement de citoyens. Cette procédure exceptionnelle devra faire l'objet, le cas échéant, d'une nouvelle décision du conseil lors de l'adoption du second projet de règlement

### Décision(s) antérieure(s)

## CA20 170090

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 pour la propriété située au 5005, rue Jean-Talon O., 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-119 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, tel que 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) subséquent(e)s

1. 6 avril 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 seront précisées 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. :

**Endossé par :**

Sébastien MANSEAU  
Chef de division  
Tél. : 514-872-1832  
Télécop. :  
Date d'endossement : 2020-05-19 14:03:49

**Approbation du Directeur de direction**

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

**Approuvé le :** 2020-06-10 16:31

**Approbation du Directeur de service**

Tél. :

**Approuvé le :**

**Numéro de dossier :** 1203558029

<b>Numéro de dossier</b> :1203558029	
<b>Unité administrative responsable</b>	Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme
<b>Niveau décisionnel proposé</b>	Conseil d'arrondissement
<b>Charte montréalaise des droits et responsabilités</b>	Ne s'applique pas
<b>Projet</b>	-
<b>Objet</b>	Poursuivre la procédure d'adoption du projet de résolution approuvant le projet particulier PP-119 visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un bâtiment de 12 étages pour la propriété sise au 5005, rue Jean-Talon Ouest, 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 15:59:18, 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** :1203558029

---

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

---

Séance ordinaire du lundi 22 juin 2020

Résolution: CA20 170183

---

**SÉANCE PUBLIQUE DE CONSULTATION ÉCRITE - PP-119**

Pour éviter toute apparence de conflit d'intérêt, le conseiller Lionel Perez s'abstient de participer aux délibérations et de voter.

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.

---

Un débat s'engage.

---

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

40.11 1203558029

Geneviève REEVES

---

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 23 juin 2020

Identification		Numéro de dossier : 1203558015
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 bâtiment de 12 étages pour la propriété sise au 5005, rue Jean-Talon O., en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017) - dossier relatif à la demande 3001840134.	

## Contenu

### Contexte

Une demande visant à démolir le bâtiment commercial situé au 5005, rue Jean-Talon Ouest, afin d'y construire un bâtiment mixte de 12 étages, comprenant un rez-de-chaussée commercial et environ 135 logements, a été déposé à la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises le 10 mars 2020 en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).

Ce projet déroge au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (01-276), relativement notamment à l'usage, la hauteur et la densité.

Le conseil d'arrondissement peut autoriser ce projet et prévoir toute condition, eu égard à ses compétences, qui devront être remplies relativement à la réalisation du projet, si celui-ci respecte les objectifs du Plan d'urbanisme.

### Décision(s) antérieure(s)

Ne s'applique pas.

### Description

#### **Le site et son secteur**

Le site, qui fait l'objet de la présente demande, est situé sur le côté nord de la rue Jean-Talon Ouest, près de l'avenue Mountain Sights, dans le secteur du Triangle. Le terrain est situé dans une zone où sont autorisés divers usages commerciaux lourds et industriels légers. Il est bordé, sur l'avenue Mountain Sights, par une zone résidentielle de forte densité.

Finalement, le terrain est situé dans un secteur en transformation (identifié au Plan d'urbanisme) orienté vers une requalification résidentielle de forte densité. La hauteur du cadre bâti des propriétés adjacentes au site varie de 10 à 12 étages.

#### **La démolition**

Le bâtiment existant a une hauteur de 3 étages et abrite des espaces à bureaux. Les murs sont revêtus

de maçonnerie (brique d'argile rouge) et sa conception et sa forme ne lui confèrent aucune valeur architecturale ou patrimoniale particulière.

La démolition de ce bâtiment est nécessaire pour réaliser le projet proposé, car il n'a pas été conçu pour un usage résidentiel ou pour accueillir une densité plus élevée. De plus, la démolition du bâtiment va permettre de réaliser un bâtiment résidentiel de meilleure qualité, mieux adapté à l'usage demandé et d'optimiser l'utilisation du terrain qui est situé à proximité de la station de métro Namur.

### **Le projet**

Le projet, tel que présenté au comité consultatif d'urbanisme (CCU), vise principalement à démolir le bâtiment existant de 3 étages, pour y construire un bâtiment mixte (commercial - résidentiel) de 12 étages.

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes:

- bâtiment d'une hauteur de 45 m variant de 8 à 12 étages comprenant environ 135 logements;
- une modulation du volume du bâtiment visant à réduire les impacts liés à l'ensoleillement;
- taux d'implantation d'environ 55% et une densité approximative de 5.3;
- un rez-de-chaussée partiellement commercial;
- un stationnement souterrain de 76 unités (ratio de 1 unité/150 m<sup>2</sup> de superficie de plancher);
- sur le toit du 8e étage et le toit du 12e étage, des terrasses aménagées et accessibles.

### **Déroghations demandées et conditions proposées**

Les principales dérogations demandées sont présentées dans le tableau suivant.

	<b>Paramètres du Plan d'urbanisme</b>	<b>Normes du règlement d'urbanisme 01-276</b>	<b>Paramètres proposés du projet</b>
<b>Hauteur</b>	2 à 12 étages	7 à 16 m	12 étages / 45 m
<b>Usage</b>	Secteur mixte	C.6, C.7, I.2, C.1(2)	H : Habitation
<b>Densité</b>	1 à 6	1 à 3	5,3

Les principales conditions proposées sont :

- exiger un plan de réutilisation ou de gestion des déchets de démolition;
- exiger un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier;
- exiger une garantie bancaire de 15% de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière afin d'assurer le respect des conditions de démolition;
- exiger un plan d'aménagement paysager;
- autoriser un maximum de 56 unités de stationnement;
- exiger que tout élément technique soit situé à l'intérieur;
- exiger que l'espace dédié à l'entreposage temporaire des matières résiduelles soit aménagé ailleurs qu'en cour avant;
- exiger que les toits soient aménagés avec une terrasse, un patio ou une pergola;
- interdire en cour avant les abris temporaires pour automobiles, vélos ou piétons;
- assujettir la demande de permis de construction à l'approbation et à la révision des plans (PIIA) et prévoir les critères d'évaluation applicables.

### **Contribution au logement social**

Ce projet est assujetti à la Politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial. Compte tenu de la taille du projet, une entente devra être conclue avec le Service de l'habitation de la Ville de Montréal en collaboration avec l'arrondissement, pour une

contribution financière du promoteur, avant l'adoption finale du projet par le conseil d'arrondissement.

#### **Justification**

#### **Avis de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises**

La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises a analysé la demande de projet particulier quant au respect des critères d'évaluation énoncés à l'article 9 du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble de l'arrondissement de Côte-des-Neiges--Notre-Dame-de-Grâce (RCA02 17017).

La Direction est favorable à la demande pour les raisons suivantes:

- le bâtiment existant n'a pas de valeur architecturale particulière et n'est pas conçu pour une transformation importante;
- la proposition permet d'augmenter la densité de ce site situé à environ 270 m<sup>2</sup> de la station de métro Namur, contribuant ainsi à l'objectif du Plan d'urbanisme visant à consolider et mettre en valeur le territoire touchant les réseaux de transport existants et projetés (objectif 3);
- le projet s'inscrit dans un secteur en transformation (Le Triangle) tel qu'identifié au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal;
- les analyses de circulation mettent en évidence le fait que l'impact du projet sur la circulation sera minime;
- les impacts liés à l'ensoleillement sont significatifs mais sont inévitables pour des bâtiments de cette ampleur compte tenu de la géométrie du terrain et de son orientation, la modulation proposée des bâtiments permet d'atténuer ces impacts au maximum;
- le projet ne présente pas d'inconvénient éolien particulier sur les voies publiques par rapport aux conditions qui prévalent actuellement;
- le requérant s'engage à faire les contributions exigibles en vertu de la Politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial;
- le projet respecte les orientations applicables du Plan local de développement durable, notamment en matière de transport actif, de stationnement automobile, de canopée, ainsi que de la qualité et de l'intégration architecturale.

#### **Recommandation du Comité consultatif d'urbanisme**

Le 18 mars 2020, le Comité consultatif d'urbanisme (CCU) a recommandé d'accorder la demande aux conditions suivantes :

- autoriser un maximum de 56 unités de stationnement, compte tenu de la grande proximité de la station de métro Namur;
- réduire les impacts éoliens pour les terrasses proposées.

Suite à cette recommandation, les conditions du comité ont été intégrées sous forme de normes ou de critères dans la résolution.

#### **Aspect(s) financier(s)**

Le requérant s'engage à faire une contribution financière de 25% (environ 442 500 \$) au fonds dédié au logement social, dans le cadre de la Politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial.

La contribution sera perçue par le Service de l'habitation de la Ville de Montréal.

#### **Développement durable**

Ne s'applique pas.

#### **Impact(s) majeur(s)**

Ne s'applique pas.

#### **Impact(s) liés à la COVID-19**

**Opération(s) de communication**

Tenue d'une assemblée publique de consultation, publication d'avis sur le site de l'arrondissement et installation d'affiche sur le site, conformément à la loi.

**Calendrier et étape (s) subséquente (s)**

18 mars 2020	Présentation au comité consultatif d'urbanisme (CCU)
6 avril 2020	Adoption du 1er projet de résolution par le conseil d'arrondissement (CA)
À déterminer	Parution de l'avis public et affichage pour annoncer l'assemblée de consultation
À déterminer	Consultation publique
À déterminer	Adoption du 2e projet de résolution par le conseil d'arrondissement (CA)
À déterminer	Avis public pour le dépôt des pétitions en vue de tenir un référendum
À déterminer	Adoption de la résolution par le conseil d'arrondissement (CA)
À déterminer	Procédure d'approbation référendaire (le cas échéant)
À déterminer	Délivrance du certificat de conformité et entrée en vigueur

**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** : 2020-03-25 09:31:09

**Approbation du Directeur de direction**

Lucie BÉDARD\_URB  
directeur(trice) - amen. urb. & serv. aux  
entreprises en arrondissement  
Tél. : 514-872-2345

**Approuvé le :** 2020-03-25 11:12

**Approbation du Directeur de service**

**Tél. :**

**Approuvé le :**

**Numéro de dossier :** 1203558015

<b>Numéro de dossier</b> :1203558015	
<b>Unité administrative responsable</b>	Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme
<b>Niveau décisionnel proposé</b>	Conseil d'arrondissement
<b>Charte montréalaise des droits et responsabilités</b>	Ne s'applique pas
<b>Projet</b>	-
<b>Objet</b>	Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un bâtiment de 12 étages pour la propriété sise au 5005, rue Jean-Talon O., en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017) - dossier relatif à la demande 3001840134.

**ATTENDU QUE** le comité consultatif d'urbanisme a recommandé, le 18 mars 2020, d'accorder la demande en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017);

**ATTENDU QUE**, conformément à la Politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial, le requérant devra :

- faire une contribution financière de 25% (environ 442 500 \$) au fonds dédié au logement social;
- inclure au projet 20% de logement abordable, dont 5% de logement familial ;

**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 pour la propriété située au 5005, rue Jean-Talon O., 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.

**CHAPITRE I**  
TERRITOIRE D'APPLICATION

1. La présente résolution s'applique à la propriété sise sur le lot 2 648 721 du cadastre du Québec, tel qu'illustré sur 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 situé au 5005, rue Jean-Talon O et la construction en lieu et place d'un bâtiment sont autorisées conformément aux conditions prévues à la présente résolution.

À cette fin, il est notamment permis de déroger aux articles suivants du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276) :

- à l'article 10 afin d'autoriser une hauteur de 45 m;
- à l'article 34 afin d'autoriser une densité de 5.3;
- à l'article 123 afin d'autoriser l'usage habitation;
- aux lignes 2 et 3 de l'article 506 afin de ne pas exiger un ratio minimum d'unités de stationnement;

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

## **CHAPITRE III**

### **CONDITIONS**

#### **SECTION 1**

##### **CONDITIONS APPLICABLES À LA DÉMOLITION**

3. Une demande d'autorisation de démolition visant le « Territoire d'application » doit être déposée auprès de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises dans les 24 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente résolution.

Les travaux de démolition doivent commencer dans les 6 mois suivants la délivrance de l'autorisation de démolition et être exécutés au plus tard dans les 6 mois suivants.

Les travaux de construction doivent commencer dans les 60 mois suivants l'entrée en vigueur de la présente résolution.

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

Si ces délais ne sont pas respectés, les autorisations prévues à la présente résolution deviennent nulles et sans effet.

4. Les documents suivants sont exigés préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :

- un plan de réutilisation ou de gestion des déchets de démolition;
- un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier;
- une garantie bancaire égale à 15% de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière afin d'assurer le respect des conditions liées à la démolition et cette garantie doit rester en vigueur jusqu'à la délivrance du permis de construire.

#### **SECTION 2**

##### **CONDITIONS GÉNÉRALES**

###### **SOUS-SECTION 1**

###### **CADRE BÂTI**

5. 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.

6. 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 (1) pour la zone 0034 de la grille des usages et spécifications de l'annexe A.3 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.

7. La densité maximale autorisée est de 5.3

8. La superficie de plancher maximale autorisée pour l'usage habitation est de 11 400 m<sup>2</sup>.

## **SOUS-SECTION 2**

### **USAGES**

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

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

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

## **SOUS-SECTION 3**

### **AFFICHAGE**

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

12. Les enseignes sur socle ne sont pas autorisées.

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

14. 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**

15. 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.

16. Les travaux d'aménagement paysager prévus à la présente résolution doivent être exécutés dans les 12 mois suivant la fin des travaux de construction.

17. Aucun équipement de type transformateur sur socle (TSS) ne doit être visible d'une voie publique.

18. 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.

**19.** Les toits du bâtiment doivent être aménagés avec une terrasse, un patio ou une pergola.

**20.** 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.

**21.** Une clôture doit être approuvée selon les critères de l'article 26.

#### **SOUS-SECTION 5**

##### **STATIONNEMENT ET CHARGEMENT**

**22.** Un maximum de 56 unités de stationnement est autorisé.

#### **SECTION 4**

##### **CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN**

**23.** 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**

**24.** 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 du bâtiment doit exprimer le caractère unique de son positionnement dans la trame urbaine et contribuer à son animation;
- 2°** Le recul du bâtiment doit permettre d'assurer la réalisation d'un aménagement paysager de qualité sur le site, notamment des lieux de détente conviviaux ainsi que la plantation d'arbres d'alignement à grand déploiement sur le domaine public;
- 3°** 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 protecteurs sur le toit.

