

Identification		Numéro de dossier : 1203558050
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 construction d'un nouveau bâtiment résidentiel de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).	

Contenu

Contexte

Une demande visant la construction d'un bâtiment de 12 étages, comprenant un garage souterrain, a été déposée à la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises 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), notamment, à la hauteur de construction maximale prescrite et à 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)

CA19 170177 Adoption par le conseil d'arrondissement d'une résolution afin permettre une façade de 4,23 m, et ce, malgré l'article 7.1 du *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce* (01-276), qui prescrit une largeur minimale de 5,5 m (3 juin 2019)

Description

Le site et son secteur

Le site est un terrain vacant situé en tête d'îlot sur le côté nord du chemin de la Côte Saint-Luc, à l'intersection de l'avenue Bonavista. Le terrain, qui était auparavant occupé par une station service (terrain décontaminé), partage une limite avec des propriétés de la Ville de Westmount. Le terrain est situé dans un secteur résidentiel de forte densité. On retrouve principalement des bâtiment dont la hauteur varie de 5 à 13 étages.

La réglementation applicable

Voici un résumé des principales normes applicables au site:

Plan d'urbanisme - Secteur 04-07 :

Affectation du sol : Secteur résidentiel
Densité de construction : Trois à douze étages
Taux d'implantation au sol : Moyen (0 à 70%)

Règlement d'urbanisme (01-276) :

Zone: 0063
Usages : H.6-7 - (12 logements ou plus)
Hauteur : 3 à 5 étages - 16 m max.
Marges : 2.5 m (latérale), 5 m (arrière)
Taux d'implantation : 70% max. (X 1.2 pour un terrain de coin - article 41 du Règlement 01-276 = 84%)
Densité: 4.5
Statut : Aucun statut patrimonial

Le projet

Le projet, tel que présenté au comité consultatif d'urbanisme (CCU), vise principalement à construire un bâtiment mixte résidentiel de 12 étages.

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes:

- bâtiment d'une hauteur d'environ 43 m hors tout (incluant les constructions hors toit dont 2 mezzanines) comprenant environ 77 logements;
- une implantation qui épouse la forme du terrain;
- une architecture contemporaine;
- une modulation du volume du bâtiment en palier, visant à réduire les impacts liés à l'ensoleillement;
- un taux d'implantation d'environ 62% et une densité approximative de 5.5;
- un stationnement souterrain de 65 unités réparties sur 3 étages;
- sur les toits des paliers des étages 5 à 11 et sur le toit du 12e étage, des terrasses aménagées et accessibles;
- un aménagement paysager du site dont la plantation d'environ 12 arbres.

Dérogations demandées et conditions proposées

Les principales dérogations demandées sont présentées dans le tableau suivant.

	Paramètres du Plan d'urbanisme	Normes du règlement d'urbanisme 01-276	Paramètres proposés du projet
Hauteur	2 à 12 étages	3 à 5 étages / 7 à 16 m	12 étages / 42 m
Densité	Forte	4.5	5.5

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 un plan d'aménagement paysager;
- exiger que tout élément technique soit situé à l'intérieur (construction hors toit);
- interdire l'aménagement de stationnement à l'extérieur du bâtiment;
- exiger que les toits soient aménagés avec une terrasse, un patio ou une pergola;
- assujettir la demande de permis de construction à l'approbation et à la révision des plans (PIIA) et prévoir les critères d'évaluation applicables.

Études

Une étude sur les impacts éoliens et une étude sur l'ensoleillement ont été produites afin d'évaluer les

impacts de la nouvelle construction au périmètre du terrain et sur les propriétés voisines.

Étude sur les impacts éoliens

L'étude sur les impacts éoliens a démontré que 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.

Le site est situé au milieu de bâtiments modérément hauts qui protègent en grande partie le site des vents dominants. Le projet devrait entraîner une augmentation de la vitesse des vents par rapport aux conditions existantes, mais les effets devraient être localisés et se produire principalement sur le site.

Compte tenu du climat local, des environs, de la hauteur et de la géométrie du projet, il est prévu que le critère de sécurité éolienne sera respecté dans toutes les zones piétonnes du projet et autour de celui-ci, y compris les entrées du bâtiment, sur les trottoirs et sur les terrasses situées au-dessus du sol. Ces conditions sont cohérentes avec celles qui prévalent sur le site actuellement.

Des vitesses de vent plus élevées que souhaitées sont attendues sur les terrasses potentielles des niveaux 6 à 12 et sur la terrasse sur le toit. Des mesures de contrôle du vent seront nécessaires pour créer un environnement venteux confortable pour les activités passives de zones venteuses. Des mesures conceptuelles de contrôle du vent sont recommandées pour les zones venteuses.

Étude sur l'ensoleillement

Comme la propriété partage une limite avec un terrain situé dans la Ville de Westmount, le règlement d'urbanisme prévoit que le nouveau bâtiment doit prendre en considération son impact sur ces propriétés.

Ainsi, le nouveau bâtiment doit avoir le même impact, sur l'ensoleillement, qu'un projet qui serait construit à la hauteur de la moitié supérieure à la hauteur permise sur le terrain situé dans l'autre municipalité.

Hauteur maximale permise par la ville de Westmount: 12.19 m (40')
12.19 m X 1.5 la hauteur autorisée = 18.29 m (60')

Donc, l'étude a été réalisée en comparant l'ombre projetée sur les terrains situés dans la Ville de Westmount par un bâtiment qui aurait une hauteur de 18.29 m.

En conclusion, pour les terrains situés dans la Ville de Westmount, l'étude d'ensoleillement a démontré que l'ombrage du bâtiment de 12 étages proposé est équivalent à celui d'un bâtiment qui aurait une hauteur de 18.29 m.

L'impact sur l'ensoleillement se fait surtout ressentir sur le terrain situé derrière le bâtiment projeté, sur la rue Bonavista, le matin au solstice d'été mais pas de façon anormale, puisque l'ombre se prolonge principalement sur le toit du bâtiment et sur l'avenue Bonavista.

Étude de circulation

En 2018, une étude de circulation avait été déposée pour un projet de densité semblable (59 logements). Cette étude concluait que le nouveau projet de développement engendrerait un nombre peu élevé de déplacements supplémentaires.

Afin de confirmer ces conclusions, une nouvelle étude de circulation a été demandée et sera déposée pour l'assemblée publique de consultation qui sera tenue pour ce projet.

Contribution au logement logement social, abordable et familial

Ce projet sera assujéti au nouveau Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial qui entrera en vigueur le 1er avril 2021.

Le nombre de logements à réaliser, pour chacune des catégories, sera déterminé lors du dépôt de la demande de permis visant à réaliser le projet.



Justification

- Considérant que le plan d'urbanisme permet une densification du site;
- Considérant qu'un projet semblable a déjà été présenté au CCU en avis préliminaire et que ce dernier a reçu un avis favorable;
- Considérant que le projet va permettre de créer 77 nouveaux logements de grande superficie;
- Considérant que le projet propose une architecture contemporaine qui s'intègre au cadre bâti existant;
- Considérant que la volumétrie du bâtiment a été conçue pour réduire les impacts d'ombrage sur les propriétés situées dans la municipalité de Westmount (niveau en gradins, marges de recul, concept en palier, etc.);
- Considérant que lors sa séance du 16 septembre 2020, le comité consultatif d'urbanisme a formulé une recommandation favorable à la demande accompagnée des conditions suivantes:
 - retirer les deux unités de stationnement prévues en surface;
 - faire valider l'étude de localisation de l'accès au stationnement par le bureau technique de l'arrondissement.

Afin de répondre à ces conditions, le projet particulier prévoit un article visant à interdire les unités de stationnement à l'extérieur du bâtiment.

De plus, nous avons demandé un avis à la division des études techniques de l'arrondissement et à la Direction de la Mobilité de la Ville de Montréal sur l'étude déposée par le requérant.

Après analyse de l'étude, les services de l'arrondissement et de la ville sont accord avec les conclusions formulées par la mise à jour de l'étude sur la localisation de l'accès au stationnement.

Les principales conclusions sont les suivantes:

Localisation de l'accès au stationnement

Permettre l'aménagement de l'accès au stationnement du développement résidentiel à l'endroit prévu par les architectes, soit environ 30 m à l'est de l'avenue Bonavista. La visibilité à la sortie est adéquate et la présence de créneaux sur le chemin de la Côte-Saint-Luc facilite l'accessibilité au site. Le trottoir doit être continu à la hauteur de l'entrée privée. La descente du trottoir existante, qui donnait autrefois accès au site, doit être relocalisée légèrement plus à l'ouest, à 30 m de la ligne d'arrêt du chemin de la Côte-Saint-Luc.

Ligne d'arrêt à l'approche ouest de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista

Considérer une relocalisation de la ligne d'arrêt à quelques mètres seulement de la traverse piétonne du côté ouest de l'intersection Côte-Saint-Luc et Bonavista afin d'améliorer le confort et la sécurité des usagers vulnérables. Les autorités municipales pourraient considérer l'implantation d'un sens unique, en direction est, dans le débarcadère que l'on retrouve en face de l'avenue Bonavista, du côté sud du chemin de la Côte-Saint-Luc.

Panneaux "virages"

Considérer le retrait du panneau "virage" D-110-1-D présentement localisé à environ 43 m en amont de l'avenue Bonavista. Ledit panneau est trop loin et peut porter à confusion, car il indique un virage à gauche alors, qu'à cette hauteur, le virage est vers la droite.

Programmation des feux de circulation

Ajuster la programmation des feux de circulation à l'intersection Côte-Saint-Luc et Bonavista fin d'augmenter de 2 secondes la durée de la main clignotante des trois traverses, passant de 13 à 15 secondes. La durée de la silhouette blanche pourrait être réduite de 2 secondes afin de conserver la valeur du cycle des feux en place.

Ces recommandations relèvent des autorités municipales et feront l'objet d'une analyse d'opportunité par les services concernées.

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

Ce projet de résolution doit faire l'objet d'une assemblée publique de consultation, tel que 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 puis par l'arrêté ministériel 2020-049 du 4 juillet 2020.

L'arrêté ministériel 2020-049 du 4 juillet 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 accompagnée d'une consultation écrite, annoncée au préalable par un avis public, qui prend fin au même moment que la procédure qu'elle accompagne; cette consultation écrite peut également remplacer la procédure en question, auquel cas elle est d'une durée de 15 jours; ».

Dans les circonstances, l'arrondissement compte se prévaloir de la procédure de remplacement prévue à l'arrêté ministériel 2020-049 et tenir une consultation écrite d'une durée de 15 jours en remplacement de l'assemblée publique de consultation prévue par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Un avis public sera diffusé à cet effet. Les citoyennes et citoyens disposeront d'un délai de 15 jours pour transmettre leurs commentaires écrits, par formulaire en ligne, courriel ou par la poste. De plus, le projet sera présenté lors d'une assemblée d'information virtuelle. Au cours de cette visioconférence, le public sera invité à s'exprimer à ce sujet. L'accès à la visioconférence se fera par le biais de la page internet de l'arrondissement.

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

L'arrondissement souhaite se prévaloir de la procédure de remplacement prescrite par l'arrêté ministériel 2020-049 du 4 juillet 2020, car la tenue d'une consultation écrite et d'une assemblée d'information virtuelle maintient le caractère transparent et consultatif de la démarche tout en assurant la sécurité des participants.

Opération(s) de communication

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

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

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

- Avis de motion et adoption du projet de résolution par le conseil d'arrondissement;
- Publication de l'avis relatif à la consultation écrite et mise en ligne de la page Web dédiée;
- Consultation écrite (15 jours); une soirée de consultation en visioconférence aura lieu, la date et l'heure seront précisées dans l'avis;
- Dépôt du rapport de consultation et adoption, le cas échéant, du second projet de (règlement ou

- résolution) par le conseil d'arrondissement;
- Processus d'approbation référendaire;
- Adoption, le cas échéant, de la résolution par le conseil d'arrondissement;
- 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.

Ce projet est susceptible d'approbation référendaire.

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 : 2020-11-25 11:56:50

Approbation du Directeur de direction

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

Approuvé le : 2020-11-26 16:18

Approbation du Directeur de service

Tél. :

Approuvé le :

Numéro de dossier : 1203558050

RAPPORT
4855 CÔTE-ST-LUC
Montréal, Québec



ÉVALUATION DU CONFORT AU VENT

Projet # 2004339
21 juillet 2020

PRÉSENTÉ À

2020 Côte St-Luc Investissement SEC

400 Rue Sauvé Ouest
Montréal, QC H3L 1Z8
T : 514.533.3551

PRÉSENTÉ PAR

Neetha Vasan, M.A.Sc., LEED AP

Coordonnateur technique principal
Neetha.Vasan@rwdi.com

Sonia Beaulieu, M.Sc., P.Eng., ing.

Gestionnaire de projet / Associée corporatif
Sonia.Beaulieu@rwdi.com

RWDI

600 Southgate Drive
Guelph, Ontario N1G 4P6
T: 519.823-1311 x 2429
F: 519.823-1316

1. INTRODUCTION



Les services de RWDI ont été retenus afin d'évaluer les conditions de confort au vent sur le site du bâtiment de 12 étages proposé et autour de celui-ci, qui sera situé au 4855, chemin de la Côte-Saint-Luc à Montréal, au Québec (image 1).

L'objectif de cette étude est de fournir une évaluation qualitative des conditions de confort du vent autour du projet d'aménagement et de son impact potentiel sur les aires publiques voisines telles que les trottoirs. Si nécessaire, des mesures conceptuelles visant à améliorer le confort du vent seront également fournies. Cette évaluation qualitative se base sur les données suivantes:

- une analyse des données météorologiques régionales à long terme;
- des études récentes réalisées à l'aide de maquettes de soufflerie par RWDI dans la région de Montréal;
- l'utilisation de l'outil propriétaire de RWDI appelé *WindEstimator™*, qui nous permet d'estimer les conditions de vent autour d'un projet en l'absence de tests en soufflerie d'un modèle à l'échelle;
- des dessins de conception architecturale et des rendus d'architecture que RWDI a reçus le 15 et 16 juillet 2020; et,
- notre jugement technique, notre expérience et notre connaissance des débits d'air autour des édifices¹⁻³.

Il faut noter que d'autres questions relatives aux charges de vent sur le revêtement et la structure, les accumulations de neige au sol et aux toits et les impacts sur la qualité de l'air ne font pas partie du mandat de cette évaluation.