#### **SOUS-SECTION 2**

##### **ARCHITECTURE D'UN BÂTIMENT**

**25.** L'objectif est de favoriser la construction d'un bâtiment 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 doit respecter les principes et le caractère général des constructions et des aménagements extérieurs illustrés sur les plans intitulés « 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 doit être atténué par la présence de retraits, des ouvertures, des terrasses et l'utilisation des matériaux;

- 3° Les accès aux différents usages 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 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**

**26.** 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 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 nord 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**

**27.** 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 de ces 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 conçues, situées et traitées 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 "Perspectives"

-- Signé par Stephane P PLANTE/MONTREAL le 2020-03-31 11:31:06, 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 :**1203558015

Numéro de dossier : 1203558015

<b>Unité responsable</b>	<b>administrative</b>	Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme
<b>Objet</b>		Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un bâtiment de 12 étages pour la propriété sise au 5005, rue Jean-Talon O., en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017) - dossier relatif à la demande 3001840134.

**COMITÉ CONSULTATIF D'URBANISME**

Séance publique du mercredi 18 mars 2020, à 18 h 30  
5160, boulevard Décarie, rez-de-chaussée, à la salle du Conseil

**Extrait du compte rendu****3.2 5005, rue Jean-Talon Ouest - PPCMOI**

Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la démolition du bâtiment existant et la construction d'un bâtiment de 12 étages situé au 5005, rue Jean-Talon O., en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017) - dossier relatif à la demande 3001840134.

**Recommandation du comité**

Le comité recommande d'approuver la demande aux conditions suivantes:

- Réduire le nombre de cases de stationnement à 56 au lieu de 76;
- Réduire les impacts éoliens pour les terrasses proposées.

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

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

Numéro de dossier : 1203558015

**ANNEXE A - TERRITOIRE D'APPLICATION**

**Dossier 1203558015**



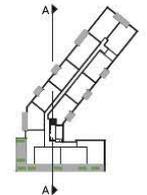
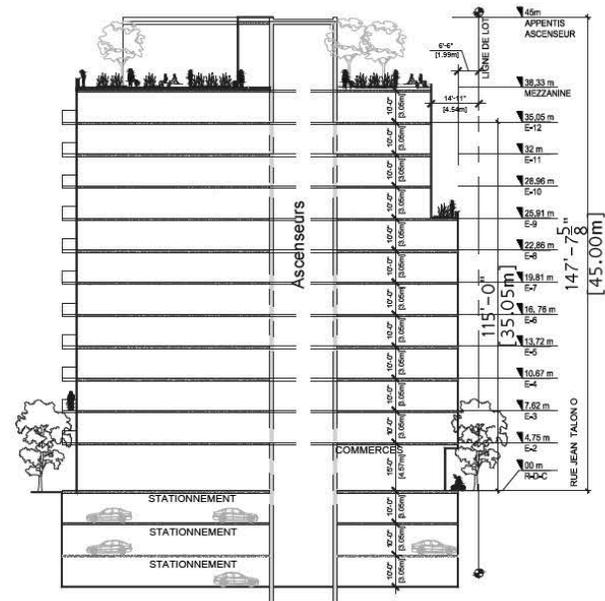
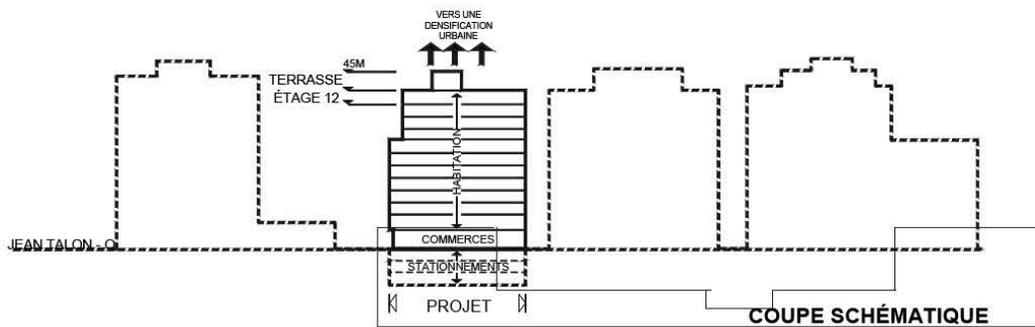


# ANNEXE C - « ÉLÉVATION ET COUPES »

## Dossier 1203558015



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



COUPE AA

ANNEXE D - PERSPECTIVES  
Dossier 1023558015

PERSPECTIVES DEPUIS JEAN-TALON 0



## ANNEXE D - PERSPECTIVES

PERSPECTIVE DEPUIS JEAN-TALON O



# ANNEXE D - PERSPECTIVES

## PERSPECTIVES



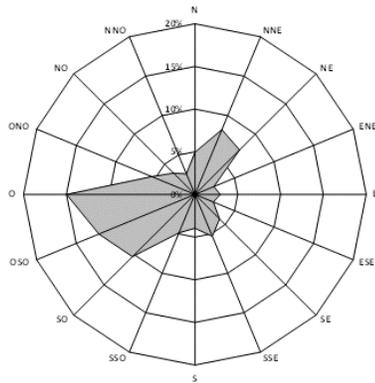


## PROJET 5005 JEAN-TALON OUEST

### AVIS SUR LES IMPACTS ÉOLIENS

R.0273

*Version finale*



Préparé pour:



**DEMONFORT**  
DÉVELOPPEMENT CONSTRUCTION IMMOBILIER



9 mars 2020

No référence Lasalle|NHC 08005086\_2

**PROJET 5005 JEAN-TALON OUEST  
AVIS SUR LES IMPACTS ÉOLIENS DU PROJET**

**RAPPORT R.0273**

Préparé pour:

**Demonfort**  
Montréal, Québec

Préparé par:

**Lasalle | NHC**  
Montréal, Québec

9 mars 2020

**Préparé par:**



Arian Cueto Bergner, ing., M.Sc.  
ingénieure de projets  
No. OIQ 143692

**Vérifié par :**



Catherine Denault, ing., M.Sc.A.  
Ingénieure de projets, associée  
No. OIQ 129802

## **CLAUSE DE LIMITATION DE RESPONSABILITÉ**

Ce document a été préparé par Lasalle|NHC de façon conforme aux bonnes pratiques d'ingénierie et est destiné à l'usage exclusif de la compagnie **Demonfort** et de leurs représentants autorisés dans le cadre spécifique du projet **5005 Jean-Talon Ouest – Avis sur les impacts éoliens du projet**. Le contenu de ce document ne peut être appliqué ou utilisé, en tout ou en partie, par ou à l'avantage d'autres parties sans l'autorisation écrite de Lasalle|NHC. Aucune autre garantie, expresse ou tacite, n'est accordée.

Lasalle|NHC et ses directeurs, associés, employés et mandataires n'assument aucune responsabilité à l'utilisation ou au recours du présent document ou de son contenu par des parties autres que la compagnie **Demonfort**.

---

## TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES.....	I
LISTE DES PHOTOGRAPHIES.....	II
LISTE DES FIGURES.....	II
1 INTRODUCTION.....	1
2 PROJET À L'ÉTUDE.....	2
2.1 Description du projet.....	2
2.2 Description du site.....	6
3 RÉGIME DES VENTS APPLICABLES AU SITE.....	11
4 IMPACTS ÉOLIENS DU PROJET.....	12
4.1 Vents du secteur ouest-sud-ouest (OSO).....	13
4.2 Vents du secteur nord-nord-est (NNE).....	14
5 CONCLUSION.....	17
RÉFÉRENCES.....	18

## LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1: Site du projet en Juillet 2019 (vue à partir de la rue Jean-Talon Ouest).....	7
Photo 2: Vue de la façade gauche du site du projet.....	8
Photo 3: Vue de la façade arrière du site du projet.....	8
Photo 4: Vue de la façade droite du site du projet.....	9
Photo 5: Bâtiments résidentiels de la rue Jean-Talon Ouest (quartier Le Triangle).....	9
Photo 6: Bâtiments commerciaux et stationnement extérieur face au site du projet.....	9
Photo 7: Vue de la rue Jean-Talon Ouest vers le nord-est .....	10
Photo 8: Vue de la rue Jean-Talon Ouest vers le sud-ouest .....	10

## LISTE DES FIGURES

Figure 1: Implantation au sol du projet .....	3
Figure 2: Élévation sur la rue Jean-Talon Ouest.....	4
Figure 3: Vue en coupe du projet .....	5
Figure 4: Rendus du projet (façade gauche à gauche et façade avant/droite à droite).....	5
Figure 5 : Plan de localisation du projet 5005 Jean-Talon Ouest.....	6
Figure 6 : Rose des vents à la station météorologique de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.....	11
Figure 7 : Veines de cisaillement, effets de coin et zone de sillage.....	13
Figure 8: Courants par vents provenant du secteur ouest-sud-ouest.....	14
Figure 9: Courants par vents provenant du secteur nord-nord-est.....	16

---

## 1 INTRODUCTION

Le 5005 Jean-Talon Ouest est un projet résidentiel développé par Demonfort dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce de la Ville de Montréal. Le projet comprend un volume atteignant une hauteur maximale de 12 étages hors-sol, 3 étages au sous-sol, et une cour arrière végétalisée. Il est situé sur la rue Jean-Talon Ouest, entre les avenues Mountain Sights et Victoria dans le quartier Le Triangle.

Lasalle|NHC a été mandaté pour fournir un avis sur les impacts éoliens associés à ce projet, plus précisément sur le confort des piétons circulant à proximité et sur le site. L'analyse est basée sur les plans et le modèle 3D fournis par les architectes du projet, les plans d'occupation du sol du quartier, une visite du site et notre connaissance du régime des vents à Montréal et de leur interaction avec le milieu bâti.

Le présent rapport se divise en trois parties. Le chapitre 2 donne une brève description du projet à l'étude. Le chapitre 3 traite du régime des vents sur l'île de Montréal. Finalement, le chapitre 4 détaille les impacts éoliens anticipés sur le quartier et le site du projet.

Ce rapport est une mise à jour de l'avis présenté le 12 août 2019 décrivant les impacts éoliens d'une première version du projet. Une mise à jour du projet a été transmise le 25 février 2020 et le présent rapport fourni un avis sur les impacts éoliens de cette dernière version du projet situé au 5005 Jean-Talon Ouest.

---

## 2 PROJET À L'ÉTUDE

### 2.1 Description du projet

Le projet examiné est situé dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce sur la rue Jean-Talon Ouest entre les avenues Mountain Sights et Victoria.

Le nouveau projet est composé d'un bâtiment à vocation principalement résidentielle, incluant un espace commercial d'environ 2 000 pi<sup>2</sup> au niveau du rez-de-chaussée, 134 unités d'une à deux chambres à coucher sur un maximum de 12 étages et 87 cases de stationnement aménagées sur 3 étages souterrains. D'une hauteur maximale de 45 m, la volumétrie du projet comprend une base d'un étage, un corps principal de 7 étages, un couronnement de 4 étages sur la façade avant et partiellement sur la façade gauche et une mezzanine donnant accès à un toit végétalisé. L'entrée du bâtiment, ainsi que le couronnement et la mezzanine, sont en retrait par rapport à la façade avant. Le projet comprend également une cour arrière végétalisée reliée à la rue Jean-Talon Ouest par un parcours piétonnier.

Les figures 1, 2, 3 et 4 présentées aux pages suivantes illustrent respectivement le plan d'implantation du projet, l'élévation sur la rue Jean-Talon Ouest, une vue en coupe et des rendus d'architecture du projet. Ces figures proviennent de la présentation pour projets particuliers (PPCMOI) datée de mars 2020.



Figure 1: Implantation au sol du projet



Figure 2: Élévation sur la rue Jean-Talon Ouest

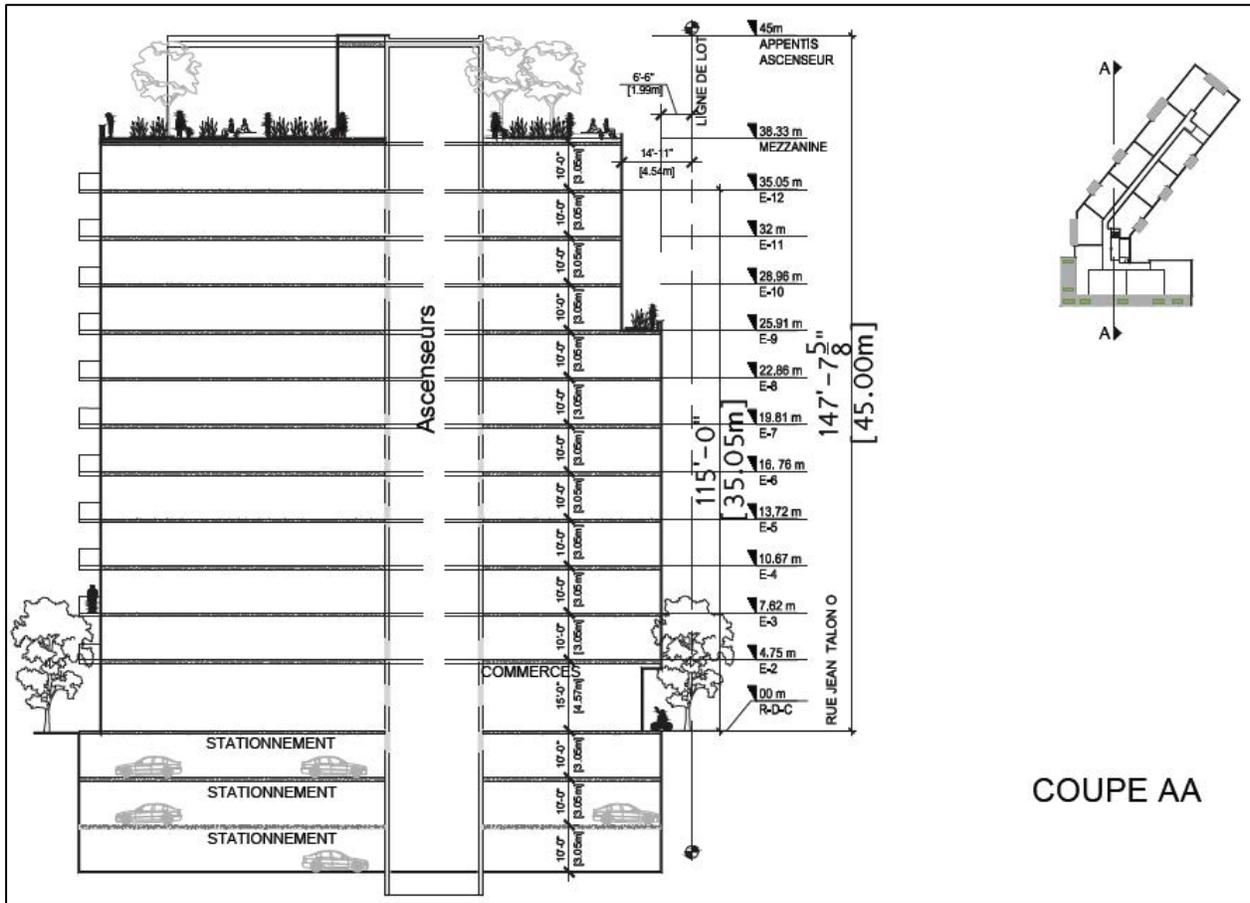


Figure 3: Vue en coupe du projet



Figure 4: Rendus du projet (façade gauche à gauche et façade avant/droite à droite)

## 2.2 Description du site

Le projet à l'étude est situé dans un secteur à vocation mixte (résidentielle et commerciale) de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Ce quartier est depuis quelques années en pleine évolution immobilière: d'anciens entrepôts et garages, comptant au plus trois étages, laissent progressivement place à des édifices résidentiels de condominiums d'une dizaine d'étages. Les complexes Vue (8 à 12 étages), Rouge (12 étages) et Rêve (12 étages) comptent parmi les principaux développements du secteur.