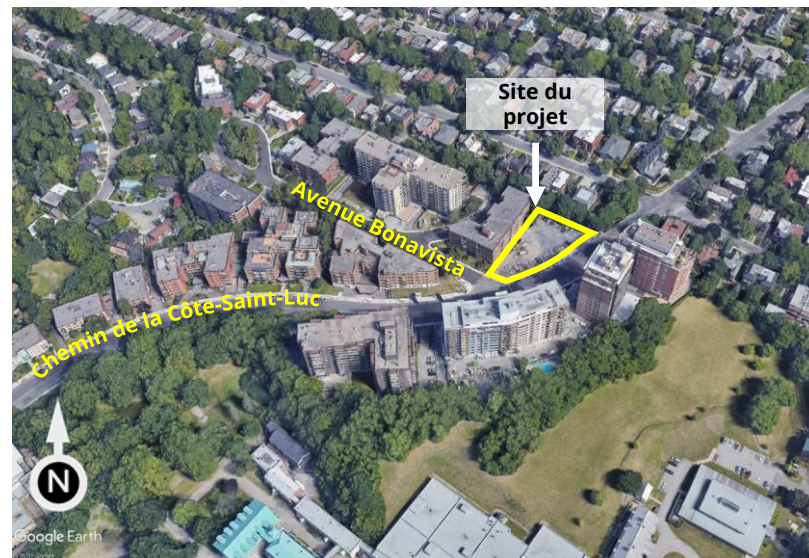


Image 1 – Site existant et environs (photographie courtoisie de GoogleEarth^{MC})

1. C.J. Williams, H. Wu, W.F. Waechter and H.A. Baker (1999), "Experience with Remedial Solutions to Control Pedestrian Wind Problems", *10th International Conference on Wind Engineering*, Copenhagen, Denmark.
2. H. Wu, C.J. Williams, H.A. Baker and W.F. Waechter (2004), "Knowledge-based Desk-Top Analysis of Pedestrian Wind Conditions", *ASCE Structure Congress 2004*, Nashville, Tennessee.
3. H. Wu and F. Kriksic (2012). "Designing for Pedestrian Comfort in Response to Local Climate", *Journal of Wind Engineering and Industrial Aerodynamics*, vol.104-106, pp.397-407.

2. INFORMATIONS À PROPOS DU SITE



Le bâtiment proposé sera situé au 4855, chemin de la Côte-Saint-Luc, à l'intersection de l'avenue Bonavista et du chemin de la Côte-Saint-Luc (image 1).

Le site est inoccupé et entouré de bâtiments dont la hauteur varie de cinq à 12 étages à l'est, au sud et à l'ouest et de bâtiments résidentiels peu élevés au nord. Les environs étendus comprennent des quartiers suburbains dont les bâtiments sont de faible hauteur (image 1).

Le projet, un bâtiment de 12 étages, devrait être en forme de larme et aura une façade nord-est courbe et en gradins, comme le présentent les rendus des images 2 et 3. Comme le montrent les rendus, le projet sera comparable en hauteur aux bâtiments de grande hauteur qui existent à proximité du site. Les zones accessibles aux piétons sur le bâtiment proposé et aux alentours comprennent les entrées du bâtiment, les aires communes du site au niveau du rez-de-chaussée, les terrasses le long de la façade est et les trottoirs publics.



Image 2: Vue du projet de l'ouest



Image 3: Vue du projet du sud

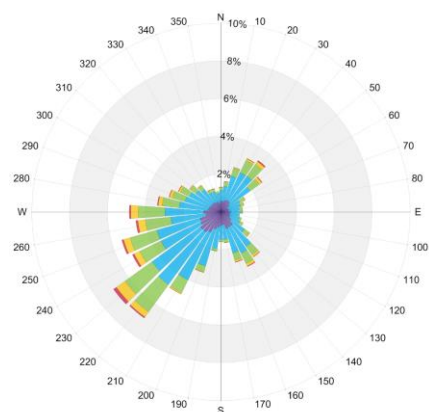
3. DONNÉES MÉTÉOROLOGIQUES



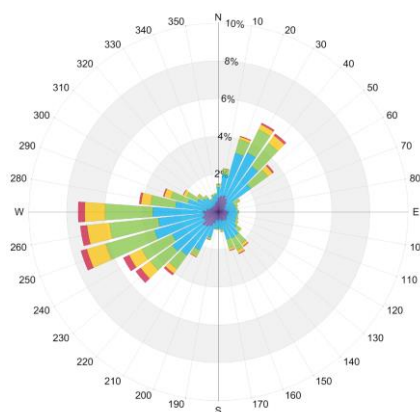
Les statistiques de configuration des vents enregistrées à l'Aéroport international Trudeau de Montréal entre 1989 and 2019 ont été analysées pour les saisons d'été (avril à septembre, 6 h à 22 h) et d'hiver (octobre à mars, 8 h à 18 h). Les heures et mois utilisés afin de définir les saisons correspondent à ceux utilisés par RWDI dans le cadre d'études menées dans le passé à Montréal. Le nombre d'heures pour la période hivernale est réduit pour tenir compte du fait que les piétons sont moins susceptibles de passer du temps à l'extérieur lorsque la température est basse. L'Image 4 illustre la distribution de la fréquence des vents et leurs directions pour les deux saisons. Toutes données afférentes au vent confondues, les vents dominants proviennent du sud-ouest jusqu'à l'ouest autant en été qu'en hiver. Les vents du nord-nord-est et du nord-est sont aussi considérés comme étant dominants, spécialement durant l'hiver, comme indiqué par la rose des vents à droite.

Des vents forts d'une vitesse de plus de 30 km/h mesurés à l'aéroport (à l'aide d'un anémomètre situé à une hauteur de 10 m) se produisent 5.1% et 10.5% du temps pendant les saisons d'été et d'hiver, respectivement. Les vents forts de l'ouest et de l'ouest-sud-ouest sont fréquents dans les deux saisons, comme le démontrent les roses de vent ci-dessous. En hiver, les vents du nord-est sont également forts, comme indiqué par la rose de vent droite. Les vents de ces directions pourraient potentiellement être la source de conditions de vent inconfortables ou même sévères en hiver.

Les vents provenant du sud-ouest jusqu'à l'ouest, du nord-nord-est et du nord-est sont les plus importants selon l'évaluation des conditions de vent sur et autour du développement proposé mais les vents de toutes les directions ont été pris en compte dans l'analyse numérique.



Vents d'été
(Avril - septembre, 6h00 - 22h00)



Vents hiver
(Octobre - mars, 8h00 - 18h00)

Wind Speed (km/h)	Probability (%)	
	Summer	Winter
Calm	2.4	2.9
1-10	26.1	21.3
11-20	46.9	41.0
21-30	19.5	24.3
31-40	4.2	8.1
>40	0.9	2.4

Image 4: Distribution directionnelle des vents approchant-aéroport international Montréal-Trudeau (1989 à 2019)

4. CRITÈRES DE VENT DE MONTRÉAL



L'arrondissement de Côte-des-Neiges utilise une vitesse moyenne du vent correspondant à 15 km/h en hiver et 22 km/h en été comme base pour l'identification des critères de confort au vent des piétons (conformément au règlement 01-276). La fréquence à laquelle de telles vitesses de vent peuvent être dépassées dépend de l'emplacement autour du projet et de l'utilisation de l'espace qu'on en fait, comme suit :

- les conditions de vent existantes dans tout parc public ou espace de détente ne peuvent en aucun cas dépasser les critères de confort au vent dans plus de 10 % des cas (critère correspondant à « **Parcs** »).
- les conditions de vent ne devraient pas dépasser la vitesse désignée dans plus de 25 % des cas dans la plupart des rues (critère correspondant à « **Autres rues** »);
- Les vitesses de vent qui ne répondent pas à ces critères sont classées comme « **Inconfortables** », c'est-à-dire que la vitesse de vent définie est dépassée plus de 25 % du temps.

En plus des critères de confort fondés sur la vitesse moyenne du vent, la vitesse des vents dans les rafales ne peut en aucun cas dépasser 75 km/h dans plus de 1 % des cas par saison en ce qui a trait à la **Sécurité contre le vent**.

Ces lignes directrices représentent le niveau de tolérance à des vents de vitesse moyenne. L'âge, le niveau de santé, l'habillement, etc. constituent aussi des variables pouvant affecter la perception qu'un individu aura de la climatologie du vent. L'impact du vent selon la saison est aussi considéré en vertu de la loi, avec une valeur seuil de la vitesse du vent plus basse en hiver.

En général, la puissance des vents qui touchent les piétons dans la catégorie « Autres rues » convient aux trottoirs et aux espaces de stationnement, où des piétons circuleront. La catégorie « Rues d'ambiance » convient aux rues d'ambiance. Des vitesses de vent convenant aux « parcs » sont souhaitables pour des activités plus sédentaires, comme les aires de repos extérieures ou les entrées. Le dépassement de ces critères pourrait être acceptable pendant les mois d'hiver en raison de l'utilisation limitée des espaces où s'asseoir à cette période de l'année.

5. CONDITIONS DE VENT POUR LES PIÉTONS



Plusieurs facteurs doivent être pris en considération pour prévoir de manière précise la vitesse ainsi que la fréquence des vents autour d'un bâtiment. Ces facteurs comprennent la géométrie du bâtiment, l'orientation, la position et la hauteur des bâtiments aux alentours, le terrain en amont et la climatologie locale des vents. Au cours des dernières années, RWDI a mené plusieurs milliers d'études de modélisation en soufflerie afin de quantifier les conditions de vent pour les piétons autour de bâtiments divers, qui constitue la base de nos évaluations à l'étape de l'examen préalable. Ce qui suit est une réflexion détaillée sur les conditions de vent estimées sur le site existant et celles attendues sur le site après l'achèvement du projet proposé, sur la base d'une analyse à l'étape de l'examen préalable.

5.1 Conditions de vent existantes

Le site proposé est entouré de bâtiments dont la hauteur varie de cinq à 12 étages. Ces bâtiments et les environs suburbains denses influent sur les vents qui approchent du site.

Sécurité

En nous appuyant sur nos études en soufflerie antérieures réalisées dans le cadre de projets à proximité, ainsi que sur l'évaluation préalable, nous estimons que les conditions de vent auxquelles sont exposés les piétons autour du site existant satisfont vraisemblablement aux critères de sécurité tout au long de l'année (c.-à-d., les rafales ne doivent pas dépasser 75 km/h pendant plus de 1 % du temps, par saison).

Confort

Les vents sur et autour du site existant devraient répondre au critère des «parcs» pendant les mois d'été. En hiver, des vents saisonniers plus élevés devraient répondre au critère «Parcs» ou «Autres rues».

5.2 Conditions de vent futures

Le bâtiment proposé, de 12 étages, est comparable en hauteur aux bâtiments les plus hauts des environs. Les immeubles de grande hauteur ont tendance à rediriger le vent d'altitudes plus élevées vers le sol, dans un mécanisme d'écoulement appelé le rabattement (image 5), et entraînent des accélérations du vent à la base du bâtiment. Cependant, la masse et l'emplacement proposés du bâtiment présentent un certain nombre d'avantages sensibles au vent qui devraient réduire le potentiel d'effets importants des vents :

- Les bâtiments situés à l'ouest et au sud-ouest, plus hauts que ceux qui constituent les environs suburbains typiques, protégeront en grande partie le site et le bâtiment proposés (images 1, 2 et 3).
- La forme en goutte d'eau de la tour et son orientation par rapport aux vents dominants du sud-ouest et du nord-ouest devraient favoriser un écoulement des vents rationalisé sur tout le site.
- La masse et le surplomb en gradins au nord-est au-dessus du rez-de-chaussée sont favorables à la diffusion des vents et réduisent les risques de rabattement et d'accélérations ultérieures de l'écoulement des vents au niveau du sol (image 6).
- La façade sud-ouest est très étroite, présentant ainsi une surface minimale qui pourrait potentiellement rediriger un grand volume d'air vers le sol.

Compte tenu de ces caractéristiques de conception positives et de la hauteur modérée du projet proposé, l'augmentation de l'activité éolienne résultant du projet devrait être mineure et localisée, comme indiqué dans les sections suivantes. Les principaux aspects préoccupants sont présentés à la figure 7.

5. CONDITIONS DE VENT POUR LES PIÉTONS

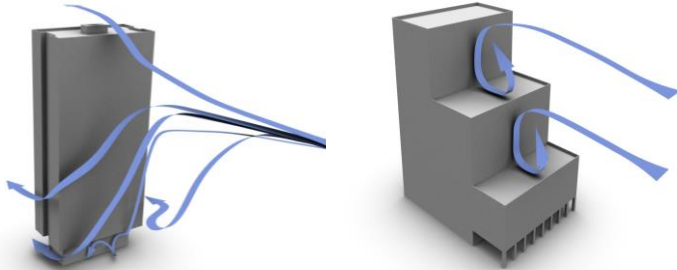


Image 5: Rabattement et diffusion de l'écoulement par la masse en gradins

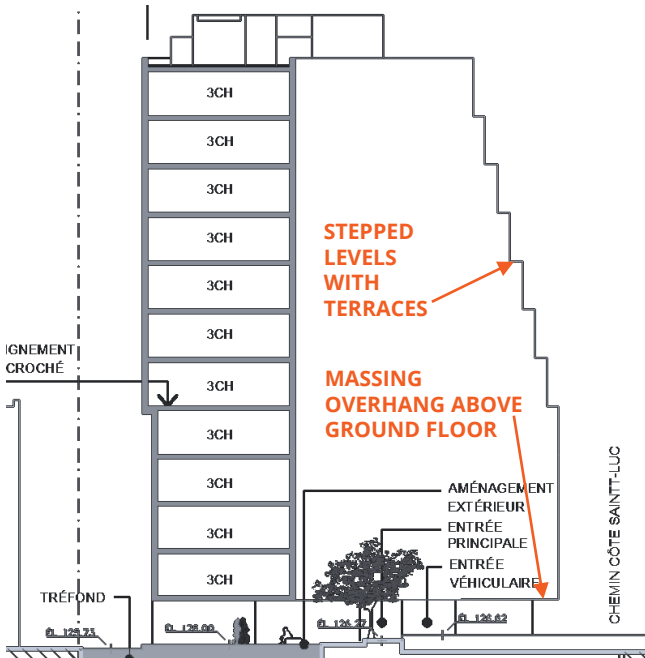
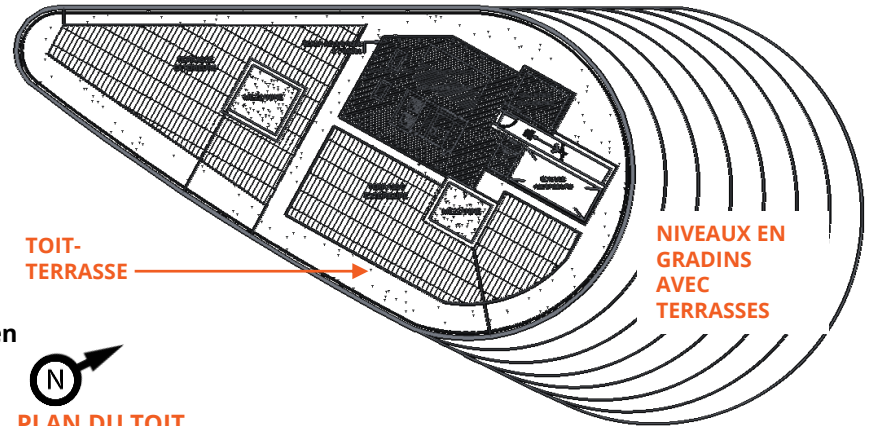


Image 6: Section transversale, vue vers le nord-est

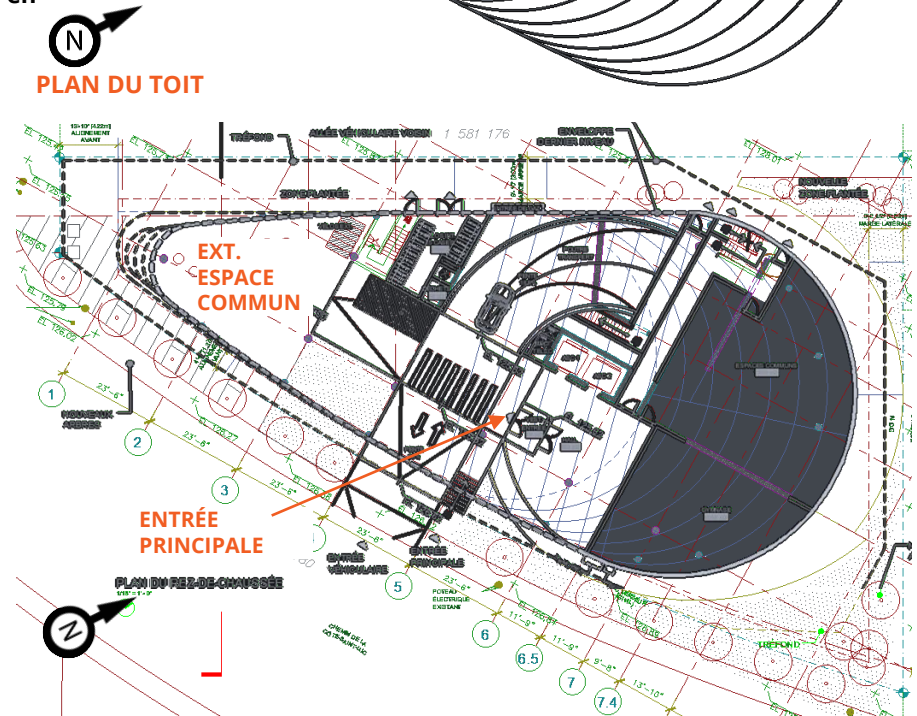


Image 7: Plans d'étage

5. CONDITIONS DE VENT POUR LES PIÉTONS



Sécurité

Comme discuté précédemment, compte tenu de la hauteur modérée de l'aménagement proposé, des caractéristiques de conception sensibles au vent et du fait que les vents approchant du site seront préconditionnés par un environnement dense, nous prévoyons que le critère de sécurité du vent sera respecté sur le site avec le développement proposé en place.

Confort

Le site du projet sera protégé des vents dominants de l'ouest et du sud-ouest en grande partie par les bâtiments environnants existants dans ces directions. Cependant, les bâtiments avoisinants moins élevés au nord-est exposeront le nouveau bâtiment aux vents du nord-est. En raison des caractéristiques de conception positives et du faible effet du vent prévu, comme discuté précédemment, les conditions de vent autour du projet proposé devraient répondre au critère « Parcs » en été et aux critères « Parcs » ou « Autres rues » en hiver, similaires aux conditions existantes. La section qui suit présente une réflexion détaillée sur l'applicabilité des conditions de vent prévues.

Entrée principale

L'entrée principale du bâtiment proposé sera située sur le chemin de la Côte-Saint-Luc et semble être située sous un surplomb de masse (images 6 et 7). On s'attend à ce que les conditions de vent en été et en hiver satisfassent le critère des «parcs», qui sont appropriés pour l'entrée principale. Les arbres proposés qui entoureront le site, lorsqu'ils seront en pleine feuille, réduiront davantage la vitesse du vent en été.

L'entrée est conçue avec un vestibule fermé qui pourrait servir de salle d'attente conditionnée pour les clients les jours particulièrement venteux.

Trottoirs

Les conditions de vent prévues, qui répondent aux critères « Parcs » en été et aux critères « Parcs » ou « Autres rues » en hiver sont appropriées pour les trottoirs et autres zones destinées aux mouvements actifs ou aux activités transitoires. Le projet ne devrait pas avoir d'effet important sur les zones plus éloignées que les trottoirs adjacents.

Aire commune extérieure

Une aire commune extérieure est proposée à l'extrémité sud-ouest du site, face à l'intersection de l'avenue Bonavista et du chemin de la Côte-Saint-Luc (image 7). Les conditions de vent devraient répondre au critère des «parcs» en été et des «autres rues» en hiver. Les arbres proposés qui entoureront le site, lorsqu'ils seront en pleine feuille, réduiront davantage la vitesse du vent en été, mais ne seront pas utiles en hiver. Les vitesses de vent plus élevées en hiver peuvent être acceptables, car la zone ne devrait pas être utilisée fréquemment pendant les mois d'hiver.

5. CONDITIONS DE VENT POUR LES PIÉTONS



Terrasses

Le bâtiment proposé comprend des terrasses orientées vers le nord-est, sur les niveaux en gradins 6 à 12 et sur le toit (images 6 et 7). La vitesse du vent augmente avec l'altitude. Nous prévoyons que sans balustrades hautes ou aménagement paysager pour se protéger contre les vents dominants, les terrasses seront trop venteuses pour une utilisation passive.

Si la terrasse est programmée pour une utilisation prolongée, en particulier pour des activités passives comme s'asseoir et manger, nous recommandons que des mesures de contrôle du vent soient placées le long du périmètre de la zone utilisable. Les écrans pare-vent, les garde-corps perforés, les arbres avec sous-plantation et les jardinières avec des arbustes hauts et denses sont quelques exemples de dispositifs de contrôle du vent qui peuvent être utilisés sur les terrasses. Pour une protection adéquate contre le vent, ces éléments doivent mesurer au moins 2 m de haut et au plus 30% ouverts. Des exemples d'éléments de protection contre le vent sont présentés à l'image 9. RWDI peut fournir des conseils pour le placement des éléments de protection contre le vent sur les terrasses à mesure que la conception et la planification des terrasses progressent.



Image 9: Exemples de fonctions de contrôle du vent sur les terrasses

7. RÉSUMÉ

Le site proposé est situé au milieu de bâtiments modérément hauts qui protègent en grande partie le site des vents dominants. L'influence actuelle des environs sur le vent, combinée à de nombreuses caractéristiques de conception sensibles au vent sur le projet, réduit le potentiel d'effets importants du vent. Le projet devrait entraîner une augmentation de la vitesse des vents par rapport aux conditions existantes, mais les effets devraient être localisés et se produire principalement sur le site.

Compte tenu du climat local, des environs et de la hauteur et de la géométrie du développement proposé, nous prévoyons que le critère de sécurité éolienne sera respecté dans toutes les zones piétonnes du projet de développement et autour de celui-ci, y compris aux entrées du bâtiment, sur les trottoirs et sur les terrasses situées au-dessus du sol. Ces conditions sont cohérentes avec celles qui prévalent sur le site existant.

Les conditions de vent dans la zone commune au niveau du sol sur les trottoirs adjacents au site devraient répondre aux critères des «parcs» en été et pour les «autres rues» en hiver. Ces conditions de vent sont considérées comme appropriées pour les trottoirs. Les vitesses plus élevées dans la zone commune pendant l'hiver peuvent également être acceptables, car cet espace n'est pas susceptible d'être utilisé pendant les mois froids. Les conditions de vent à l'entrée principale devraient être appropriées en été et en hiver.

Des vitesses de vent plus élevées que souhaitées sont attendues sur les terrasses potentielles des niveaux 6 à 12 et sur la terrasse sur le toit. Des mesures de contrôle du vent seront nécessaires pour créer un environnement venteux confortable pour les activités passives. Des mesures conceptuelles de contrôle du vent sont recommandées pour les zones venteuses.

8. APPLICABILITÉ DES RÉSULTATS



L'évaluation présentée dans ce rapport concerne le 4855 Côte-St-Luc sur la base des dessins et documents de conception reçus le 15 et 16 juillet 2020. Dans l'éventualité où l'on apporte des changements majeurs à la conception, la construction ou l'exploitation du bâtiment ou à certains ajouts aux alentours du bâtiment à l'étude, RWDI pourrait fournir une évaluation de leur impact sur la conception envisagée dans ce rapport. Il en est de la responsabilité des autres parties d'entrer en contact avec RWDI afin d'entamer un tel processus.

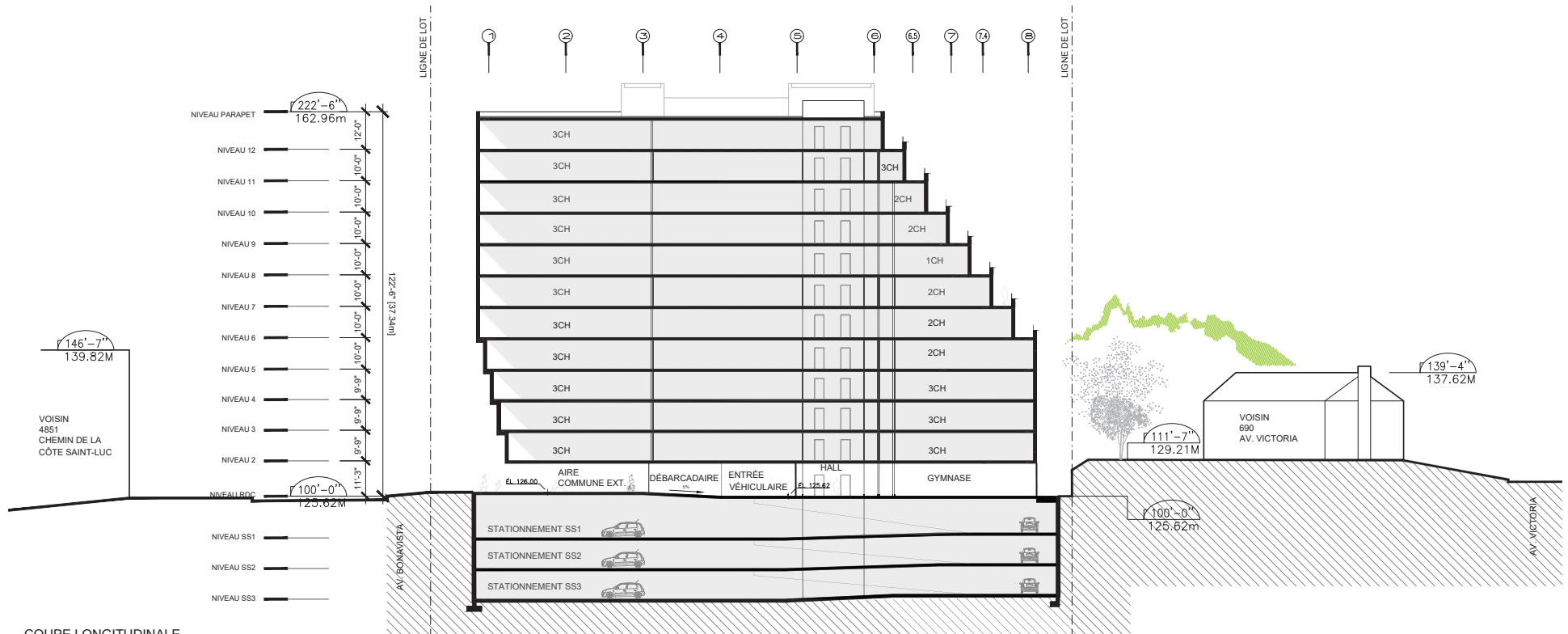
ANNEXE A COUPES PROJÉTÉES 1203558050

Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

16 SEPTEMBRE 2020

CDN-NDG

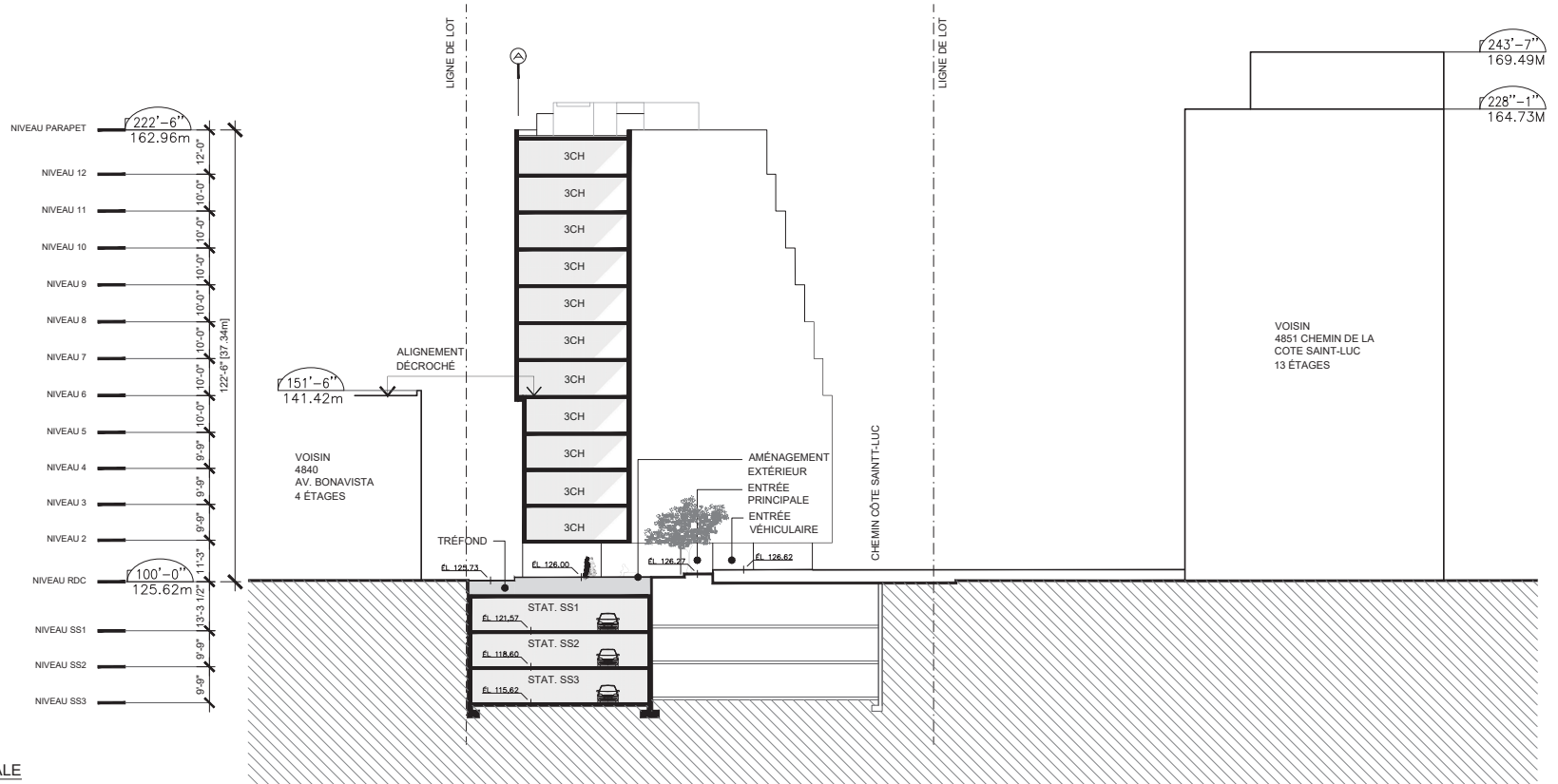
COUPE LONGITUDINALE
ÉCHELLE= 1/32"=1'-0"