Le lot visé par le projet est actuellement occupé par un immeuble à bureaux de trois étages. Celui-ci sera démoli pour faire place au projet à l'étude, qui, suite à sa construction, sera d'une hauteur similaire à celle des projets immobiliers récemment construits du côté nord de la rue Jean-Talon Ouest. Au sud de cette rue, les lots sont actuellement occupés par des bâtiments commerciaux d'un à deux étages et des stationnements extérieurs.

Afin d'analyser les impacts éoliens, les directions des vents dominants à Montréal (ouest-sud-ouest et nord-nord-est, voir chapitre 3) ont été identifiées par rapport à la localisation du projet. Celles-ci sont illustrées à la figure 5 sur une vue en plan du quartier environnant et de l'implantation du projet. Le nombre d'étages des bâtiments limitrophes est également indiqué sur cette figure.

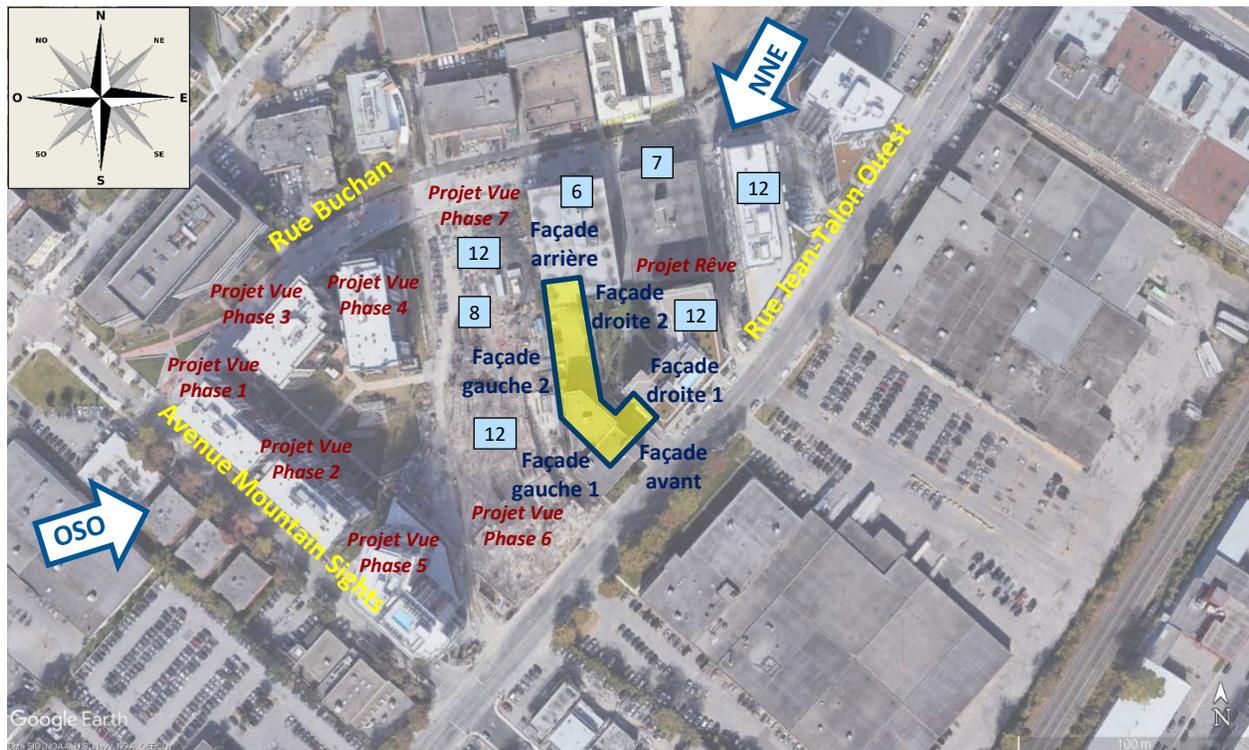


Figure 5 : Plan de localisation du projet 5005 Jean-Talon Ouest

Des photos du site et des infrastructures qui l'entourent ont été prises lors d'une visite des lieux le 19 juillet 2019. D'après les données d'Environnement Canada, les vents soufflaient à ce moment-là à une vitesse de 21 km/h, en provenance du sud-ouest. Les conditions ressenties près du site lors de la visite n'étaient pas particulièrement venteuses. Toutefois, les vents canalisés sur la rue Jean-Talon Ouest pouvaient atteindre des vitesses relativement fortes et donnaient lieu à des conditions plus venteuses pour les piétons circulant sur cette artère. Depuis cette première visite, la seule modification du site notée est la finalisation de la construction des phases 6 et 7 du projet Vue limitrophe au site du projet à l'étude. Toutefois, vu que la construction de ce projet était relativement avancée lors de la première visite, il a été jugé qu'une deuxième visite du site n'était pas requise pour avoir une bonne appréciation du secteur et mettre à jour l'avis d'impacts éoliens du nouveau projet.

La photo 1 montre le site à son état en juillet 2019. Tel que mentionné précédemment, celui-ci est occupé par un bâtiment commercial de trois étages (photo 1) et est limitrophe à des bâtiments résidentiels d'une dizaine d'étages (photos 2 à 4). Le quartier environnant du projet est de vocation mixte, principalement composé d'immeubles résidentiels (condominiums, photo 5), de bâtiments commerciaux de faible hauteur ou de stationnements extérieurs (photo 6). La rue Jean-Talon Ouest, artère principale du secteur, est illustrée aux photos 7 et 8.



**Photo 1: Site du projet en Juillet 2019 (vue à partir de la rue Jean-Talon Ouest)**



**Photo 2: Vue de la façade gauche du site du projet**



**Photo 3: Vue de la façade arrière du site du projet**



**Photo 4: Vue de la façade droite du site du projet**



**Photo 5: Bâtiments résidentiels de la rue Jean-Talon Ouest (quartier Le Triangle)**



**Photo 6: Bâtiments commerciaux et stationnement extérieur face au site du projet**



**Photo 7: Vue de la rue Jean-Talon Ouest vers le nord-est**

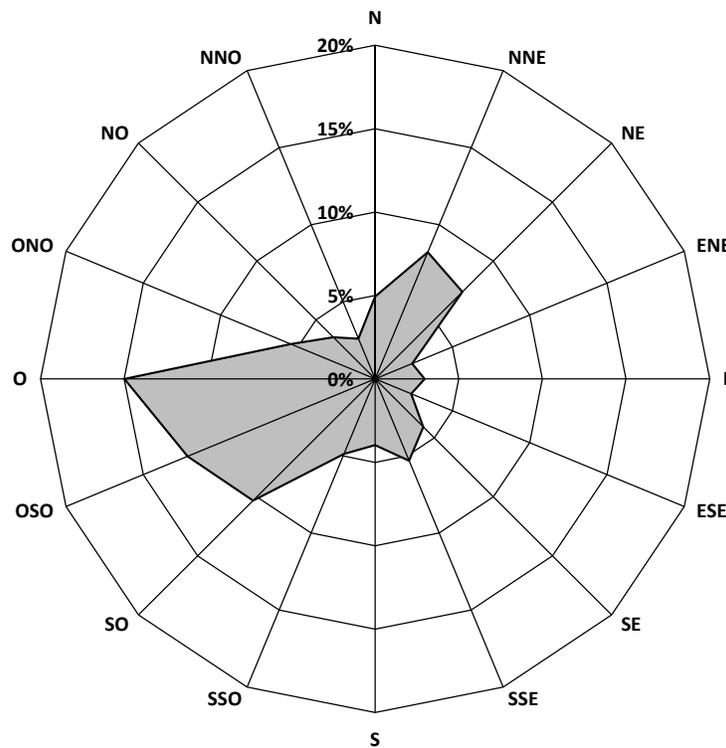


**Photo 8: Vue de la rue Jean-Talon Ouest vers le sud-ouest**

### 3 RÉGIME DES VENTS APPLICABLES AU SITE

Les vents à Montréal sont connus grâce aux observations réalisées par Environnement Canada à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Cette station météorologique se trouve à environ 8 km du projet à l'étude. Il est généralement admis que les vents qu'y sont observés sont bien représentatifs du Grand Montréal, dans la mesure où leur orientation suit essentiellement celle de la vallée du Saint-Laurent et demeure peu affectée par la présence de singularités locales (bâtiments, collines, etc.).

La rose des vents présentée à la figure 6 a été établie à partir des données recueillies sur une période de plus de 30 ans à la station météorologique de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau (réf. [1]). Les vents les plus fréquents soufflent d'un secteur centré sur l'ouest-sud-ouest (OSO), suivi d'un secteur secondaire centré sur le nord-nord-est (NNE). Le secteur OSO comprend 37% des vents observés, et le secteur NNE 20%. Ces deux secteurs regroupent ainsi près des deux-tiers des cas. Les vents associés aux autres directions sont en majorité plus faibles, et peuvent généralement être ignorés dans l'analyse des impacts éoliens d'un projet. La direction des vents dominants par rapport au site du projet est indiquée à la figure 5.



**Figure 6 : Rose des vents à la station météorologique de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau**

La rose des vents ne présente pas de différences saisonnières marquées, et les deux directions principales indiquées ci-dessus sont autant présentes en été qu'en hiver, avec toutefois une légère augmentation des vents du secteur NNE en hiver. Indépendamment de leur direction, les vents sont sensiblement plus forts en hiver, ce qui renforce leur effet inconfortable, déjà accru par les basses températures.

---

## 4 IMPACTS ÉOLIENS DU PROJET

Les impacts éoliens du projet sont essentiellement analysés du point de vue du confort des piétons circulant sur les rues adjacentes au projet et comparés aux conditions actuelles. L'inconfort généré par le vent est généralement associé à une vitesse seuil susceptible de provoquer des effets incommodes sans être dangereux : vents capables de soulever la poussière, de décoiffer, de rendre impossible la lecture d'un journal, etc. Dans le cadre d'un avis des impacts éoliens, la fréquence et les vitesses seuils d'inconfort ne sont pas déterminées en termes absolus, mais plutôt de manière relative. Les effets éoliens associés au nouveau projet sont ainsi définis en termes qualitatifs (amélioration, statu quo ou dégradation du confort éolien) ou à l'aide de facteurs de survitesse (ratio entre la vitesse locale et la vitesse moyenne du site) tirés de la littérature.

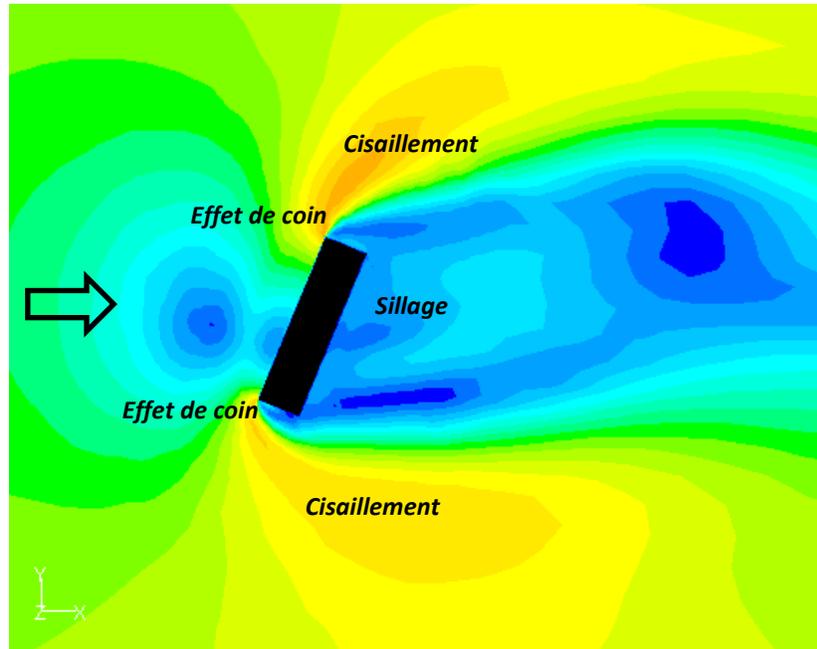
L'objectif de la présente section est d'évaluer qualitativement<sup>1</sup> ces effets dans le cadre du confort des piétons en considérant les grands axes des vents dominants.

À titre d'information, un projet pourrait donner lieu aux impacts éoliens suivants (réf. [2] et [3], voir aussi figure 7) :

- Effet de coin : concentration de la vitesse des vents obtenue aux angles des constructions créant un inconfort pour les passants;
- Effet de sillage : circulation fluide tourbillonnaire en aval des bâtiments généralement caractérisée par des vitesses faibles à moyennes, mais fluctuantes;
- Effet de cisaillement : zone à fort gradient de vitesse de vent qui entoure la zone de protection due au sillage du bâtiment;
- Effet de rabattement : interception des vents incidents en altitude pour les rabattre vers le sol et générer un rouleau tourbillonnaire au niveau du sol (effet surtout inconfortable pour les bâtiments de hauteur supérieure à 15 m);
- Effet de canalisation : augmentation de la concentration des vents dans un corridor formé par des constructions de part et d'autre du corridor conduisant à une augmentation des vitesses, mais ne représentant pas nécessairement un inconfort en soi. Toutefois, combiné à d'autres effets, il peut mener à une accentuation de ceux-ci et dégrader le confort éolien.

---

<sup>1</sup> Une évaluation quantitative de l'inconfort induit par les vents ne peut être réalisée dans le cadre d'un simple avis technique et requiert une étude de modélisation, soit en canal hydraulique soit par simulation numérique, afin d'obtenir des valeurs des vitesses d'écoulement des vents autour des bâtiments.