COUPE LONGITUDINALE
ÉCHELLE 1/32" = 1'-0"

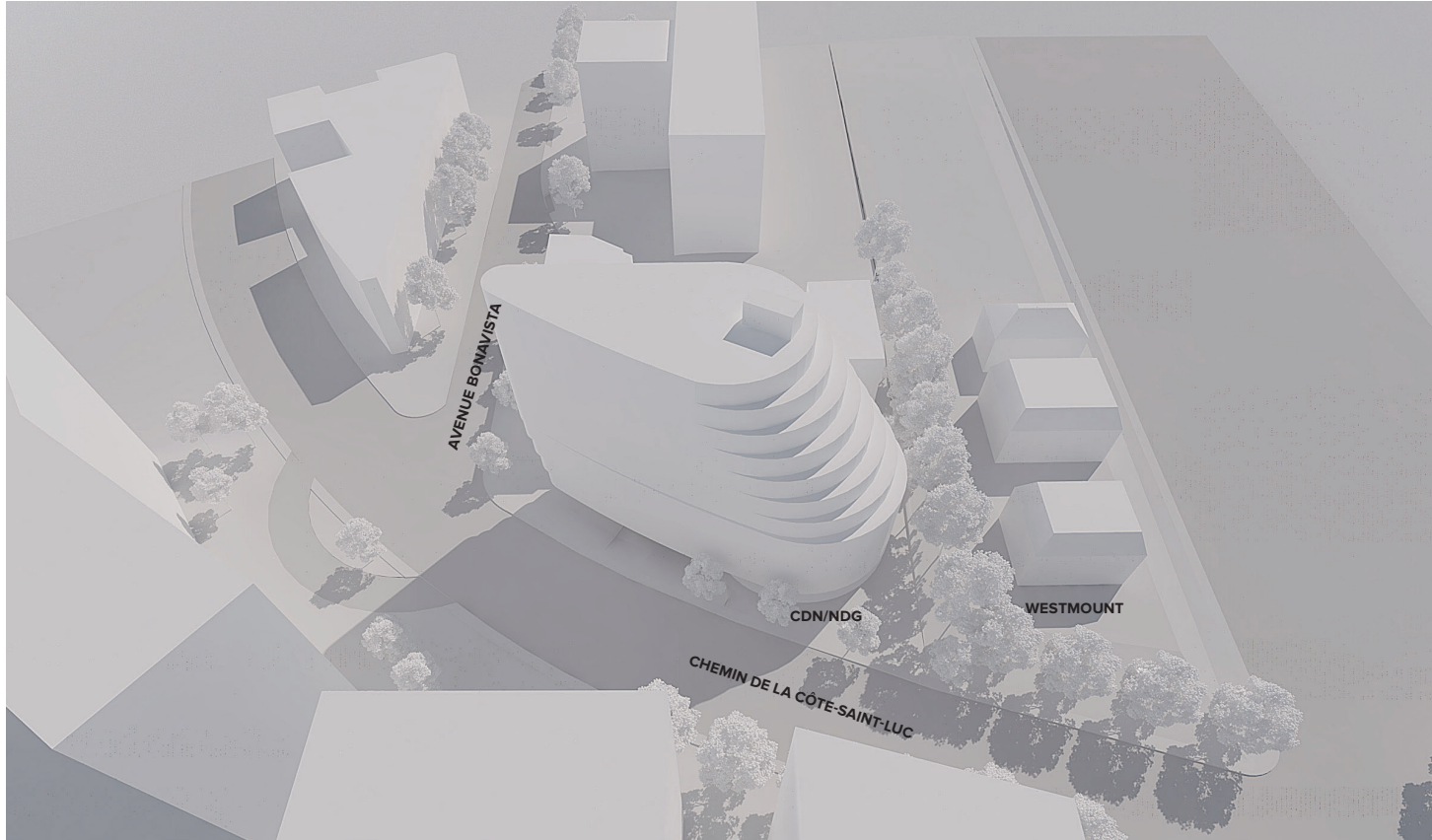
ANNEXE A COUPES PROJÉTÉES 1203558050

COUPE TRANSVERSALE
ÉCHELLE= 1/32"=1'-0"



COUPE TRANSVERSALE
ÉCHELLE 1/32" = 1'-0"

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT



VOLUMÉTRIE DU BÂTIMENT

Le projet se trouve sur un lot contiguë à une zone (arrondissement) différente. Le zonage des terrains impactés doit être utilisé pour déterminer la hauteur du bâtiment projeté.

La zone contiguë impactée se situe à Westmount. Le zonage de Westmount limite les hauteurs de bâtiment en fonction des conditions suivantes (voir réglementation de Westmount):

1. TAILLE DU LOT
2. TYPE DE TOIT

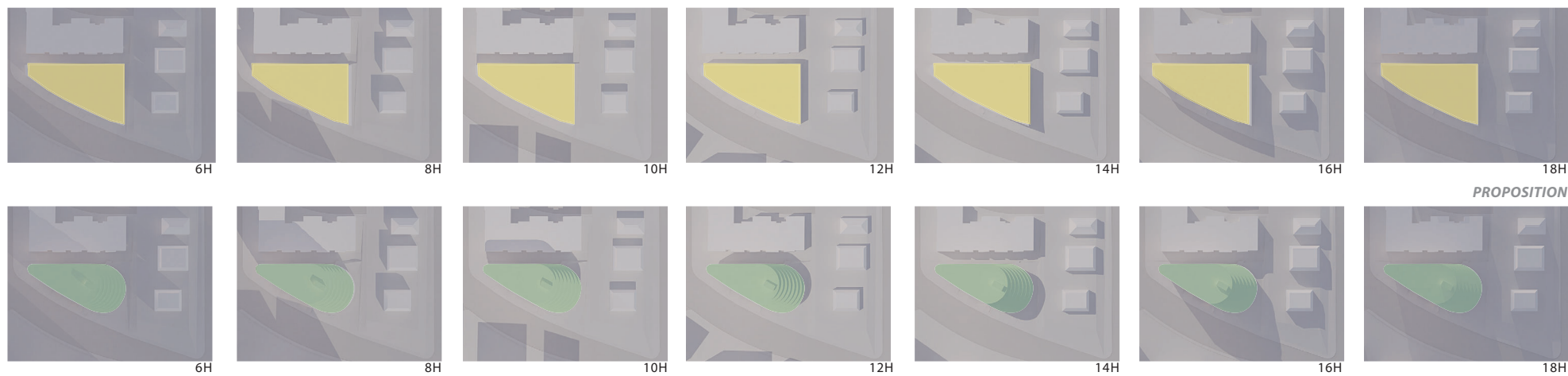
1. **Taille du lot :** Le lot voisin en angle possède une superficie de plus de 10 000 pieds carrés. La hauteur permise est donc de 35 pieds.

2. **Type de toit :** Le bâtiment voisin possède un toit en pente, il faut donc ajouter 5 pieds de hauteur. Résultat : hauteur totale de 40 pieds de hauteur.

La hauteur utilisé pour comparer l'ombre projetée doit donc être de 1.5 la hauteur permise par l'arrondissement de westmount soit 1.5×40 pieds = 60 pieds.

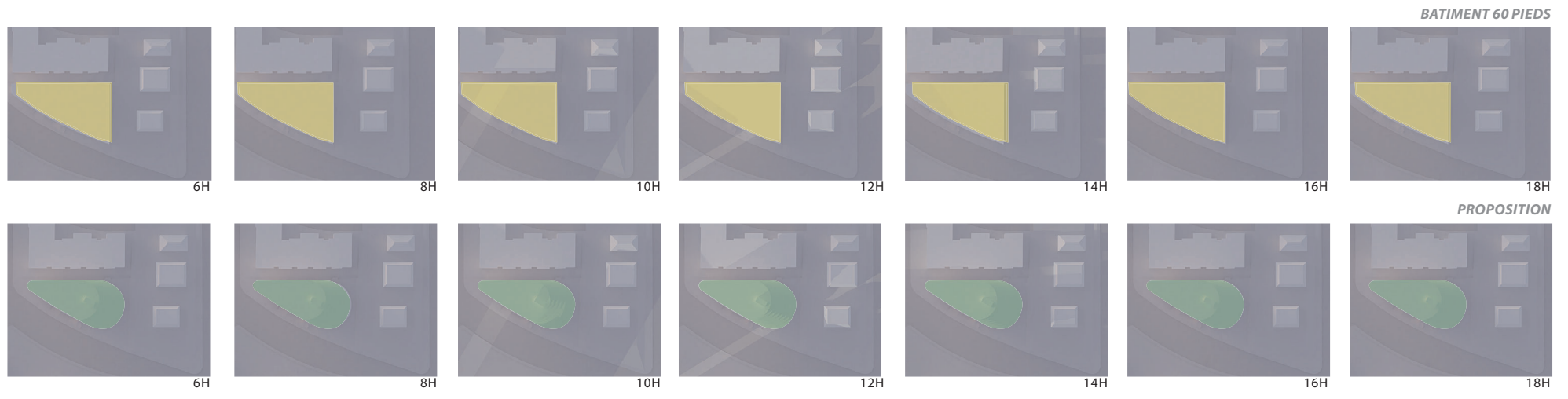
ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT
ENSOLEILLEMENT MESURÉ AU SOLSTICE D'ÉTÉ 20 JUIN

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT - COMPARATIF DE LA PROPOSITION AVEC UN BATIMENT D'UNE HAUTEUR DE 60PIEDS



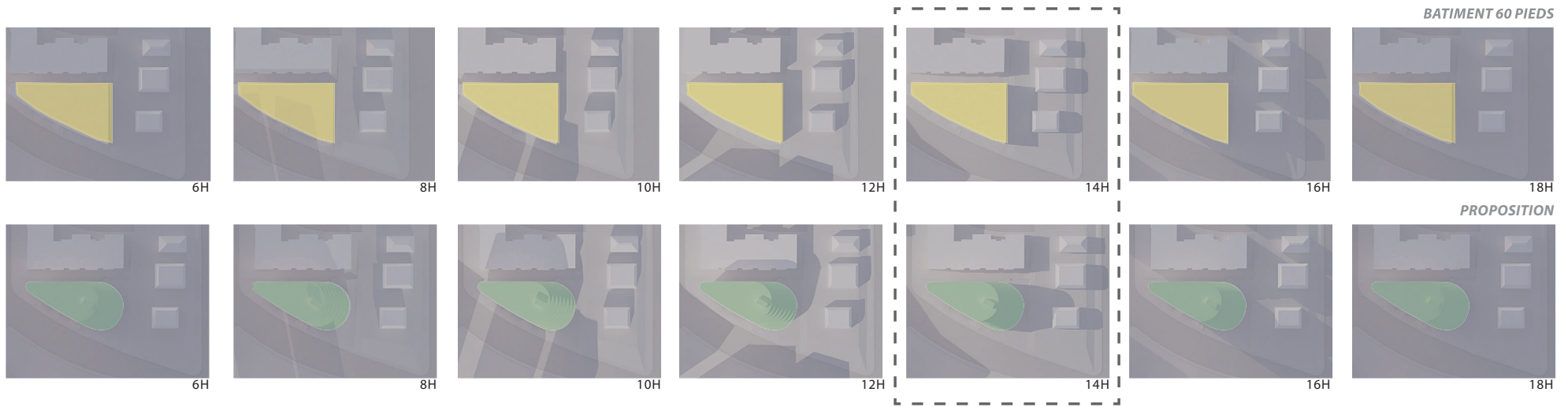
ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT
ENSOLEILLEMENT MESURÉ AU SOLSTICE D'HIVER 21 DÉCEMBRE

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT - COMPARATIF DE LA PROPOSITION AVEC UN BATIMENT D'UNE HAUTEUR DE 60PIEDS



ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT
ENSOLEILLEMENT MESURÉ À L'ÉQUINOXE 21 MARS ET 21 SEPTEMBRE

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT - COMPARATIF DE LA PROPOSITION AVEC UN BATIMENT D'UNE HAUTEUR DE 60PIEDS



L'OMBRE PROJETÉE SUR LE TERRAIN
VOISIN EST ÉQUIVALENTE DANS LES
DEUX SCÉNARIOS.

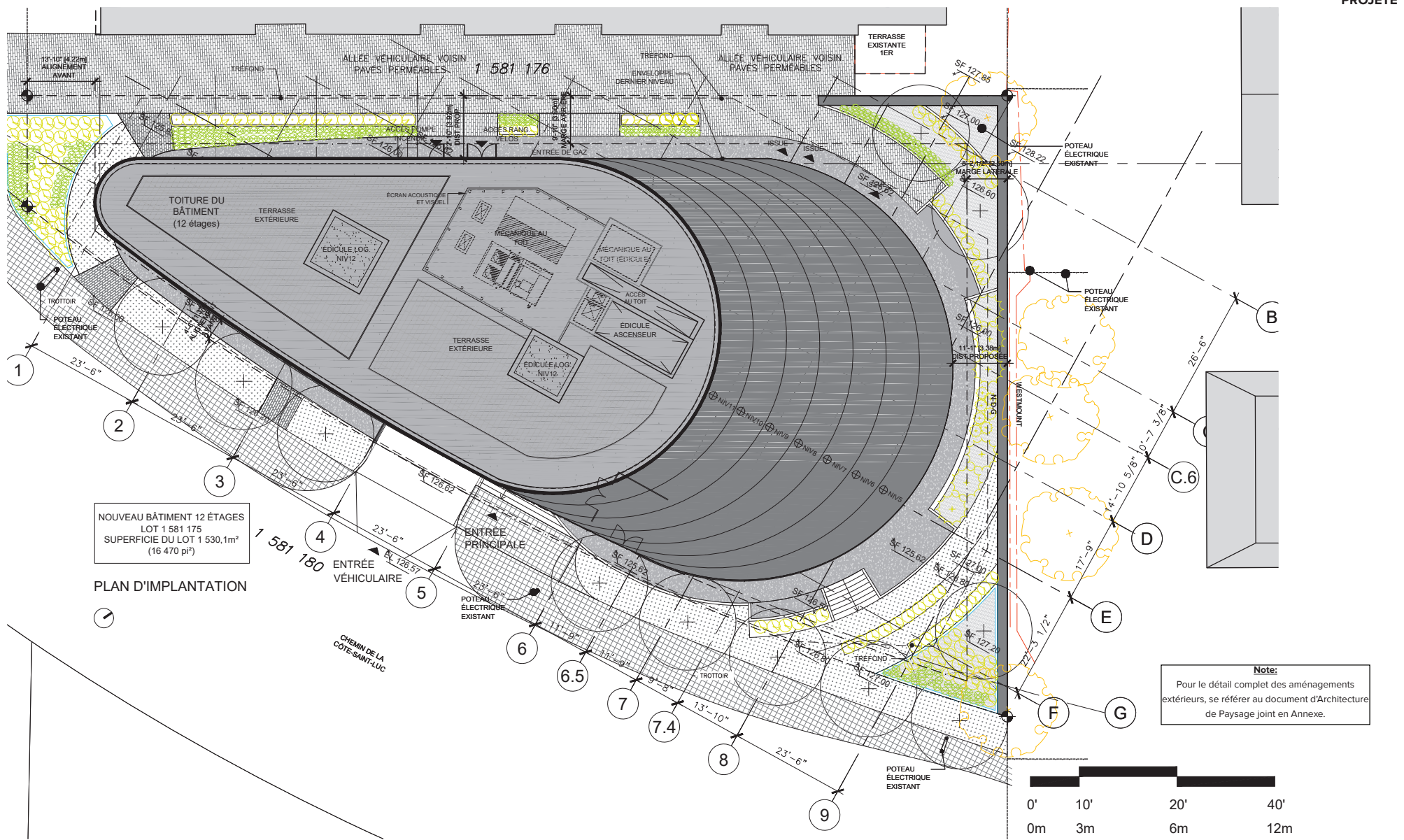
ANNEXE B IMPLANTATION PROJÉTÉE 1203558050

Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

16 SEPTEMBRE 2020

CDN-NDG

PLAN D'IMPLANTATION PROJÉTÉ



NOUVEAU BÂTIMENT 12 ÉTAGES
LOT 1 581 175
SUPERFICIE DU LOT 1 530,1m²
(16 470 pi²)

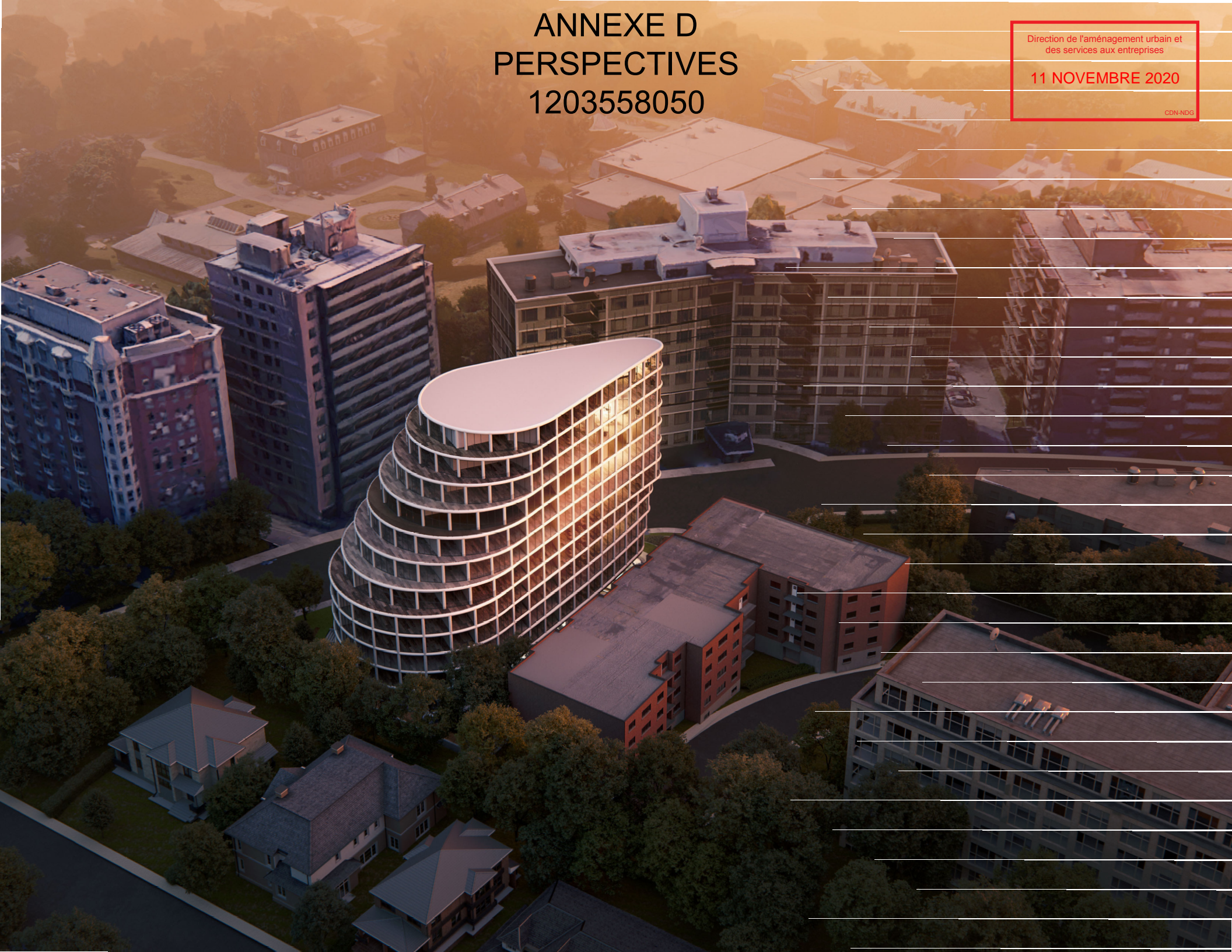
PLAN D'IMPLANTATION

ANNEXE D PERSPECTIVES 1203558050

Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

11 NOVEMBRE 2020

CDN-NDG



ANNEXE D PERSPECTIVES 1203558050

Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

11 NOVEMBRE 2020

CDN-NDG



ANNEXE D PERSPECTIVES 1203558050

Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

11 NOVEMBRE 2020

CDN-NDG



ANNEXE D PERSPECTIVES 1203558050

Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

11 NOVEMBRE 2020

CDN-NDG

PERSPECTIVES



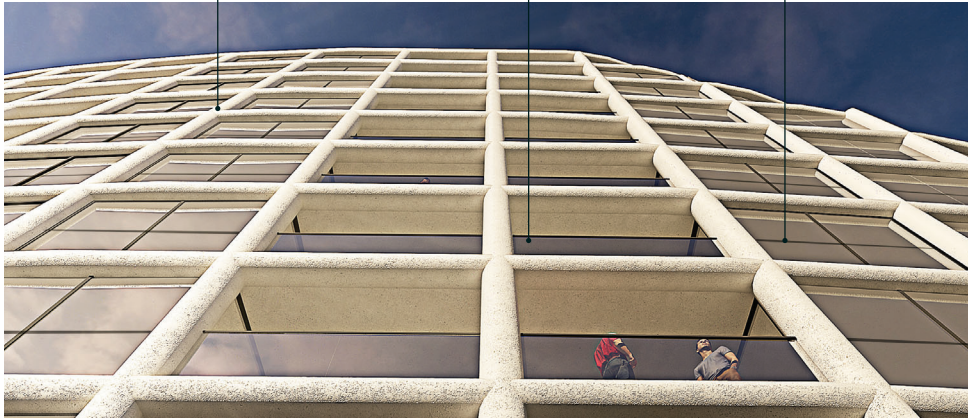
ANNEXE D PERSPECTIVES 1203558050

PERSPECTIVES

OSSATURE DE BÉTON

GARDE-CORPS VITRÉ

FENÊTRES D'ALUMINIUM
NOIR



MATÉRIALITÉ DE LA FAÇADE



VUE DE LA PLACE EXTÉRIEURE AU REZ-DE-CHAUSSÉE



VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-LUC VERS L'EST

Numéro de dossier : 1203558050	
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 construction d'un nouveau bâtiment résidentiel de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).

ATTENDU QUE le comité consultatif d'urbanisme a recommandé, le 16 septembre 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 QU'à partir du 1er avril 2021, la demande de permis de construire de ce projet sera assujéti à la conclusion d'une entente en vertu du Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial. Le nombre de logements, pour chacune des catégories, sera déterminé lors du dépôt de la demande de permis visant à réaliser le projet

IL EST RECOMMANDÉ :

D'adopter, tel que soumis, le projet de résolution approuvant le projet particulier visant à autoriser la construction d'un nouveau bâtiment de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc, 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 1 581 175 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 construction d'un nouveau bâtiment de 12 étages est autorisée 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 9, afin d'autoriser une hauteur maximale de 12 étages et 42 m;
- à l'article 34 afin d'autoriser une densité maximale de 5.5.

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

CHAPITRE III

CONDITIONS

SECTION 1

CONDITIONS GÉNÉRALES

SOUS-SECTION 1

CADRE BÂTI

3. La hauteur maximale en mètre et en étage pour chaque bâtiment ou partie de bâtiment doit correspondre à celle identifiée sur les plans intitulés « Coupes projetées » 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.

4. Les marges minimales doivent correspondre à celles identifiées sur le plan intitulé « Implantation projetée » 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 mais doivent respecter les marges de recul prescrites à la grille des usages et spécifications 0663.

5. La densité maximale autorisée est de 5.5.

6. La superficie de plancher maximale autorisée pour l'usage habitation est de 9 700 m².

SOUS-SECTION 2

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET OCCUPATION DES COURS ET DES TOITS

7. 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.

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

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

10. 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.

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

12. 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.

13. Une clôture doit être approuvée selon les critères de l'article 19.

SOUS-SECTION 3 STATIONNEMENT

14. Aucune unité de stationnement n'est autorisée à l'extérieur du bâtiment.

SECTION 2 AUTRES CONDITIONS

15. Une demande de permis de construction déposée en vertu de la présente résolution doit être accompagnée d'un plan de gestion des déchets comprenant les éléments suivants:

- 1° les méthodes utilisées pour la gestion des matières résiduelles (déchets, recyclage, compostage);
- 2° les espaces intérieurs qui sont destinés à trier et entreposer les matières résiduelles (ex. : conteneurs, bacs, salle réfrigérée, salle ventilée, compacteurs, etc.);
- 3° les espaces extérieurs utilisés le jour de la collecte et la méthode utilisée pour le déplacement des matières résiduelles (entrée et sortie du bâtiment);
- 4° la méthode d'entretien de ces espaces extérieurs;
- 5° la méthode de collecte privée ou publique;
- 6° s'il y a lieu, la circulation des véhicules de collecte sur le terrain et la fréquence des collectes.

SECTION 3 CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

16. 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), du paragraphe 7° de l'article 668 de ce même règlement et selon les objectifs et critères de la présente section.

SOUS-SECTION 1 IMPLANTATION D'UN BÂTIMENT

17. 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 projetée », 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 les toits.

SOUS-SECTION 2 ARCHITECTURE D'UN BÂTIMENT

18. 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 projetées », 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° L'apparence architecturale de toutes les façades doit être traitée comme des façades principales;
- 4° La fenestration doit être maximisée pour assurer un grand apport de lumière aux espaces intérieurs et profiter des vues possibles;
- 5° Le rez-de-chaussée doit favoriser un lien avec le domaine public et contribuer à l'animation de la rue;
- 6° Les matériaux employés doivent présenter des qualités de durabilité;
- 7° 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

19. 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° L'aménagement d'une voie d'accès véhiculaire doit se faire de façon à minimiser son impact par rapport à la sécurité des piétons;
- 4° 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;
- 5° 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;
- 6° Le traitement d'une clôture doit s'harmoniser avec l'architecture du bâtiment et doit contribuer à la mise en valeur du site;
- 7° Un espace dédié à l'entreposage temporaire des matières résiduelles doit être pourvue, sur au plus 3 côtés, d'un écran paysager à feuillages persistants ou d'une clôture opaque ou d'un élément architectural qui s'harmonisent avec le bâtiment. Cet écran doit avoir comme fonction de protéger et de dissimuler cet espace.

ANNEXE A

Intitulée "Territoire d'application"

ANNEXE B

Intitulée "Coupes projetées"

ANNEXE C

Intitulée "Implantation projetée"

ANNEXE D

Intitulée "Perspectives projetée"

-- Signé par Stephane P PLANTE/MONTREAL le 2020-12-02 12:12:59, en fonction de /MONTREAL.

Signataire:

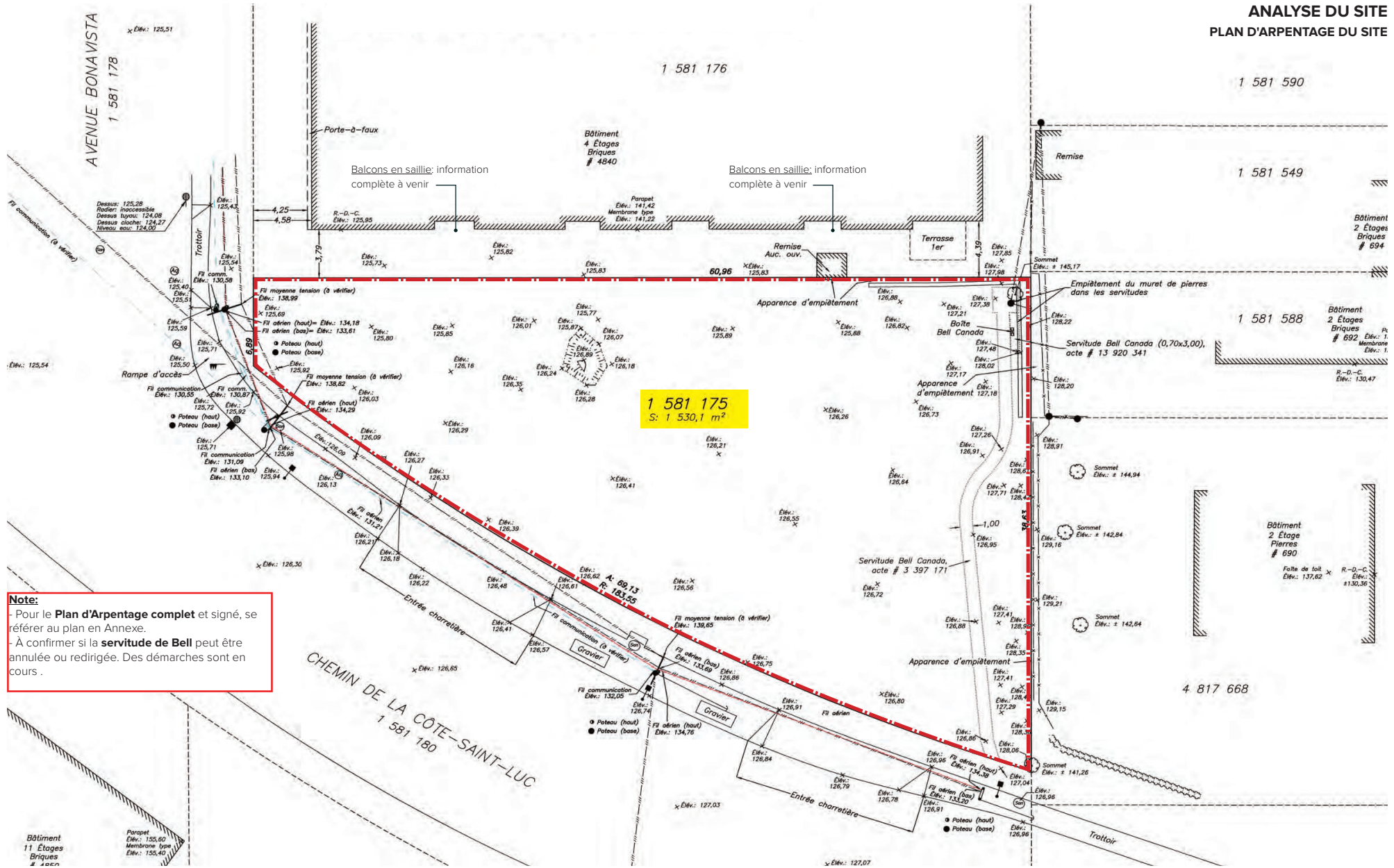
Stephane P PLANTE

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

Numéro de dossier : 1203558050

ANNEXE A TERRITOIRE D'APPLICATION 1203558050

ANALYSE DU SITE PLAN D'ARPENTAGE DU SITE



Note:
- Pour le **Plan d'Arpentage complet** et signé, se référer au plan en Annexe.
- À confirmer si la **servitude de Bell** peut être annulée ou redirigée. Des démarches sont en cours.



Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc

ÉTUDE RELATIVE À LA LOCALISATION DE L'ACCÈS AU STATIONNEMENT *MISE À JOUR*

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



Version	Version électronique transmise à :	Date
Finale Mise à jour de l'étude d'impact	Darren Reid VERTERRA	4 août 2020
Préliminaire Mise à jour de l'étude d'impact	Darren Reid VERTERRA	22 Juin 2020
Préliminaire Étude de localisation de l'accès	Groupe MONDEV	21 janvier 2019

Table des matières

1.	Introduction	1
1.1	Le site	1
1.2	Étude initiale.....	1
1.3	Nouveau projet.....	1
1.4	Mandat obtenu	2
2.	Caractéristiques de la situation actuelle.....	3
2.1	Réseau routier.....	3
2.2	Règlementation du stationnement	5
2.3	Contrôle de la circulation.....	5
2.4	Transport en commun	6
2.6	Débits de circulation.....	6
3.	Génération et distribution des déplacements.....	8
3.1	Génération des déplacements	8
3.2	Affectation des déplacements véhiculaires	9
4.	Analyse de localisation et mesures d'atténuation	10
4.1	Localisation de l'entrée privée.....	10
4.2	Files d'attente.....	10
4.3	Distances de visibilité.....	12
4.3.1	Distance disponible.....	12
4.3.2	Distances requises	14
4.4	Créneaux disponibles.....	17
4.5	Stationnement hors-rue.....	18
4.6	Stationnement pour vélos	18
4.7	Déplacements actifs.....	18
4.8	Autres mesures d'ajustement.....	19
5.	Conclusion et recommandations.....	20
5.1	Conclusion	20
5.2	Recommandations	22

Annexe

Extrait de l'enquête Origine-Destination 2013 - Secteur Côte-des-Neiges

Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc Mise à jour de l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement

1. INTRODUCTION

1.1 Le site

Le développement à l'étude est situé dans le cadran nord-est de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce. À cet endroit, on retrouve présentement un terrain vide qui abritait, il y a quelques années, une station d'essence dotée de deux accès routiers sur le chemin de la Côte-Saint-Luc.

Photo 1 - Le site (vue à partir de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista)



1.2 Étude initiale

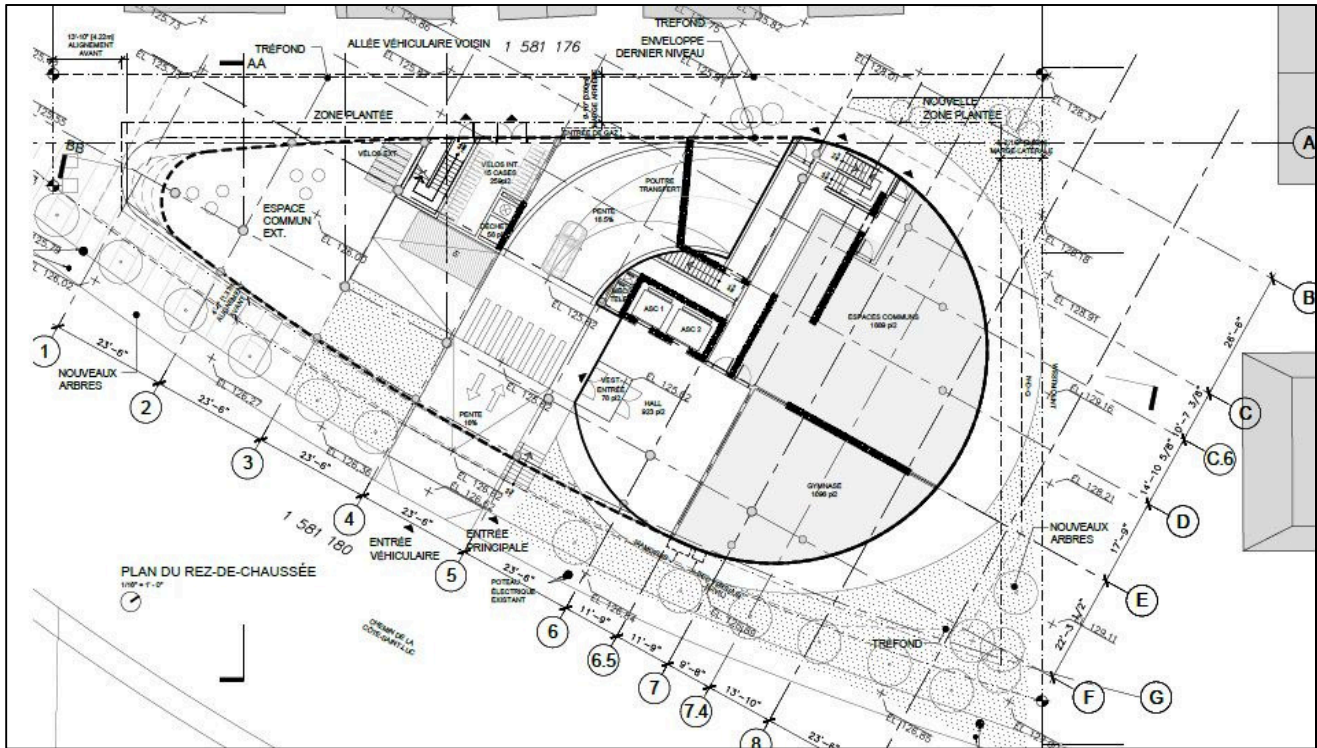
En 2019, le soussigné déposait l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement pour un projet de développement qui comptait alors 59 unités de logement. L'accès prévu alors au stationnement intérieur était localisé à environ 16 m seulement à l'est de l'avenue Bonavista.

1.3 Nouveau projet

Le nouveau projet à l'étude prévoit la construction d'un bâtiment de 77 unités résidentielles et un stationnement pouvant accueillir environ 66 places (figure 1). L'accès prévu alors au stationnement intérieur était localisé à environ 30 m à l'est de l'avenue Bonavista.

Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc
Mise à jour de l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement

Figure 1 - Nouvelle version du projet de développement



1.4 Mandat obtenu

En 2019, dans le cadre de la demande de permis, la ville avait exigé une étude de circulation pour valider l'emplacement de l'entrée de garage. Le signataire avait reçu le mandat d'évaluer l'emplacement en fonction des normes applicables et des contraintes locales, ainsi que d'émettre des mesures de mitigation visant à promouvoir un niveau d'accessibilité et de sécurité acceptable.

Le présent document se veut une mise à jour de l'étude effectuée en 2019 en considérant les modifications apportées au projet de développement. Outre l'introduction, ce rapport comprend les sections suivantes :

- Caractéristiques de la situation actuelle;
- Génération et distribution des déplacements;
- Analyse de localisation de l'entrée privée et mesures d'atténuation;
- Conclusion et recommandations.

La mise à jour touche seulement les trois dernières sections.

Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc
Mise à jour de l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement

2. CARACTÉRISTIQUES DE LA SITUATION ACTUELLE

2.1 Réseau routier

Le chemin de la Côte-Saint-Luc joue le rôle d'une artère. Il donne accès à l'Autoroute 15 via le boulevard Décarie et se raccorde, entre autres, au boulevard Cavendish et au chemin de la Côte-des-Neiges (via the Boulevard).

À double sens, elle présente une largeur de chaussée de l'ordre de 16,2 m, offrant une très large voie de circulation par direction (permettant le passage de deux véhicules de front) plus stationnement (photo 2 et figure 2).

Photo 2 - Chemin de la Côte-Saint-Luc, à la hauteur du site

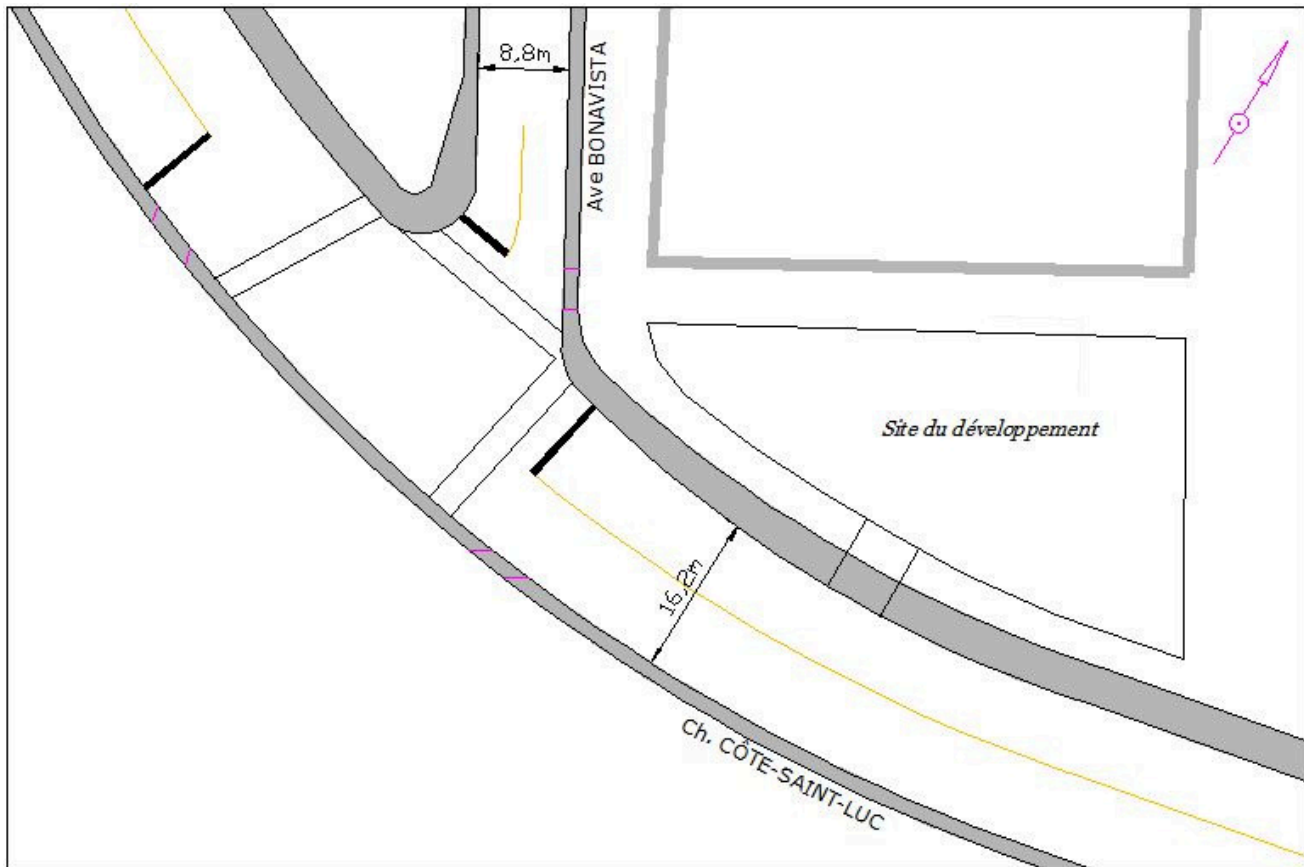


Le chemin de la Côte-Saint-Luc est caractérisé par la présence d'une double courbe, en forme de S, combinée à une pente importante, descendante en direction ouest. Un préavis de courbe avec une vitesse suggérée de 35 km/h est affiché en face du site, en amont de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista (photo 2). Un autre panneau se retrouve à l'ouest de ladite intersection indiquant la présence d'une pente raide avec la vitesse suggérée de 35 km/h (photo 3).

Photo 3 - Signalisation de pente raide sur le chemin de la Côte-Saint-Luc

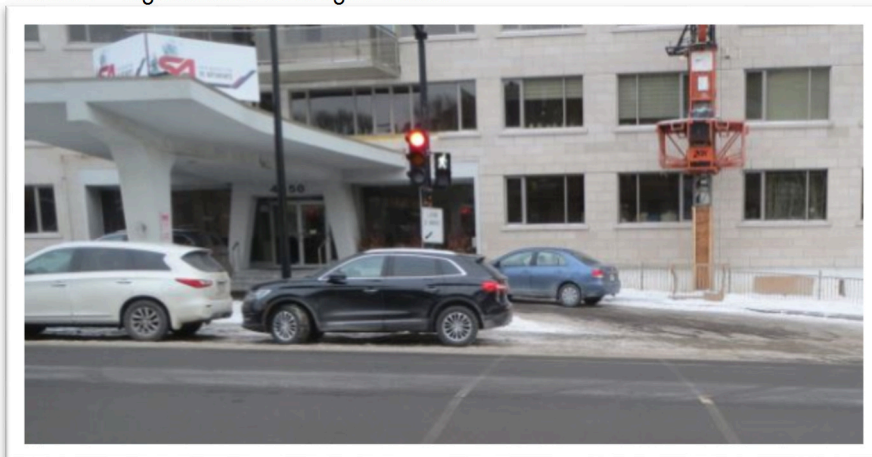


Figure 2 - Aménagement géométrique de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista



À noter l'éloignement de la ligne d'arrêt sur le chemin de la Côte-Saint-Luc, à l'approche ouest de son intersection avec l'avenue Bonavista. Ladite ligne d'arrêt se retrouve à 12 m à l'ouest de la traverse piétonne. Par contre, une signalisation indique la ligne d'arrêt à la hauteur de la traverse (photo 4), soit à près de 15 m de la ligne d'arrêt marquée au sol.

Photo 4 - Signalisation de la ligne d'arrêt



Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc
Mise à jour de l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement

L'avenue Bonavista joue le rôle d'une rue locale. En forme de cul-de-sac, la largeur de la chaussée est de 8,8 m, offrant une étroite voie de circulation et une voie de stationnement par direction (photo 5).

Photo 5 - Avenue Bonavista, à la hauteur du site



L'arrêt est interdit sur le chemin de la Côte-Saint-Luc aux périodes de pointe, soit entre 8h et 9h30 du côté sud et entre 16h et 18h du côté nord. À l'approche de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista, l'arrêt est interdit en tout temps du côté nord sur une distance d'environ 40 m en amont de l'intersection (voir photo 2).