**Figure 7 : Veines de cisaillement, effets de coin et zone de sillage**

Puisque le projet 5005 Jean-Talon Ouest est plus haut que le bâtiment occupant le site actuellement, son implantation modifiera le régime local des vents actuels. Les sections suivantes évaluent qualitativement ces effets par rapport au confort des piétons en considérant les deux axes des vents dominants à Montréal, soit le secteur ouest-sud-ouest (section 4.1) et le secteur nord-nord-est (section 4.2).

#### **4.1 Vents du secteur ouest-sud-ouest (OSO)**

Les vents en provenance du secteur ouest-sud-ouest (OSO) sont les vents les plus fréquents et comptent pour 37% des vents observés dans le secteur à l'étude (voir figure 6, chapitre 3).

Les phases existantes du Développement Vue (phases 1 à 7), qui sont d'une hauteur équivalente à celle du projet à l'étude, forment une obstruction majeure aux vents incidents du secteur OSO, qui sont alors déviés le long des rues Buchan, de l'avenue Mountain Sights et de la rue Jean-Talon Ouest (figure 8). La construction du projet dans le sillage du Développement Vue, une zone caractérisée par des vitesses faibles, aura donc très peu d'impacts sur le régime actuel des vents. Toutefois, il existe entre les phases 6 et 7 du Développement Vue une connexion plus basse de huit étages qui expose légèrement le toit de la volumétrie de 7 étages du projet à l'étude aux vents d'OSO. Un aménagement paysager sur ce toit le long de la façade gauche devrait minimiser les effets d'inconfort pour les usagers qui sont tout de même prévus d'être relativement faibles à cet endroit. De plus, le toit de la volumétrie de 12 étages du projet à l'étude sera directement exposé aux vents d'OSO. Cependant, les effets d'inconfort pour les usagers du toit dû aux vents d'OSO devraient être minimisés par l'aménagement paysager déjà proposé.

Pour ce qui est des façades droites du projet, celles-ci se retrouveront par vents de l'OSO dans la zone de sillage du bâtiment. De telles zones sont caractérisées par des vitesses fluctuantes mais de faible à moyenne intensité. Les balcons des façades droites ainsi que le jardin limitrophe au Projet Rêve devraient donc être généralement confortables par vents de l'OSO.

La figure 8 illustre les directions des principaux courants des vents issus de l'OSO. Les courants des vents en hauteur atteignant le projet à l'étude sont indiqués en couleur orange.



**Figure 8: Courants par vents provenant du secteur ouest-sud-ouest**

## 4.2 Vents du secteur nord-nord-est (NNE)

Les vents en provenance du secteur nord-nord-est (NNE) sont moins fréquents que ceux de l'OSO et représentent environ 20% des vents atteignant le site (voir figure 6, chapitre 3).

Les vents incidents du secteur NNE attaqueront directement l'étage supérieur de la façade arrière (volumétrie de 7 étages) et les étages supérieurs de la façade droite 2 du projet à l'étude (volumétrie de 12 étages). Les étages inférieurs, ainsi que la cour intérieure au pied de la façade arrière, seront quant à eux protégés par les bâtiments de six (5000 rue Buchan) et sept étages (4980 rue Buchan) situés en amont du projet.

---

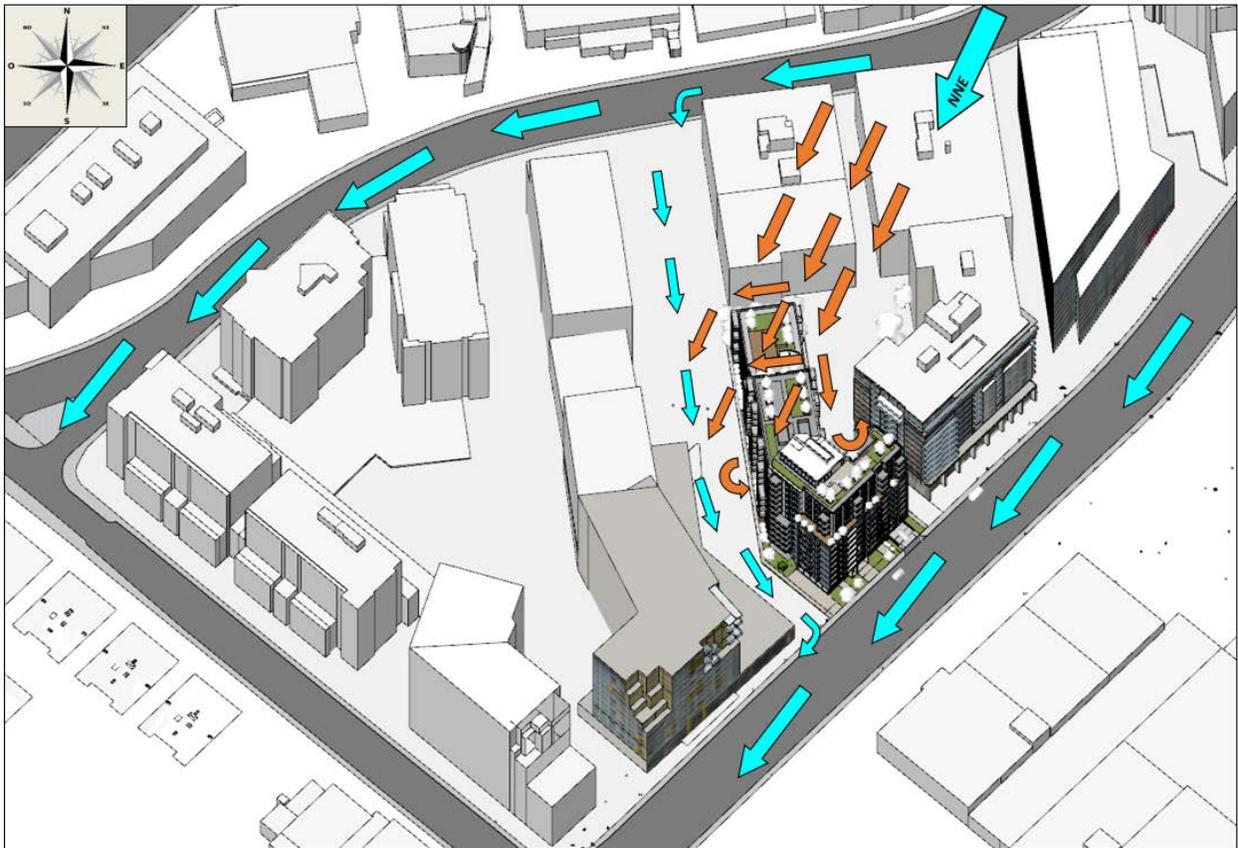
Tel qu'illustré à la figure 9, les vents du NNE atteignant les façades arrières des volumétries de 7 et 12 étages longeront ces façades et se glisseront partiellement dans le passage entre le 5005 Jean-Talon Ouest et la phase 6 du Développement Vue en tentant de reprendre leur trajectoire initiale. Pour ce qui est des courants du NNE atteignant les étages supérieurs (8 à 12) de la façade droite 2, ceux-ci frapperont cette façade avec un angle d'incidence relativement faible et longeront ensuite celle-ci avant de rencontrer la façade droite 1. Ce patron d'écoulement pourrait donner lieu à une circulation tourbillonnaire plus turbulente dans le jardin intérieur, qui sera toutefois minimisée par l'aménagement paysager proposé.

Il est important de noter que le toit du projet à l'étude sera directement atteint par les vents du NNE. Toutefois, l'aménagement paysager prévu sur le toit le long des façades arrière et droite devrait minimiser les effets d'inconfort pour les usagers.

Pour ce qui est des façades gauches et du passage situé à l'arrière du bâtiment, ceux-ci se retrouveront par vents de NNE dans une zone de sillage, et seront donc confortables pour les résidents et piétons.

À l'exception des effets localisés ci-haut mentionnés, le projet ne devrait pas apporter d'impact particulier sur le confort des piétons circulant sur les artères principales du secteur par vents de NNE. L'insertion du projet dans le cadre bâti du quartier n'apportera pas de changements tangibles aux vents actuels, qui ont déjà tendance à se canaliser dans les rues Buchan et Jean-Talon Ouest.

La figure 9 illustre les directions des principaux courants pour des vents du NNE. Les courants des vents en hauteur atteignant le projet à l'étude sont indiqués en couleur orange.



**Figure 9: Courants par vents provenant du secteur nord-nord-est**

---

## 5 CONCLUSION

Lasalle|NHC a été mandaté afin de fournir un avis sur les impacts éoliens qui résulteront de la construction du projet 5005 Jean-Talon Ouest, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce à Montréal, entre les avenues Mountain Sights et Victoria. Le projet comprend un bâtiment de 12 étages maximum atteignant 45 m de hauteur.

L'analyse du régime des vents dans le secteur a permis de mettre en évidence les principaux effets éoliens attendus suite à la réalisation du projet pour les deux directions dominantes des vents à Montréal, soit l'ouest-sud-ouest (OSO) et le nord-nord-est (NNE). Cette analyse a été basée sur la volumétrie du projet, une visite du site et notre connaissance du régime des vents à Montréal.

Dans l'ensemble, compte tenu du cadre bâti existant et de la volumétrie proposée, le projet n'aura pas d'impacts significatifs sur les conditions éoliennes actuellement ressenties par les piétons circulant sur les voies publiques près du site.

Pour les vents du secteur OSO, le projet ne présente pas d'effet négatif notable supplémentaire par rapport à l'état actuel. La canalisation des vents d'OSO sur les rues Jean-Talon Ouest et Buchan ne sera pas augmentée par la présence du projet. Les effets identifiés par vents d'OSO seront plutôt perçus en hauteur par les usagers du nouveau projet au niveau du toit de la volumétrie de 7 et 12 étages. Il est recommandé que l'aménagement paysager proposé sur le toit soit présent tout au long de la façade gauche du projet.

Pour les vents du secteur NNE, le projet ne présente pas d'impacts négatifs particuliers sur les voies publiques par rapport aux conditions qui prévalent actuellement sur le site. Tout comme dans le cas des vents d'OSO, la présence du projet n'augmentera pas la canalisation des vents du NNE sur les rues Jean-Talon Ouest et Buchan. Encore une fois, les effets identifiés par vents du NNE seront plutôt perçus par les usagers du nouveau projet au niveau du jardin intérieur limitrophe au Projet Rêve et du toit. L'aménagement paysager proposé viendra toutefois freiner les vitesses du vent à ces endroits.

---

## RÉFÉRENCES

- [1] Environnement Canada (2014). <http://climat.meteo.gc.ca/advanceSearch/searchHistoricData>
- [2] Gandemer J. et Guyot, A. (1976). *Intégration du phénomène vent dans la conception du milieu bâti*. Ministère de la Qualité de la vie, France, 1976.
- [3] Reiter, S. (2007). *Élaboration d'outils méthodologiques et techniques d'aide à la conception d'ambiances urbaines de qualité pour favoriser le développement durable des villes*. Thèse de doctorat, Faculté des Sciences Appliquées, département AUCE, Architecture et Climat. Belgique.



**Étude d'impact de la circulation**  
pour le projet de développement  
du 5005, Jean-Talon Ouest

Rapport final

10 mars 2020

Préparé pour:

Demonfort



Préparé par:

Stantec Experts-conseils ltée

<b>Révision</b>	<b>Description</b>	<b>Auteur(e)</b>		<b>Vérification qualité</b>		<b>Revue indépendante</b>	
A	Rapport préliminaire	Marion Aït-Akkouche, ing. Youssef Diouri, ing. jr., GDBA	OIQ#5065719  OIQ#5091187	Nicolas Than, ing.	OIQ#8048572	Jean-François Rouillon, ing.	OIQ#101086



## Registre d'approbation

Le présent document, intitulé Étude d'impact de la circulation pour le projet de développement du 5005, Jean-Talon Ouest, a été préparé par Stantec Experts-conseils Itée (« Stantec ») pour le compte de Demonfort (le « Client »). Toute utilisation de ce document par une tierce partie est strictement défendue. Le contenu de ce document illustre le jugement professionnel de Stantec à la lumière de la portée, de l'échéancier et d'autres facteurs limitatifs énoncés dans le document ainsi que dans le contrat entre Stantec et le Client. Les opinions exprimées dans ce document sont fondées sur les conditions et les renseignements qui existaient au moment de sa préparation et ne sauraient tenir compte des changements subséquents. Dans la préparation de ce document, Stantec n'a pas vérifié les renseignements fournis par d'autres. Toute utilisation de ce document par un tiers engage la responsabilité de ce dernier. Ce tiers reconnaît que Stantec ne pourra être tenue responsable des coûts ou des dommages, peu importe leur nature, le cas échéant, engagés ou subis par ce tiers ou par tout autre tiers en raison des décisions ou des mesures prises en fonction de ce document.