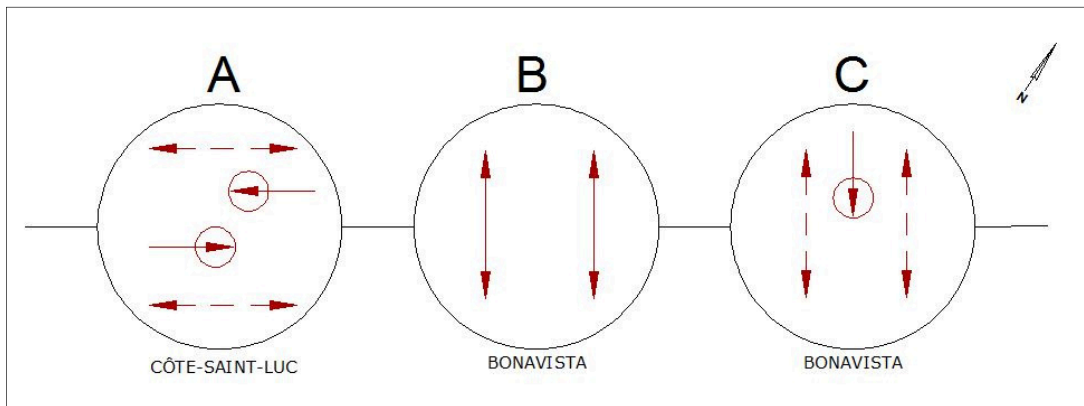
2.3 Contrôle de la circulation

On retrouve des feux de circulation à l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista. Des feux pour piétons à décompte numérique se retrouvent aux trois traverses de l'intersection. Le fonctionnement est en mode fixe, sans détection, avec un cycle de 80 secondes aux périodes de pointe.

La figure 3 illustre les phases en opération. Les piétons disposent d'un mode semi-protégé pour la traverse du chemin de la Côte-Saint-Luc. Des feux sont également présents à l'intersection Côte-Saint-Luc/Victoria, intersection que l'on retrouve à environ 135 m à l'est de l'avenue Bonavista. Les feux ne sont pas synchronisés entre eux alors que la valeur du cycle à la hauteur de l'avenue Victoria est de 60 secs.

Il est à noter que les véhicules sortant du débarcadère hors rue, du côté sud de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista, ne disposent pas de signaux lumineux.

Figure 4 - Phasage actuel des feux de circulation



Compte tenu de l'éloignement de la ligne d'arrêt en direction est, la valeur du dégagement de 4 secondes pour le feu jaune et de 2 secondes pour le feu rouge ne semble pas être suffisante. Nous avons remarqué un nombre très élevé de véhicules qui, circulant en direction est, croise la traverse piétonne est alors que la silhouette venait de s'allumer.

2.4 Transport en commun

Le secteur du développement est desservi par le transport en commun. Le circuit d'autobus no. 66 (the Boulevard), de la STM dessert le secteur.

2.6 Débits de circulation

Des comptages directionnels ont été effectués dans la semaine du 14 janvier 2019 à l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista. Seules les heures de pointe du matin et du soir ont été considérées étant donné la nature de l'étude. Les résultats apparaissent au tableau 1.

On retrouve près de 700 véh/h sur le chemin de la Côte-Saint-Luc en direction de pointe, soit en direction ouest le matin et en direction est le soir. Les débits sortants de l'avenue Bonavista sont très faibles, soit de 63 véh/h entre 7h30 et 8h30 et de 43 véh/h entre 16h30 et 17h30.

Tableau 1 - Comptage à l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista

Plage horaire	Approche Nord				Approche Sud				Approche Est				Approche Ouest				Traverse									
	VàG		VàD		VàG		VàD		TD		VàD		VàG		TD		Nord		Est		Ouest					
	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	piéton	vélo	piéton	vélo	piéton	vélo				
AM																										
7h30 - 7h45	10	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	99	4	2	0	2	0	159	5	6	0	1	0	1	0
7h45 - 8h	16	0	4	0	0	0	0	0	106	2	5	0	106	2	5	0	2	1	205	0	3	0	3	0	2	0
8h - 8h15	2	0	5	0	1	0	0	0	120	4	2	0	120	4	2	0	1	0	187	2	10	0	3	0	4	0
8h15 - 8h30	10	0	8	1	0	0	0	1	82	3	4	0	82	3	4	0	2	0	134	2	5	0	2	0	4	0
7h30 - 8h30	38	0	24	1	1	0	0	1	407	13	13	0	407	13	13	0	7	1	685	9	24	0	9	0	11	0
% lourds	0%		4%		0%		0%		3%		0%		3%		0%	13%		1%		13%		1%				
FPI	0,59		0,69		0,25		-		0,85		0,65		0,85		0,65	0,67		0,85		0,67		0,85				
Date du relevé: Mardi 15 janvier 2019																										
PM																										
16h30 - 16h45	6	0	6	0	0	0	0	0	168	4	10	0	168	4	10	0	6	0	101	1	8	0	5	0	3	0
16h45 - 17h	5	0	5	0	0	0	0	0	149	0	5	0	149	0	5	0	6	0	87	0	2	0	2	0	1	0
17h - 17h15	5	0	6	0	1	0	0	0	156	1	6	0	156	1	6	0	7	0	92	1	0	0	3	0	2	0
17h15 - 17h30	5	0	5	0	1	0	0	1	179	0	14	0	179	0	14	0	0	0	97	1	4	0	2	0	1	0
16h30 - 17h30	21	0	22	0	2	0	0	1	652	5	35	0	652	5	35	0	19	0	377	3	14	0	12	0	7	0
% lourds	0%		0%		0%		0%		1%		0%		1%		0%	0%		1%		0%		1%				
FPI	0,88		0,92		0,50		-		0,92		0,63		0,92		0,63	0,68		0,93		0,68		0,93				
Date du relevé: Lundi 14 janvier 2019																										

3. GÉNÉRATION ET DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS

3.1 Génération des déplacements

La génération des déplacements du projet est estimée à partir des taux moyens de génération du document « Trip Generation », de l'« Institute of Transportation Engineers ». Les taux sont ajustés afin de tenir compte des différentes parts modales des déplacements dans le secteur Côte-des-Neiges, telles que présentées dans les résultats de l'enquête origine-destination de l'AMT.

Le tableau 2 présente les débits générés aux heures de pointe du matin et du soir.

Tableau 2 - Génération des déplacements

Développement	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Entrant ²	Sortant ²	Entrant ²	Sortant ²
Résidentiel 77 unités	5	21	18	11
Répartition modale ¹				
- Mode automobile (véh/h)	2	10	8	5
- Transport en commun (usagers/h)	2	9	6	5
- Déplacements actifs (piétons-cyclistes/h)	1	2	4	1

Sources:

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

Le projet génère un total de 26 déplacements à l'heure de pointe du matin et de 29 déplacements à l'heure de pointe du soir. En tenant compte des différentes parts modales des déplacements provenant ou se destinant au secteur Côte-des-Neiges (annexe), les déplacements véhiculaires générés sont au nombre de 12 (2 véh/h entrant et 10 véh/h sortant) à l'heure de pointe du matin, et de 13 (8 véh/h entrant et 5 véh/h sortant) à l'heure de pointe du soir.

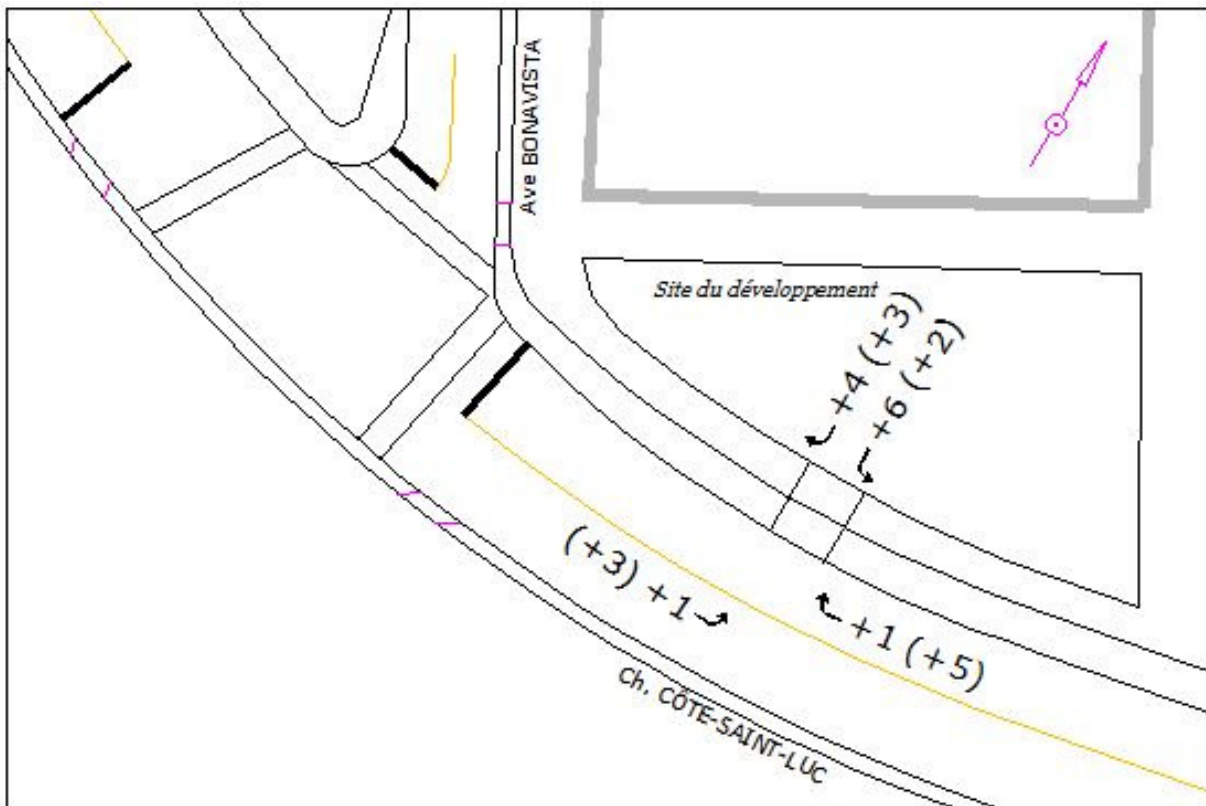
Ces débits n'ont aucun impact sensible sur les conditions d'écoulement de la circulation.

3.2 Affectation des déplacements véhiculaires

L'affectation de la circulation tient compte des patrons de la circulation actuelle aux abords du site. De plus, nous prenons comme hypothèse que la totalité des usagers utilisera le stationnement intérieur au site, constituant la version d'analyse la plus critique.

Les résultats de cet exercice sont présentés à la figure 5 pour l'heure de pointe du matin et celle du soir. Les échanges entre le site et le chemin de la Côte-Saint-Luc sont extrêmement minimes.

Figure 5 - Affectation des déplacements
(véh/h)



4. ANALYSE DE LOCALISATION ET MESURES D'ATTÉNUATION

Les éléments à analyser pour la localisation des accès comprennent ce qui suit :

- La longueur des files d'attente
- Les distances de visibilité disponible et requise
- Les créneaux d'insertion

4.1 Localisation de l'entrée privée

L'entrée privée au stationnement intérieur se situe à 30 m à l'est de la ligne d'arrêt du chemin de la Côte-Saint-Luc, du côté est de l'avenue Bonavista (figure 6).

Figure 6 - Localisation prévue de l'entrée privée



4.2 Files d'attente

L'accès prévu au stationnement du futur bâtiment résidentiel n'est distancé que de 30 m de la rue Bonavista. La présence de files d'attente aux feux de circulation à la hauteur de Bonavista pourrait potentiellement être une problématique à l'accessibilité du site. Les analyses effectuées aux sections 4.2 et 4.3 vont démontrer l'importance (ou pas) de cette problématique.

Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc

Mise à jour de l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement

Des relevés de la longueur des files d'attente ont été effectués au même moment que les comptages (janvier 2019). Les files considérées sont celles retrouvées devant le site, en direction ouest, à la ligne d'arrêt de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista. Le tableau 3 présente le nombre de véhicules arrêtés à la fin du feu rouge de la phase C (figure 4) entre 7h30 et 8h30 ainsi qu'entre 16h30 et 17h30.

Par exemple, à la fin du premier feu rouge après 7h30, il n'y avait aucun véhicule en attente sur le chemin de la Côte-Saint-Luc. Au deuxième cycle, on retrouvait 1 véhicule arrêté dans la voie de gauche et 2 véhicules arrêtés dans la voie de droite.

La distance de 30 m entre l'intersection et l'accès au site implique que l'accès devient obstruer dès la présence de 6 véhicules en files d'attente. Il est à souligner que la sortie à droite (virage à droite en provenance du futur stationnement) est affectée si on retrouve au moins 6 véhicules dans la voie de droite alors que la sortie à gauche (virage à gauche en provenance du futur stationnement) et l'entrée à gauche (virage à gauche vers le stationnement) sont affectées dès que l'on retrouve 6 véhicules, peu importe la voie de circulation.

Entre 7h30 et 8h30, le virage à droite du stationnement vers le chemin de la Côte Saint-Luc n'aurait pas été obstrué par une file d'attente sur les 45 cycles (de 80 secondes). À aucun moment, la file d'attente dans la voie de droite n'atteint 6 véhicules.

À la même période, le virage à gauche en provenance du stationnement et le virage à gauche du chemin de la Côte-Saint-Luc vers le stationnement auraient été obstrués par une file d'attente à 3 reprises seulement sur les 45 cycles.

Entre 16h30 et 17h30, le virage à droite du stationnement vers le chemin de la Côte Saint-Luc aurait été obstrué par une file d'attente à 5 reprises sur les 45 cycles (de 80 secondes).

À la même période, le virage à gauche en provenance du stationnement et le virage à gauche du chemin de la Côte-Saint-Luc vers le stationnement auraient été obstrués par une file d'attente à 10 reprises sur les 45 cycles.

Tableau 3 - Files d'attente à l'approche est de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista

Période	Voie	Nombre de véhicules arrêtés à la fin du feu rouge											
7h30-7h45	gauche	0	1	3	0	2	2	3	0	3	2	4	
	droite	0	2	1	0	0	0	0	0	1	1	2	
7h45-8h	gauche	3	2	2	2	3	1	7	3	2	2	1	
	droite	0	0	4	0	0	1	0	1	1	0	0	
8h-8h15	gauche	3	4	3	2	4	4	2	4	1	8	4	4
	droite	1	3	1	1	2	2	3	1	0	2	4	4
8h15-8h30	gauche	1	1	6	1	3	2	4	3	1	1	3	
	droite	0	3	4	2	1	2	0	1	1	2	1	
16h30-16h45	gauche	6	5	3	1	4	9	3	4	1	2	3	
	droite	3	4	0	3	6	4	3	3	1	7	4	
16h45-17h	gauche	5	3	2	2	3	2	5	8	5	1	3	
	droite	7	1	1	1	2	2	3	3	4	1	1	
17h-17h15	gauche	2	0	6	1	1	2	3	0	1	6	3	
	droite	1	1	5	4	0	1	3	0	3	8	1	
17h15-17h30	gauche	0	5	0	5	2	7	3	3	1	4	4	3
	droite	2	3	0	0	1	4	5	2	1	11	0	4

Ainsi, la présence des files d'attente sur le chemin de la Côte-Saint-Luc pourrait potentiellement affecter l'accessibilité au site, particulièrement à la période de pointe du soir. Il est à souligner que ces résultats sont théoriques et ne tiennent pas compte de la possibilité de laisser le passage à un automobiliste en attente d'entrée ou de sortir alors que le feu est au rouge sur le chemin de la Côte-Saint-Luc. Cette situation n'est pas typique de ce projet et est présente pratiquement toutes les intersections dotées de feux de circulation.