Préparé par  \_\_\_\_\_  
(signature)

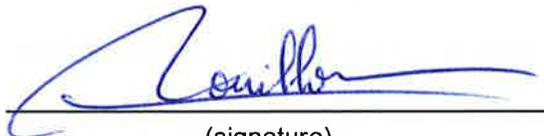
**Marion Aït-Akkouche, ing., M.Sc., M.Urb. (OIQ#5065719)**

Préparé par  \_\_\_\_\_  
(signature)

**Youssef Diouri, ing.jr, GDBA (OIQ#5091187)**

Vérifié par  \_\_\_\_\_  
(signature)

**Nicolas Than, ing. (OIQ#5048572)**

Approuvé par  \_\_\_\_\_  
(signature)

**Jean-François Rouillon, ing. (OIQ#101086)**



# ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

## Table des matières

<b>1.0</b>	<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1.1</b>
<b>2.0</b>	<b>DESCRIPTION DU PROJET</b> .....	<b>2.1</b>
2.1	SECTEUR D'IMPLANTATION.....	2.1
2.2	MODES DE GESTION ET CONDITIONS DE CIRCULATION - SITUATION ACTUELLE.....	2.1
2.3	CARACTÉRISTIQUES DU PROJET .....	2.4
<b>3.0</b>	<b>ANALYSE DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT</b> .....	<b>3.1</b>
3.1	STATIONNEMENT SUR RUE ET INCITATIF.....	3.1
3.2	STATIONNEMENT HORS-RUE D'UN PROJET RÉSIDENTIEL TÉMOIN.....	3.3
<b>4.0</b>	<b>GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS AUX HEURES DE POINTE ET RÉPARTITION MODALE</b> .....	<b>4.1</b>
4.1	GÉNÉRATION SUIVANT LE TRIP GENERATION MANUAL (ITE) .....	4.1
4.2	GÉNÉRATION SUIVANT LES COMPORTEMENTS ESTIMÉS POUR UN PROJET TÉMOIN .....	4.2
4.3	COMPARAISON DES RÉSULTATS OBTENUS .....	4.4
<b>5.0</b>	<b>ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET ET MESURES DE MITIGATION</b> .....	<b>5.5</b>
5.1	CONDITIONS DE CIRCULATION AUX HEURES DE POINTE .....	5.5
5.2	CONDITIONS D'ENTRÉE/SORTIE DU SITE .....	5.5
<b>6.0</b>	<b>CONCLUSION</b> .....	<b>6.1</b>

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Analyse d'occupation du stationnement sur rue et dans le stationnement incitatif de la station de métro Namur.....	3.2
Tableau 2	Analyse d'occupation du stationnement aux 7501/7525 Mountain Sights et 6150 Buchan .....	3.5
Tableau 3	Résultats de génération des déplacements automobiles aux heures de pointe, suivant la méthodologie de l'ITE.....	4.2
Tableau 4	Comptages de véhicules entrants et sortants des stationnements aux 7501/7525 Mountain Sights et 6150 Buchan.....	4.3
Tableau 5	Résultats de génération des déplacements automobiles aux heures de pointe au pro-rata du nombre de logements du 5005 Jean-Talon Ouest, suivant les relevés du projet témoin.....	4.4
Tableau 6	Comparaison des résultats de génération des déplacements automobiles aux heures de pointe, suivant la méthodologie de l'ITE et les relevés du projet témoin.....	4.4

## LISTE DES FIGURES

Figure 1	Localisation du projet .....	2.1
Figure 2	Desserte du site du projet en transport collectif (Figure 1/2).....	2.1



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Figure 3   Desserte du site du projet en transport collectif (Figure 2/2).....	2.2
Figure 4   Aménagements cyclables à proximité du site .....	2.3
Figure 5   Volumes de circulation observés sur le réseau routier adjacent au site du projet en heure de pointe du matin (7h30 - 8h30) .....	2.2
Figure 6   Volumes de circulation observés sur le réseau routier adjacent au site du projet en heure de pointe de l'après-midi (16h45 - 17h45).....	2.3
Figure 7   Repérage des lieux d'observation du stationnement sur rue et incitatif .....	3.1
Figure 8   Repérage des lieux d'observation du stationnement hors-rue .....	3.4
Figure 9   Répartition modale des déplacements produits par le secteur Côte-des-Neiges en PPAM .....	4.1
Figure 10   Répartition modale des déplacements attirés par le secteur Côte des Neiges en PPAM .....	4.1

### LISTE DES ANNEXES

<b>ANNEXE A</b>	<b>PLAN D'IMPLANTATION DU PROJET 5005 JEAN-TALON OUEST .....</b>	<b>A.1</b>
-----------------	--	------------



[TITLE]

## 1.0 INTRODUCTION

La présente étude vise à exposer les résultats des analyses de circulation conduites dans le cadre du projet de développement immobilier portant sur le site du 5005, Jean-Talon Ouest à Montréal.

Celle-ci repose sur une description du secteur d'implantation, des réseaux de transport existants, des conditions de déplacement actuelles, ainsi que d'une analyse de l'offre de stationnement actuelle. Sur la base des caractéristiques du projet envisagé, il est question de déterminer les impacts de la demande en déplacements générée sur les conditions de déplacement dans le secteur, et de proposer des mesures d'atténuation lorsque cela est applicable. Des recommandations sont finalement formulées en vue de bonifier le projet en mettant l'accent sur la sécurité et la fonctionnalité de l'aménagement du site, le cas échéant.

## 2.0 DESCRIPTION DU PROJET

### 2.1 SECTEUR D'IMPLANTATION

Le site visé par le projet de développement vise se trouve au 5005, Jean-Talon Ouest, situé dans l'arrondissement Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce à Montréal, et plus précisément dans le secteur du Triangle, délimité par les rues Jean-Talon, de la Savane et Décarie (Figure 1). Ce terrain est localisé à moins de 300 m de la station de métro Namur, ainsi que de l'autoroute Décarie (A-15).

L'axe routier Jean-Talon agit comme une collectrice desservant directement le site, et raccordée au réseau supérieur via le boulevard Décarie, constituant la voie de desserte de l'autoroute Décarie. L'échangeur avec l'autoroute métropolitaine (A-40) est situé à 1,5 km au nord. Les avenues Mountain Sights et Victoria, ainsi que les rues Buchan et Paré complètent le réseau routier local aux abords du site.



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Figure 1 | Localisation du projet



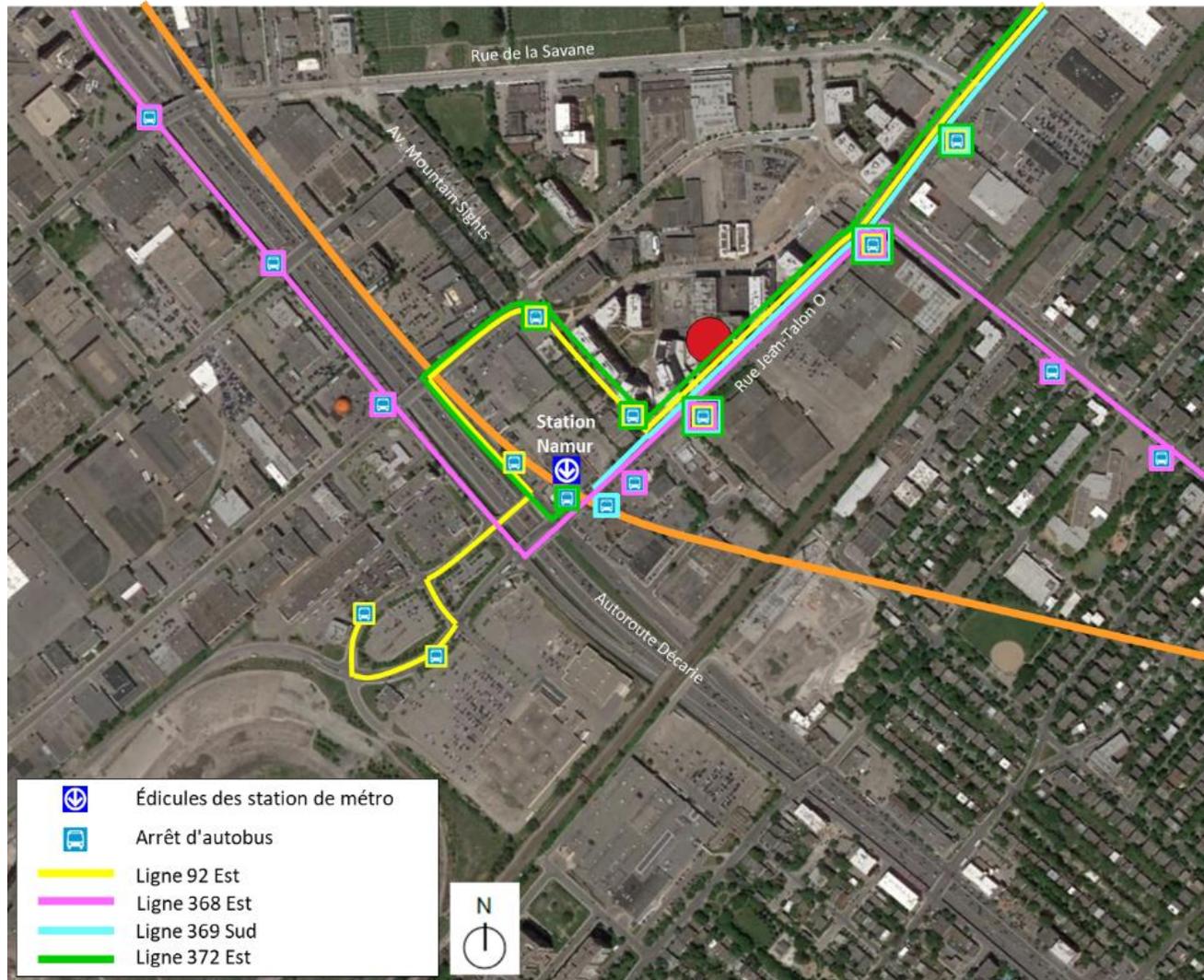
Le site se situe à 275 m de la station de métro Namur, située sur la ligne orange du réseau de métro de Montréal, et permettant notamment de rejoindre le centre-ville en une trentaine de minutes). Un arrêt d'autobus est par ailleurs implanté directement devant l'édifice afin d'y opérer le service de la ligne 92 (de jour) et des lignes de nuit 368, 369 et 372. La ligne 92 circule sur la rue Jean-Talon entre la rue des Jockeys à l'ouest et la rue Saint-Hubert à l'est, selon un passage aux 30 minutes, permettant un raccordement à la ligne bleue du métro (stations Acadie, Parc et Jean-Talon) ainsi qu'au réseau de trains de banlieue (gare Canora – lignes Deux-Montagnes et Mascouche, gare Parc – ligne Saint-Jérôme).

De nouveaux aménagements cyclables sont en cours de réalisation à proximité du site, soit une piste cyclable bidirectionnelle en site propre sur la rue de la Savane entre Décarie et Victoria, à laquelle se raccorderont des bandes cyclables unidirectionnelles implantées sur l'avenue Victoria entre de la Savane et Mackenzie (Figure 4). Ultiment, la Ville de Montréal souhaite tisser un réseau cyclable dans le secteur dans l'axe nord-sud via les rues Lemieux, Lavoie et Légaré, permettant de se raccorder à l'axe cyclable est-ouest existant sur les avenues Barclay et Plamondon.



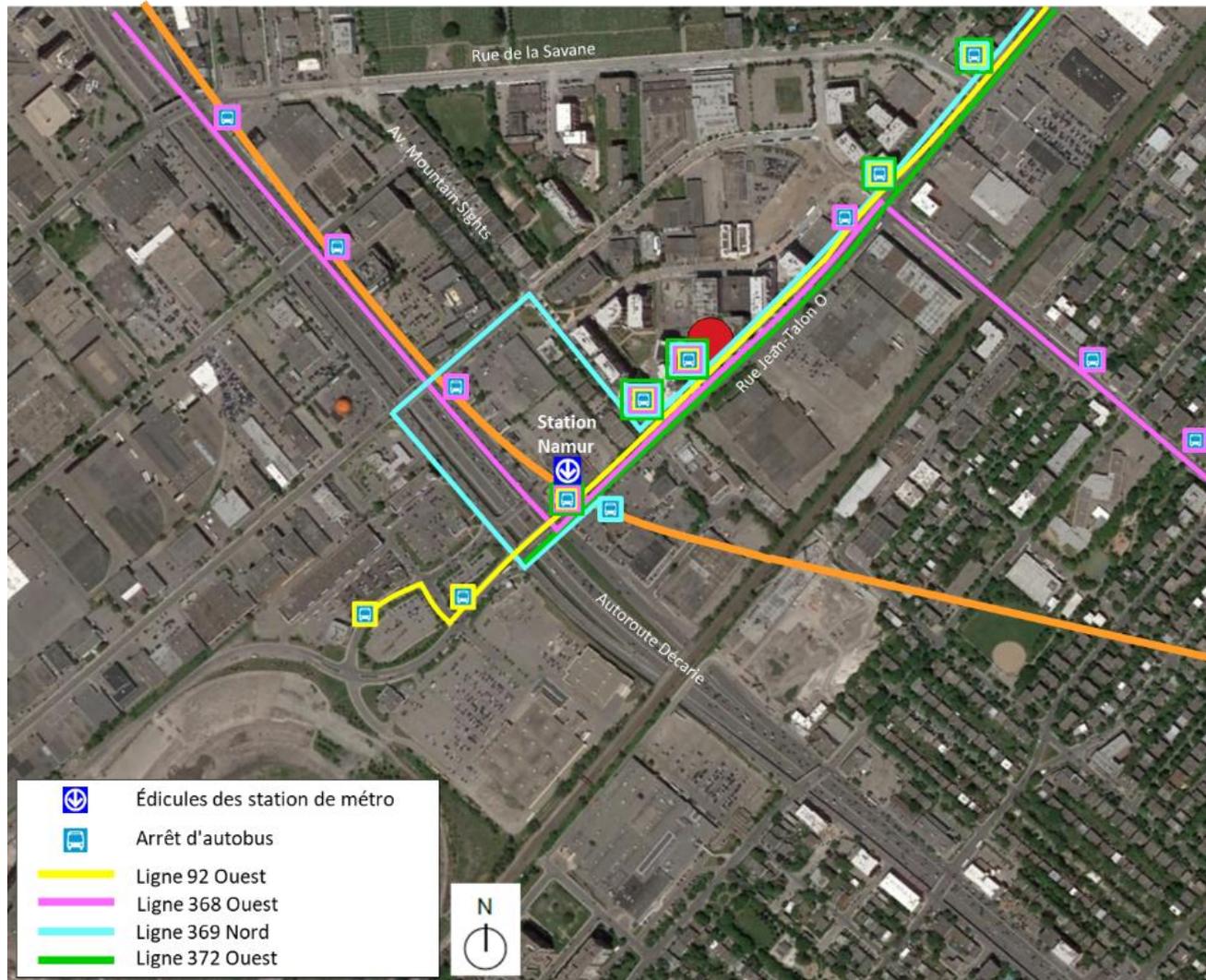
# ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Figure 2 | Desserte du site du projet en transport collectif (Figure 1/2)



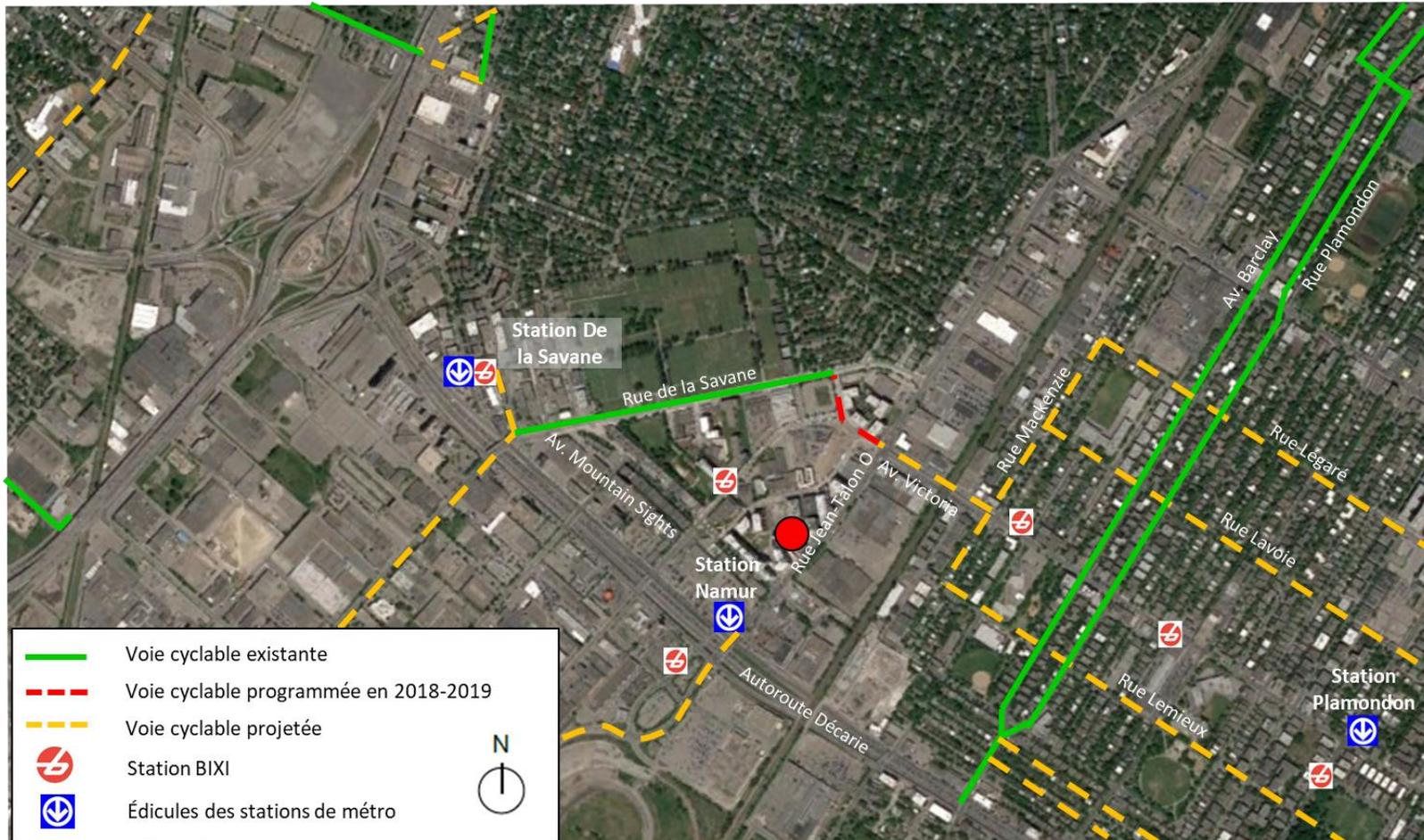
# ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Figure 3 | Desserte du site du projet en transport collectif (Figure 2/2)



# ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Figure 4 | Aménagements cyclables à proximité du site



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

### 2.2 MODES DE GESTION ET CONDITIONS DE CIRCULATION - SITUATION ACTUELLE

Des feux de circulation permettent la gestion de la circulation aux intersections entre l'axe Jean-Talon Ouest et les axes transversaux Décarie, Mountain Sights et Victoria, à proximité du site à redévelopper.

De part et d'autre du site, l'axe Jean-Talon Ouest est longé au nord par des projets résidentiels récents, de même nature que le projet planifié sur le site du 5005, Jean-Talon, et disposant tous d'un accès à leurs stationnements privés respectifs similaires à celui prévu pour le projet. Le côté sud de l'axe est longé de commerces disposant également chacun d'un accès véhiculaire contrôlé par un arrêt, à l'exception de l'accès se trouvant en vis-à-vis de l'avenue Mountain Sights, géré par un feu de circulation. Tous les mouvements sont permis vers et depuis ces accès, y compris les mouvements de virage à gauche.

Les Figure 5 et Figure 6 illustrent les volumes de circulation observés sur le réseau routier adjacent au site à l'étude, selon les comptages de circulation disponibles les plus récents.

Des observations des conditions de circulation ont permis d'établir que celles-ci sont relativement acceptables, compte-tenu des besoins pour desservir les voies de service de l'autoroute Décarie. On note des files d'attente en direction ouest sur la rue Jean-Talon O, notamment en pointe de l'après-midi, du fait de la difficulté d'accéder à l'autoroute Décarie et à ses voies de service, qui sont fortement sollicitées pratiquement toute la journée. Ceci peut causer la formation de files d'attente approximativement jusqu'à la hauteur du Village des valeurs, soit au niveau du 4963, Jean-Talon O, un peu plus à l'est du site du projet.



ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Figure 5 | Volumes de circulation observés sur le réseau routier adjacent au site du projet en heure de pointe du matin (7h30 - 8h30)



ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Figure 6 | Volumes de circulation observés sur le réseau routier adjacent au site du projet en heure de pointe de l'après-midi (16h45 - 17h45)



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

### 2.3 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet vise le redéveloppement du terrain situé au 5005, rue Jean-Talon Ouest. Un bâtiment de trois étages contenant des espaces de bureaux est actuellement présent sur le terrain. L'accès à l'espace de stationnement hors rue d'une capacité de 33 cases, situé en arrière du bâtiment, se fait depuis la rue Jean-Talon via une voie contigüe à l'accès du 5001, Jean-Talon O, en limite Est du terrain.

Le projet vise le remplacement du bâtiment et du stationnement existants par la construction d'un immeuble de 12 étages (+3 niveaux de sous-sol) comprenant les usages suivants :

- Usage commercial au niveau du rez-de-chaussée, à des fins de commerce de proximité venant répondre aux besoins locaux, sur une superficie de 2 318 pi<sup>2</sup> ;
- Usage résidentiel sur les niveaux RDC au 12<sup>e</sup> étage, avec un total de 134 unités. Ces unités seront accessibles en location ;
- Les trois niveaux de sous-sol seront dédiés au stationnement des automobiles et vélos (85 cases de stationnement automobiles, plus 2 destinés aux commerces, 134 espaces de stationnement à vélos) ainsi qu'à de l'entreposage (lockers). Notons que cette offre en stationnement est supérieure aux minima exigés par l'arrondissement Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce, soit de 0,5 case de stationnement pour auto par unité de logement (exigence réduite de 25% lorsque le site se situe à 300 m ou moins d'un édicule de métro), correspondant à un nombre minimal de  $134 \times 0,5 \times 0,75 = 51$  cases de stationnement. Les normes sont par ailleurs d'un stationnement pour vélo par unité de logement, auxquelles le projet répondrait également ;
- L'accès aux trois niveaux souterrains se fera depuis la rue Jean-Talon via une entrée de 6 m de large, aménagée en limite est du terrain, contigüe avec l'accès au stationnement du bâtiment voisin, le 5025 Jean Talon Ouest, et à une distance approximative de 90 m de l'avenue Mountain Sights. Notons que cet accès se situe à l'emplacement de l'accès actuel au bâtiment existant sur le terrain visé par le redéveloppement.

Le plan d'implantation du projet est disponible en Annexe A.



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

### 3.0 ANALYSE DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT

#### 3.1 STATIONNEMENT SUR RUE ET INCITATIF

Des observations de l'offre et de l'occupation des places de stationnement longue durée ont été effectuées la soirée du mercredi 26 et la journée du jeudi 27 février 2020.

Elles concernent les places de stationnement sur rue dans le quartier du 5005, Jean-Talon Ouest, ainsi que celles incluses dans le stationnement incitatif de la station de métro Namur, au 5255 Jean-Talon Ouest.

Le stationnement du magasin Village des valeurs, au 4912 Jean-Talon Ouest, a également été observé. La Figure 7 montre les lieux d'observations précités.

**Figure 7| Repérage des lieux d'observation du stationnement sur rue et incitatif**



Trois créneaux horaires ont été étudiés : le matin (9h30-11h30), l'après-midi (14h00-15h30) ainsi que le soir (21h30-22h30).

Les résultats sont présentés dans le Tableau 1.



ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Tableau 1| Analyse d'occupation du stationnement sur rue et dans le stationnement incitatif de la station de métro Namur

Rue	De	À	Côté de rue	Capacité	Occupation (véh.)			Taux d'Occupation		
					9h30-11h30	14h00-15h30	21h30-22h30	9h30-11h30	14h00-15h30	21h30-22h30
Mountain Sights	Paré	Jean-Talon	Est	8	7	9	8	88%	113%	100%
			Ouest	18	18	18	18	100%	100%	100%
Mountain Sights	Ferrier	Paré	Est	24	23	24	24	96%	100%	100%
			Ouest	27	27	26	27	100%	96%	100%
Paré	Décarie	Mountain Sights	Nord	9	2	3	9	22%	33%	100%
			Sud	Interdit	-	-	-	N/A	N/A	N/A
Paré	Mountain Sights	Victoria	Nord	17	15	16	17	88%	94%	100%
			Nord - SRRR	19	16	16	19	84%	84%	100%
			Sud	Interdit	-	-	-	N/A	N/A	N/A
Buchan	Mountain Sights	Victoria	Nord	Interdit	-	-	-	N/A	N/A	N/A
			Sud	21	21	21	19	100%	100%	90%
Stationnement Incitatif	-	-	-	250	202	216	55	81%	86%	22%
TOTAL HORS SRRR				124	113	117	122	91%	94%	98%
TOTAL SRRR				19	16	16	19	84%	84%	100%
TOTAL Stationnement Incitatif				250	202	216	55	81%	86%	22%



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Les résultats font ressortir qu'à tout heure de la journée, hormis sur un tronçon de la rue Paré, le taux d'occupation sur rue avoisinant les 100%, laissant peu d'espaces vides aux automobilistes désirant se stationner dans le quartier sur rue.

Les observations sur terrain mettent en évidence que de nombreux automobilistes se stationnent dans les ruelles à proximité.

Cependant, le stationnement incitatif de la station de métro Namur dispose d'un grand nombre de places disponibles en soirée pour les véhicules souhaitant s'y stationner. Il est néanmoins utile de mentionner que ce stationnement n'est pas accessible entre 2h00 et 5h00.

Par ailleurs, une visite du stationnement au 4912 Jean-Talon Ouest, près du Village des Valeurs, a mis en évidence la présence de nombreuses places de stationnement, cependant limitée en durée à 90 minutes.

Ce stationnement a sûrement déjà été cannibalisé par la clientèle du transport en commun dans le passé, d'où la limitation de temps afin de réserver les espaces à la clientèle des commerces.

### 3.2 STATIONNEMENT HORS-RUE D'UN PROJET RÉSIDENTIEL TÉMOIN

Des observations de l'offre et de l'occupation des places de stationnement ont été effectuées la soirée du mercredi 26 et la journée du jeudi 27 février 2020.

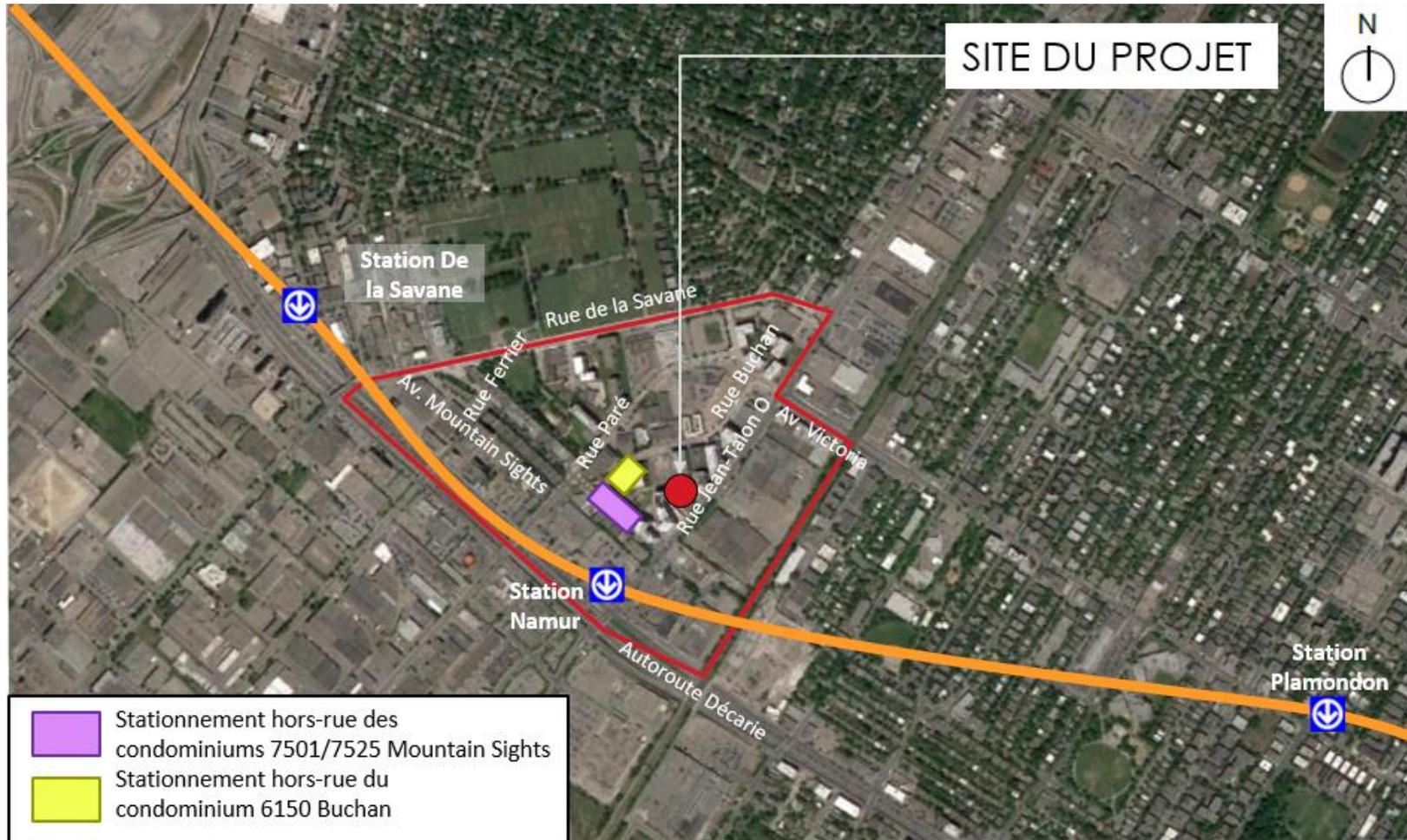
Ces dernières concernent les places de stationnement incluses dans les édifices à condominiums à entrée commune situés au 7501/7525 Mountain Sights et au 6150 Buchan, situés à proximité du projet, et que l'on considère similaires au projet du 5005 Jean-Talon Ouest.

La Figure 8 illustre les lieux d'observations précités.



ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Figure 8| Repérage des lieux d'observation du stationnement hors-rue



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Ces condominiums disposent de 326 places de stationnement et de 380 logements au total. Deux créneaux horaires ont été étudiés : le matin (à partir de 10h00), et le soir (à partir de 22h30). Les résultats sont présentés dans le Tableau 2.

**Tableau 2| Analyse d'occupation du stationnement aux 7501/7525 Mountain Sights et 6150 Buchan**

Edifices à condominiums	Capacité	Occupation (véh.)		Taux d'Occupation	
		10h00	22h30	10h00	22h30
7501/7525 Mountain Sights	166	67	99	40%	60%
5150 Buchan	160	74	120	46%	75%
TOTAL	326	141	219	43%	67%

Après la période de pointe du matin ou en période hors pointe de l'après-midi, on remarque qu'au moins 40% des automobiles sont présentes dans les stationnements.

Tard le soir, le taux d'occupation total est de 67%. Une part inconnue des propriétaires d'unité de stationnement ne possède pas de voiture, mais ne veulent pas déprécier la valeur de leur unité de logement.

De plus, comptant une capacité de 326 places de stationnement pour 380 unités de logement totales, il y a actuellement 0,85 cases de stationnement par logement. En supposant un taux d'occupation s'élevant à 85% à 22h30, une capacité de 258 places répondrait au besoin de stationnement actuel, ce qui correspond à un ratio de 0,68 cases de stationnement par logement.



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

### 4.0 GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS AUX HEURES DE POINTE ET RÉPARTITION MODALE

#### 4.1 GÉNÉRATION SUIVANT LE TRIP GENERATION MANUAL (ITE)

Une estimation des déplacements peut être générée par la méthodologie préconisée par le *Trip generation manual* (10<sup>e</sup> édition) de l'Institute of Transportation Engineering (ITE).

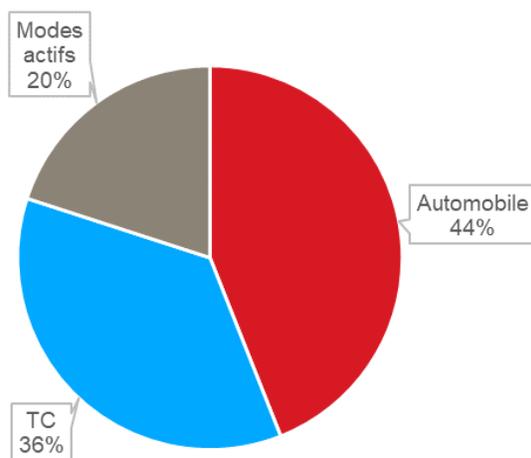
À partir du nombre d'unités de logement étudiés, en l'occurrence 134 dans le projet du 5005 Jean-Talon Ouest, l'ITE fournit un nombre d'automobiles générés qui, représentant 95% des déplacements tous modes suivant cette méthodologie, permet de déduire le nombre de déplacements tous modes.

Ainsi, un total de 53 déplacements en heure de pointe du matin (HPAM) et 57 déplacements en heure de pointe de l'après-midi (HPPM) sont générés pour le projet étudié, tous modes confondus.

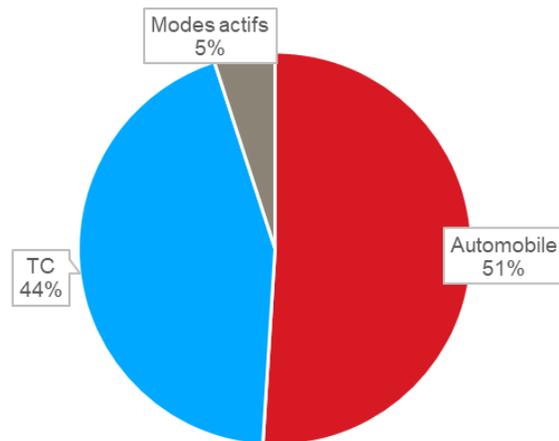
Selon l'enquête Origine-Destination 2013 de la région de Montréal, dans le secteur municipal Côte-des-Neiges (105) qui inclut le site du projet, la répartition modale des déplacements produits en période de pointe du matin est présentée en Figure 9 et en Figure 10. Figure 10 pour les déplacements attirés.

Pour la période de pointe de l'après-midi, la répartition modale est la réciproque de celle du matin. La répartition modale de véhicules attirés le matin devient celle des véhicules produits l'après-midi, et inversement.

**Figure 9 | Répartition modale des déplacements produits par le secteur Côte-des-Neiges en PPAM**



**Figure 10 | Répartition modale des déplacements attirés par le secteur Côte des Neiges en PPAM**



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Suivant le nombre de déplacements générés par la méthodologie de l'ITE, appliqué à la part modale présentée précédemment, en HPAM, le projet générerait 24 déplacements automobiles (18 produits, 6 attirés), 20 déplacements en transport collectif et 9 déplacements en mode actif. Réciproquement en HPPM, le projet générerait 27 déplacements automobiles (16 attirés, 11 produits), 22 déplacements en transport collectif et 8 déplacements en mode actif. Les résultats sont présentés dans le Tableau 3.

**Tableau 3| Résultats de génération des déplacements automobiles aux heures de pointe, suivant la méthodologie de l'ITE**

		HPAM (07h30-08h30)		HPPM (16h45-17h45)	
		Attirés	Produits	Attirés	Produits
Suivant ITE	Nombre de véhicules	6	18	16	11
	Pourcentage	25%	75%	59%	41%

Considérant que ce projet de redéveloppement viendrait s'inscrire en remplacement des usages existants sur le terrain, une partie de ces déplacements seraient effectués en remplacement des déplacements actuellement générés par l'usage existant, réduisant la variation effective des volumes de déplacement sur l'axe Jean-Talon.

Toutefois, comme l'édifice actuel semble désaffecté, aucune dégénération véhiculaire n'a été prise en compte.

### 4.2 GÉNÉRATION SUIVANT LES COMPORTEMENTS ESTIMÉS POUR UN PROJET TÉMOIN

Un comptage de véhicules entrants et sortants en sous-sol a été effectué en semaine la journée du jeudi 5 décembre 2019, et en fin de semaine la journée du samedi 7 décembre 2019, à l'accès menant aux garages des adresses civiques 7501/7525 Mountain Sights et 6150 Buchan, édifices comptant un total de 326 places de stationnement et 380 logements au total.

Ces édifices, situés à proximité du projet, sont assez similaires à celui du projet du 5005 Jean-Talon Ouest.

Les résultats sont présentés au Tableau 4.



ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Tableau 4| Comptages de véhicules entrants et sortants des stationnements aux 7501/7525 Mountain Sights et 6150 Buchan

Date	Début	Fin	Véh. Sortants (Produits)			Véh. Entrants (Attirés)			Véh. Totaux Total
			l'ouest	l'est	Total	l'ouest	l'est	Total	
jeudi 5 décembre 2019	06:00	07:00	10	0	10	1	0	1	11
	07:00	08:00	35	1	36	5	1	6	42
	08:00	09:00	53	2	55	9	0	9	64
	09:00	09:30	15	0	15	4	0	4	19
	Total AM		<b>113</b>	<b>3</b>	<b>116</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>136</b>
	15:00	16:00	11	0	11	15	0	15	26
	16:00	17:00	12	0	12	19	0	19	31
	17:00	18:00	12	1	13	33	0	33	46
	18:00	18:30	13	0	13	16	1	17	30
	Total PM		<b>48</b>	<b>1</b>	<b>49</b>	<b>83</b>	<b>1</b>	<b>84</b>	<b>133</b>
	Total AM et PM		<b>161</b>	<b>4</b>	<b>165</b>	<b>102</b>	<b>2</b>	<b>104</b>	<b>269</b>
samedi 7 décembre 2019	11:00	12:00	18	1	19	17	0	17	36
	12:00	13:00	21	0	21	24	0	24	45
	13:00	14:00	28	0	28	18	1	19	47
	14:00	15:00	22	1	23	17	2	19	42
	15:00	16:00	18	0	18	23	0	23	41
	16:00	17:00	17	1	18	29	0	29	47
	17:00	18:00	22	0	22	38	2	40	62
	Total Fin de semaine		<b>146</b>	<b>3</b>	<b>149</b>	<b>166</b>	<b>5</b>	<b>171</b>	<b>320</b>

Les heures de pointe, en semaine, sont mises en évidence en rouge dans le tableau. Pour l'heure de pointe du matin (HPAM), il s'agit du créneau horaire 8h00-9h00. Pour l'heure de pointe de l'après-midi (HPPM), il s'agit du créneau horaire 18h00-19h00. Pour obtenir les débits associés, les débits obtenus entre 18h00 et 18h30 ont été multiplié par deux.

Le relevé des véhicules aux heures de pointe correspond à 64 déplacements automobiles en heure de pointe du matin (HPAM) et 60 déplacements automobiles en heure de pointe de l'après-midi (HPPM).

À l'heure de pointe du matin (HPAM), les relevés mettent en évidence 86 % de déplacements automobiles produits (sortant des garages), contre 14% attirés (entrants des garages). À l'heure de pointe de l'après-midi, les relevés indiquent 57% de déplacements automobiles attirés, contre 43% produits.

Le Tableau 4 met également en évidence qu'en fin de semaine, le nombre total de véhicules entrants ou sortants de l'accès est plus important pendant la pointe 11h00-18h00 que pendant les pointes du matin et de l'après-midi cumulées lors d'un jour ouvrable.



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Un prorata de ces données a été calculé pour les 134 unités de logement du 5005 Jean-Talon Ouest. En HPAM, et suivant le prorata des données au garage étudié appliqué au projet d'étude, le nouveau projet générerait 23 déplacements automobiles (20 produits, 3 attirés).

Réciproquement, en HPPM, le projet générerait 21 déplacements automobiles (15 attirés, 6 produits). Les résultats sont présentés dans le Tableau 5.

**Tableau 5| Résultats de génération des déplacements automobiles aux heures de pointe au pro-rata du nombre de logements du 5005 Jean-Talon Ouest, suivant les relevés du projet témoin**

		HPAM (08h00-09h00)		HPPM (18h00-19h00)	
		Attirés	Produits	Attirés	Produits
Suivant le projet témoin	Nombre de véhicules	3	20	15	6
	Pourcentage	13%	87%	71%	29%

### 4.3 COMPARAISON DES RÉSULTATS OBTENUS

Les résultats de génération des déplacements automobiles par un projet au même nombre d'unités de logement que le 5005 Jean-Talon Ouest est présenté dans le Tableau 6 aux heures de pointes du matin et de l'après-midi, suivant les deux méthodologies présentées dans le rapport.

**Tableau 6| Comparaison des résultats de génération des déplacements automobiles aux heures de pointe, suivant la méthodologie de l'ITE et les relevés du projet témoin**

		HPAM (07h30-08h30) (*)		HPPM (16h45-17h45) (*)	
		Attirés	Produits	Attirés	Produits
Suivant ITE	Nombre de véhicules	6	18	16	11
	Pourcentage	25%	75%	59%	41%
Suivant le projet témoin	Nombre de véhicules	3	20	15	6
	Pourcentage	13%	87%	71%	29%

(\*) Il s'agit des heures de pointes suivant l'ITE. Pour le projet témoin, HPAM est comprise entre 08h00 et 09h00, et HPPM est comprise entre 18h00 et 19h00.

Il est considéré que le comportement des utilisateurs des garages des adresses civiques 7501/7525 Mountain Sights et 6150 Buchan, projet témoin pour l'étude, est assez similaire à celui du projet du 5005 Jean-Talon Ouest, du fait de la proximité géographique des deux projets.



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

L'ordre de grandeur des déplacements automobiles générés par le projet demeure le même que ce soit par le biais de l'ITE ou des projets témoins voisins du site à l'étude.

### 5.0 ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET ET MESURES DE MITIGATION

#### 5.1 CONDITIONS DE CIRCULATION AUX HEURES DE POINTE

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

#### 5.2 CONDITIONS D'ENTRÉE/SORTIE DU SITE

Sur les 20 déplacements anticipés en sortie du site en HPAM, les mouvements qui seront les plus difficiles à effectuer seront les mouvements de virage à gauche car les véhicules devront couper deux flux de circulation pour s'insérer dans le trafic.

En situation de congestion, ce qui sort du cadre du site, la présence de files d'attente permettra au véhicule sortant de couper le premier flux interrompu, lequel devra par la suite s'insérer dès qu'un créneau se présentera. Bien que les manœuvres de virage à gauche s'effectueront en occasionnant de légères perturbations, elles ne modifieront pas les conditions de circulation actuelles de manière tangible.

Le développement immédiatement à l'est du projet génère un nombre similaire de déplacements véhiculaires durant les heures de pointe, selon les mêmes patrons de déplacement et au moyen d'un accès ayant les mêmes caractéristiques que le projet à l'étude. Ainsi, la probabilité qu'un véhicule effectue un virage à gauche depuis l'accès du stationnement projeté pendant qu'un véhicule effectue un virage à droite depuis l'accès existant adjacent est inférieure à 5%. Lorsque cet événement se produit, les conducteurs se voient et établissent un contact visuel, et le premier en attente devrait avoir préséance. La courtoisie est également de mise, tout comme lorsque des conducteurs arrivent en même temps à une intersection gérée par des panneaux d'arrêt via des approches différentes.

Dans cette optique, le concepteur veillera à optimiser la longueur de la zone de sortie dans laquelle le véhicule se positionne, en attente d'insertion sur la rue Jean-Talon, notamment en la dotant de la pente la plus faible possible sur une longueur correspondant à celle d'un véhicule (7 m) avant d'atteindre le trottoir.



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

### 6.0 CONCLUSION

Le site est localisé à une distance de marche d'une station de métro et d'un arrêt d'autobus, encourageant le recours aux transports collectifs pour les déplacements générés par le site. La mise en valeur des infrastructures de transport en commun repose sur la réalisation de projets de développement de densité intéressante aux abords des stations de métro semblable à celui présentement à l'étude. À ce niveau, le projet proposé s'inscrit tout à fait dans cette vision tout comme son milieu d'insertion (le Triangle), qui a fait l'objet de projets similaires au fil des dernières années.

Si les futurs résidents du projet à l'étude adoptaient un comportement similaire à celui des résidents des édifices voisins sur les rues Mountain Sights et Buchan, la génération véhiculaire serait semblable à celle proposée par la méthode de l'ITE.

Au niveau du stationnement, les espaces sur rue sont précieux car les taux d'occupation observés sont très élevés, et ce peu importe la période de la journée. Il va sans dire que la réglementation en vigueur extrêmement permissive au niveau de la durée et de la tarification permet au stationnement de longue durée de monopoliser largement les espaces sur rue.

On notera que le stationnement incitatif de la station de métro Namur présente de la réserve de capacité durant le soir, et qu'il est interdit d'y stationner la nuit. Également, le stationnement commercial en face du projet du côté sud de Jean-Talon a dû limiter le temps de stationnement afin de le réserver à sa clientèle.

Enfin, pour les édifices témoins inscrits dans le même quadrilatère, on notera que le ratio de 0,85 places de stationnement par logement permet de répondre adéquatement aux besoins de ces édifices. Un ratio de 0,7 places de stationnement par logement laisserait encore 15% de places disponibles durant un jour ouvrable à partir de 22h30 le soir.

En fonction de la réglementation autorisée, le projet pourrait être développé avec aussi peu que 56 places de stationnement. Selon les édifices voisins analysés, une offre d'une centaine de places répondrait au besoin du nouvel édifice.

Les analyses de circulation mettent en évidence le fait que l'empreinte du projet sur la circulation sera vraiment minime, et ce, pour les raisons suivantes :

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



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

Si les futurs résidents du projet à l'étude adoptaient un comportement similaire à celui des résidents des édifices voisins sur les rues Mountain Sights et Buchan (dans le même quadrilatère), la génération véhiculaire serait du même ordre que celle de l'ITE.

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

Au niveau du stationnement sur rue, une mesure de mitigation identifiée afin de soulager les problèmes actuellement vécus serait de sensibiliser les propriétaires du centre commercial au sud de la rue Jean-Talon de développer un produit où il permettrait à des résidents de s'y stationner de soir et de nuit durant des jours ouvrables selon une tarification appropriée. Toutefois cette piste de solution est difficile à mettre de l'avant car les propriétaires ne souhaitent pas devoir gérer les automobilistes qui ne respecteraient pas les règles à suivre tout au long de la semaine. De plus, ce secteur de la Ville subira d'autres mutations importantes au niveau du redéveloppement des terrains qui ne sont plus d'actualité et ces mesures ne seraient que temporaires.

Auparavant, il était de mise de penser que si l'on réduit l'offre en stationnement, on réduira les impacts sur la circulation. En réalité lorsque l'offre hors rue se situe dans les extrêmes minimums, c'est l'occupation sur rue qui se trouve à en souffrir.

Dans notre contexte, bien que l'offre hors rue dans les édifices témoins présentent une réserve de capacité appréciable, les règlements internes ne permettent pas de louer une case de stationnement à quelqu'un qui ne réside pas dans le même bâtiment.

En raison de sa localisation à proximité d'un métro, d'un accès « obligé via la rue Jean-Talon », des habitudes de transports des futurs occupants, le projet à l'étude est viable avec un stationnement d'une capacité s'inscrivant entre 60 et 100 places, mais il ne constituera pas une grande alternative à la problématique du stationnement sur rue du secteur qui est déjà au maximum.

L'implantation d'un plus grand nombre de cases de stationnement que ce que la réglementation autorise permettrait d'offrir à tous le moins une meilleure alternative quant à la gestion des espaces de stationnement sur rue.

En résumé, il n'est plus vrai de croire qu'une limitation des espaces de stationnement hors rue réduit inéluctablement le nombre de déplacements automobiles de manière très significative. L'application de cette philosophie au cours des dernières décennies a eu entre autres pour effet :

- D'agir de manière coercitive, et ainsi réduire le potentiel des futurs résidents qui souhaitent avoir de la souplesse au niveau des moyens de transport à leur disposition, incluant un véhicule pour faire les commissions ou aller se promener la fin de semaine;
- D'augmenter la pression sur le stationnement sur rue;
- D'augmenter la pression sur les demandes de SRRR;



## ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION POUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU 5005, JEAN-TALON OUEST

- D'augmenter les impacts lors des mises en œuvre de mesures préférentielles pour autobus de type voie réservée le cas échéant;
- D'occasionner de la circulation « redondante » d'automobilistes à la recherche d'une place de stationnement.

Pour toutes ces raisons, **nous recommandons de viser une implantation du stationnement de l'ordre d'une case par logement**. Ce faisant, ceci permettrait d'accommoder non seulement les futurs résidents au niveau de l'offre en transport à leur disposition mais également les visiteurs de ces résidents.

Le promoteur devra veiller à prévoir les équipements technologiques et les mécanismes qui permettront de gérer adéquatement les espaces excédentaires qui ne sont pas reliées à une unité résidentielle.

Quant à la Ville, elle devrait s'interroger sur la pertinence d'avoir du stationnement de longue durée gratuit dans un secteur où la pression sur le stationnement sur rue est au maximum tout au long de la semaine.



# ANNEXES



# ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT



21 mars 9h00



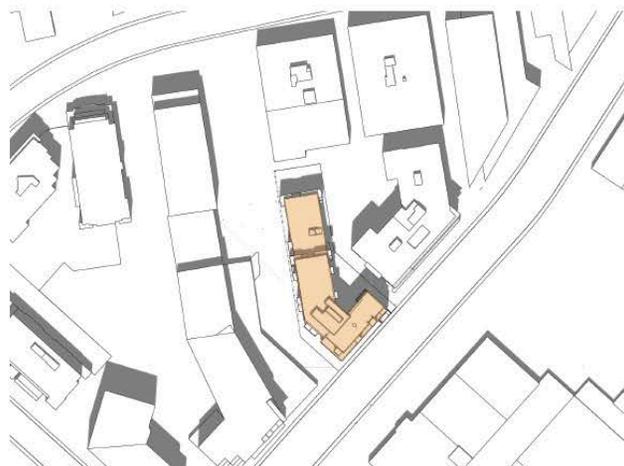
21 mars 12h00



21 mars 15h00



21 juin 9h00



21 juin 12h00

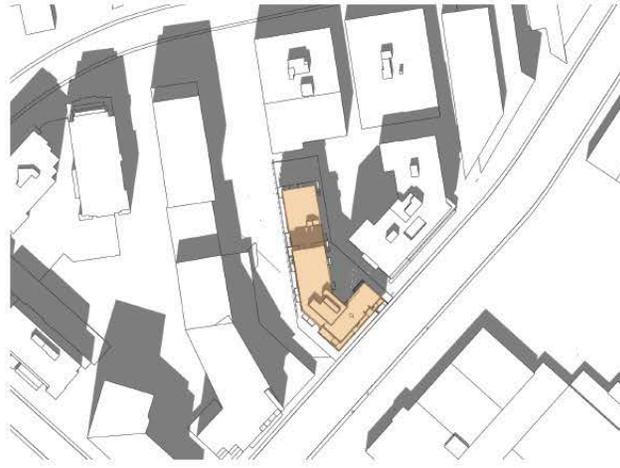


21 juin 15h00

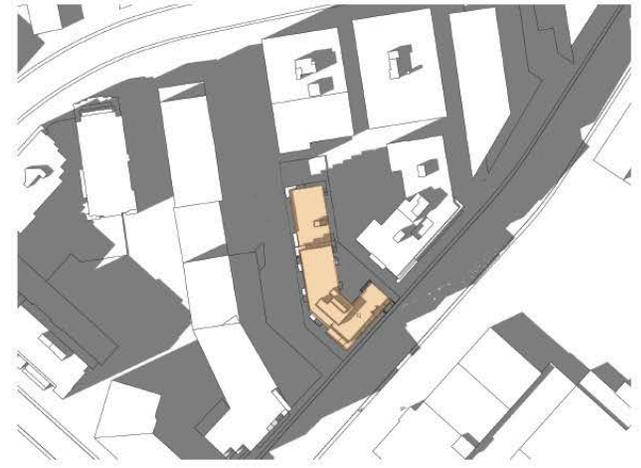
# ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT



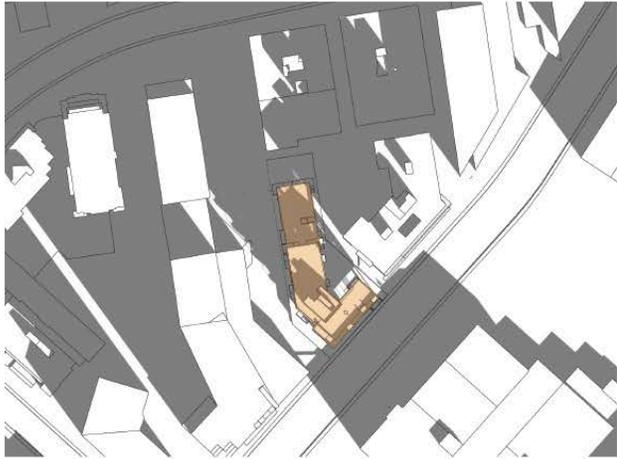
21 septembre 9h00



21 septembre 12h00



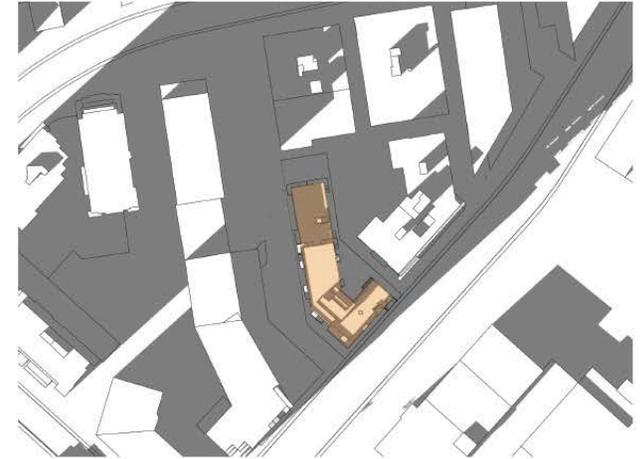
21 septembre 15h00



21 décembre 9h00



21 décembre 12h00



21 décembre 15h00

---

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

---

Séance ordinaire du lundi 6 avril 2020

Résolution: CA20 170090

---

### PROJET DE RÉSOLUTION - PROJET PARTICULIER PP-119

Pour éviter toute apparence de conflit d'intérêt, le conseiller Lionel Perez s'abstient de participer aux délibérations et de voter.

**ATTENDU QUE** le comité consultatif d'urbanisme a recommandé, le 18 mars 2020, d'accorder la demande en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017);

**ATTENDU QUE**, conformément à la Politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial, le requérant devra :

- faire une contribution financière de 25% (environ 442 500 \$) au fonds dédié au logement social;
- inclure au projet 20% de logement abordable, dont 5% de logement familial ;

Il est proposé par Marvin Rotrand

appuyé par Christian Arseneault

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 pour la propriété située au 5005, rue Jean-Talon O., 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.

### CHAPITRE I TERRITOIRE D'APPLICATION

1. La présente résolution s'applique à la propriété sise sur le lot 2 648 721 du cadastre du Québec, tel qu'illustré sur 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 situé au 5005, rue Jean-Talon O et la construction en lieu et place d'un bâtiment sont autorisées conformément aux conditions prévues à la présente résolution.

À cette fin, il est notamment permis de déroger aux articles suivants du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276) :

- à l'article 10 afin d'autoriser une hauteur de 45 m;
- à l'article 34 afin d'autoriser une densité de 5.3;
- à l'article 123 afin d'autoriser l'usage habitation;
- aux lignes 2 et 3 de l'article 506 afin de ne pas exiger un ratio minimum d'unités de stationnement;

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

### **CHAPITRE III** **CONDITIONS**

#### **SECTION 1** **CONDITIONS APPLICABLES À LA DÉMOLITION**

**3.** Une demande d'autorisation de démolition visant le « Territoire d'application » doit être déposée auprès de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises dans les 24 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente résolution.

Les travaux de démolition doivent commencer dans les 6 mois suivants la délivrance de l'autorisation de démolition et être exécutés au plus tard dans les 6 mois suivants.

Les travaux de construction doivent commencer dans les 60 mois suivants l'entrée en vigueur de la présente résolution.

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

Si ces délais ne sont pas respectés, les autorisations prévues à la présente résolution deviennent nulles et sans effet.

**4.** Les documents suivants sont exigés préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :

- un plan de réutilisation ou de gestion des déchets de démolition;
- un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier;
- une garantie bancaire égale à 15% de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière afin d'assurer le respect des conditions liées à la démolition et cette garantie doit rester en vigueur jusqu'à la délivrance du permis de construire.

#### **SECTION 2** **CONDITIONS GÉNÉRALES**

##### **SOUS-SECTION 1** **CADRE BÂTI**

**5.** 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.

**6.** 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 (1) pour la zone 0034 de la grille des usages et spécifications de l'annexe A.3 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.

7. La densité maximale autorisée est de 5.3

8. La superficie de plancher maximale autorisée pour l'usage habitation est de 11 400 m<sup>2</sup>.

## **SOUS-SECTION 2**

### **USAGES**

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

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

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

## **SOUS-SECTION 3**

### **AFFICHAGE**

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

12. Les enseignes sur socle ne sont pas autorisées.

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

14. 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**

15. 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.

16. Les travaux d'aménagement paysager prévus à la présente résolution doivent être exécutés dans les 12 mois suivant la fin des travaux de construction.

17. Aucun équipement de type transformateur sur socle (TSS) ne doit être visible d'une voie publique.

18. 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.

**19.** Les toits du bâtiment doivent être aménagés avec une terrasse, un patio ou une pergola.

**20.** 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.

**21.** Une clôture doit être approuvée selon les critères de l'article 26.

#### **SOUS-SECTION 5** STATIONNEMENT ET CHARGEMENT

**22.** Un maximum de 56 unités de stationnement est autorisé.

#### **SECTION 4** CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

**23.** 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

**24.** 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 du bâtiment doit exprimer le caractère unique de son positionnement dans la trame urbaine et contribuer à son animation;
- 2° Le recul du bâtiment doit permettre d'assurer la réalisation d'un aménagement paysager de qualité sur le site, notamment des lieux de détente conviviaux ainsi que la plantation d'arbres d'alignement à grand déploiement sur le domaine public;
- 3° 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 protecteurs sur le toit.

#### **SOUS-SECTION 2** ARCHITECTURE D'UN BÂTIMENT

**25.** L'objectif est de favoriser la construction d'un bâtiment 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 doit respecter les principes et le caractère général des constructions et des aménagements extérieurs illustrés sur les plans intitulés « 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 doit être atténué par la présence de retraits, des ouvertures, des terrasses et l'utilisation des matériaux;
- 3° Les accès aux différents usages 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 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**

**26.** 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 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 nord 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**

**27.** 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 de ces 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 conçues, situées et traitées 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 "Perspectives"

---

Un débat s'engage.

---

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

40.05 1203558015

Geneviève REEVES

---

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 8 avril 2020