4.3 Distances de visibilité

4.3.1 Distance disponible

La présence d'une courbe combinée à une pente affecte la visibilité à la sortie du site.

Selon des observations sommaires, nous estimons la distance de visibilité entre un véhicule sortant du site et un véhicule montant la pente sur le chemin de la Côte-Saint-Luc à environ 115 m. La photo 6 illustre la visibilité à droite pour un véhicule sortant du site. L'arrêt interdit en tout temps devant le site et la zone d'arrêt d'autobus à l'ouest de Bonavista sont des éléments qui améliorent la visibilité. La présence d'un véhicule arrêté sur la rue Bonavista en avant de la ligne d'arrêt pourrait affecter cette distance.

Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc

Mise à jour de l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement

Pour un véhicule sortant du site, la visibilité à gauche est affectée par les véhicules stationnés dans la voie de droite, du côté nord. Cette situation est similaire à presque toutes les entrées privées en milieu urbain où le stationnement sur rue est permis. Le véhicule sortant est toutefois protégé par le véhicule stationné et peu donc atteindre la voie de droite afin de percevoir la situation. La présence d'un arrêt interdit en tout temps devant le site et débutant à 10 m de l'accès au futur stationnement est un élément qui améliore la visibilité de sortie.

Photo 6 - Visibilité à droite à la sortie du site



La photo 7 illustre la visibilité à la sortie en présence de véhicules stationnés alors que la photo 8 illustre la visibilité une fois que le véhicule intègre la voie de droite.

Photo 7 - Visibilité à gauche à la sortie du site



Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc
Mise à jour de l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement

Photo 8 - Visibilité à gauche à la sortie du site à partir de la voie de droite du chemin Côte-Saint-Luc

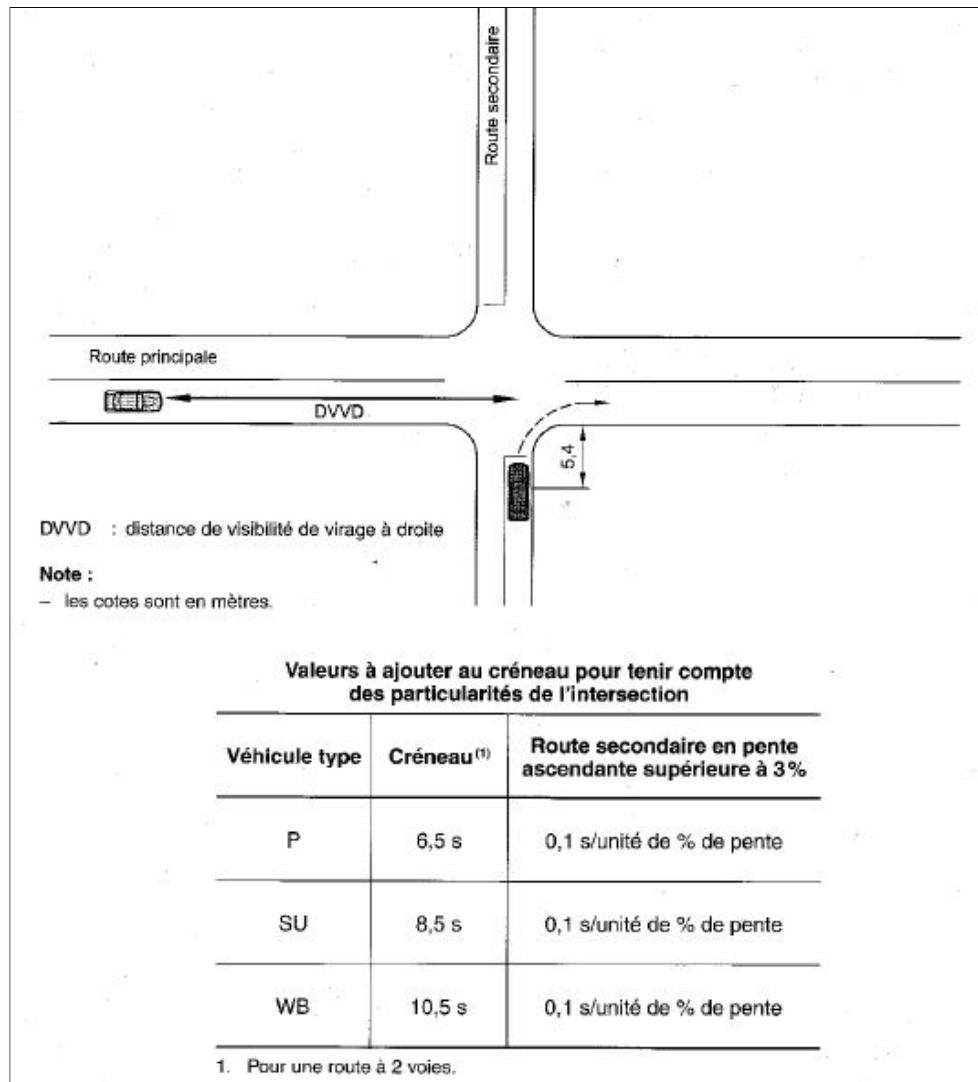


4.3.2 Distances requises

Les distances requises pour s'intégrer dans la circulation à partir du stationnement intérieur sont déterminées en fonction des normes applicables.

La figure 7, extraite des normes du MTQ, indique que la distance minimale de visibilité pour un virage à droite correspond à un créneau de 6,5 secondes (pour un véhicule particulier). Étant donné que le véhicule sortant du site dispose d'une voie supplémentaire associée à la zone d'arrêt interdit, la manœuvre de sortie peut être effectuée même avec un créneau de plus faible valeur.

Figure 7 - Distance de visibilité de virage à droite

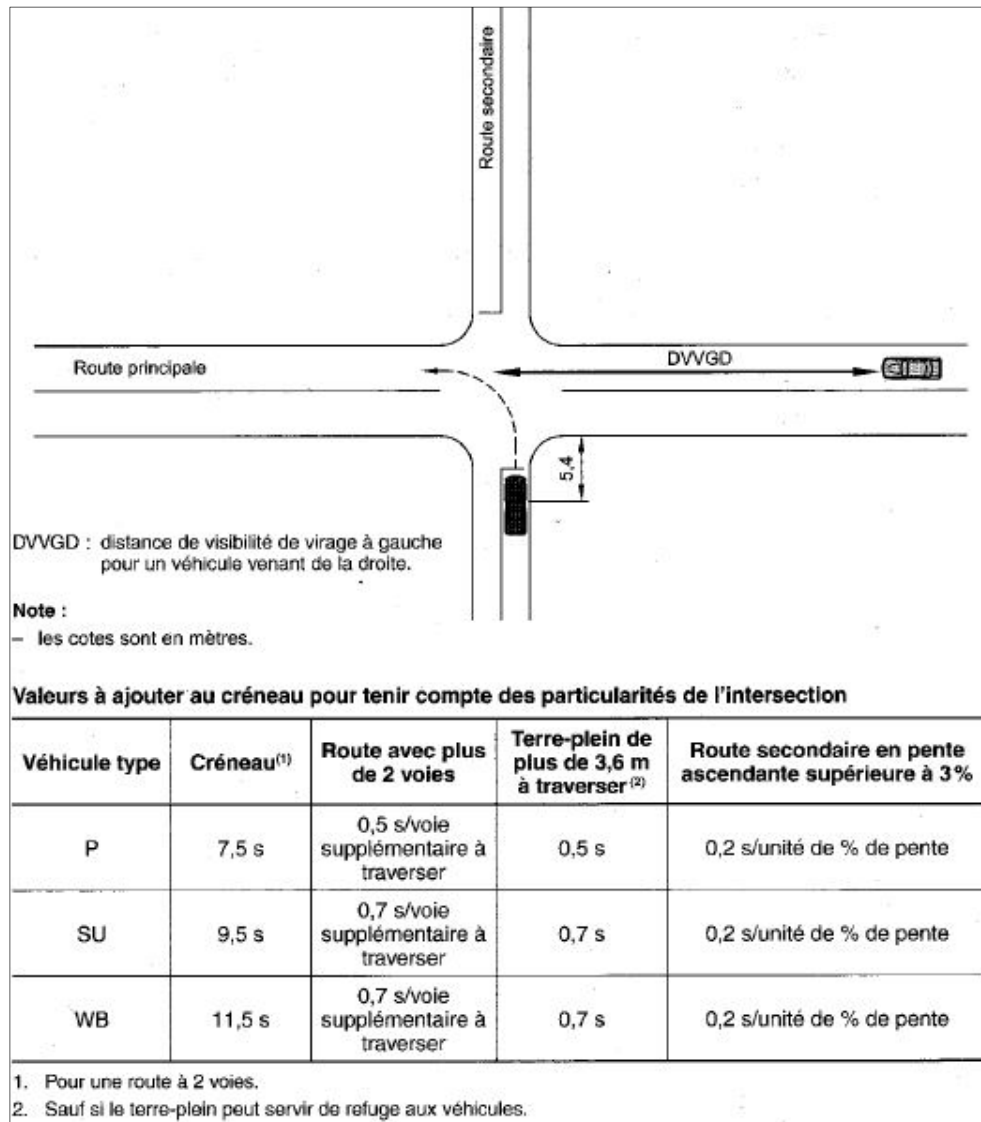


Réf : Tome I - Conception routière, chapitre 7, MTQ, 2016

La figure 8 indique, de son côté, que la distance minimale de visibilité pour un virage à gauche correspond à un créneau de 7,5 secondes. Une valeur de 0,5 seconde doit être ajoutée compte tenu de la présence d'une large voie de circulation du côté nord du chemin de la Côte-Saint-Luc. Ce créneau permet à un véhicule d'effectuer un virage et s'insérer dans la circulation et atteindre une vitesse suffisante sans affecter le véhicule en approche.

Le créneau doit être multiplié à la vitesse de base afin de déterminer la distance de visibilité minimale requise. Dans le cas du chemin de la Côte-Saint-Luc, la vitesse affichée est de 50 km/h, laissant présager une vitesse de base de 60 km/h. Compte tenu des caractéristiques de la zone d'étude, nous croyons que la vitesse de base est inférieure à cette valeur. Premièrement, la vitesse suggérée et affichée dans la courbe, à l'ouest du site, est de 35 km/h seulement. De plus, la présence de la pente affecte à la baisse la vitesse des véhicules dans le secteur.

Figure 8 - Distance de visibilité de virage à gauche



Réf : Tome I - Conception routière, chapitre 7, MTQ, 2016

Finalement, la sortie du futur stationnement est située à proximité de feux de circulation alors que les feux à Bonavista ne sont pas synchronisés avec ceux de l'avenue Victoria. Pour ces raisons, nous croyons que la vitesse de base servant au calcul de la distance de visibilité doit être limitée à 50 km/h pour la direction est.

Ainsi, la distance minimale de visibilité de virage à gauche sortant du futur est de 111 m (50 km/h / 3600 secs X 1000 m X 8 secs). La distance disponible est mesurée à 115 m, soit tout juste au-dessus de la valeur minimale requise. Ainsi, même lorsque le feu est au vert sur le chemin de la Côte-Saint-Luc, un automobiliste sortant du futur stationnement pourrait disposer d'une distance de visibilité adéquate pour effectuer un virage à gauche vers l'est.

Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc
Mise à jour de l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement

4.4 Créneaux disponibles

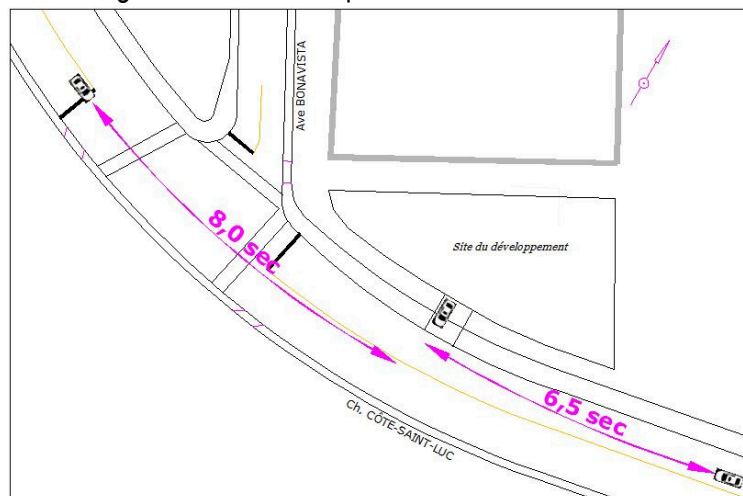
Des relevés des créneaux ont été effectués, en même temps que les comptages, afin d'évaluer les contraintes liées à la circulation devant le site, à la hauteur de l'accès au futur stationnement, quant aux possibilités d'entrer ou de sortir du site. Pour les fins d'analyse, et conformément aux figures 7 et 8, nous avons compilé tous les créneaux dont la durée était supérieure à 6,5 secondes pour la circulation venant de la gauche et de 8 secondes pour la circulation venant de la droite.

La figure 9 illustre les conditions requises pour obtenir un créneau acceptable pour permettre un virage à gauche à la sortie du site. L'analyse de ce mouvement a été retenue, car il représente la condition la plus restrictive. Le tableau 4 présente la durée des créneaux relevés entre 7h30 et 8h30 et entre 16h30 et 17h30 lorsque les deux conditions étaient remplies simultanément, soit aucun véhicule circulant dans la direction est à moins de 8 secondes de la sortie du site et aucun véhicule circulant dans la direction ouest à moins de 6,5 secondes du site.

Tableau 4 - Longueur des créneaux

Période	Créneaux (sec)																			Nombre de créneaux			
7h30-7h45	40	10	9	25	9	19	20	12	14	11	9	45	8	9	8	7					16		
7h45-8h	13	9	13	18	8	13	18	16	10	16	11	9	23	12	15	13	11				17		
8h-8h15	12	9	9	10	11	11	10	20	10	35	8	11	7								13		
8h15-8h30	20	12	14	35	25	10	14	11	11	12	8	9	7	8	7	8	8	9			18		
7h30-8h30																				64			
16h30-16h45	9	10	7	12	7	13	10	11	9	7	13	18	8	16	10	16	26				17		
16h45-17h	12	13	12	8	8	19	19	9	10	14	23	14	12	10	13	7	14	8	24	9	7	9	22
17h-17h15	7	20	9	12	9	10	14	11	8	7	9	12	14	26	14	10	21	8	13	13	9	8	22
17h15-17h30	16	17	11	9	17	15	11	14	7	17	7	9	8	8	13	23	13	21	9				19
16h30-17h30																				80			

Figure 9 - Conditions pour le relevé des créneaux



Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc

Mise à jour de l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement

Par exemple, à 7h30, la durée du premier créneau rencontré remplissant les conditions énumérées ci-avant était de 40 secondes. Durant 40 secondes, aucun véhicule sur le chemin de la Côte-Saint-Luc n'a croisé l'accès au site. Certains créneaux présentent une durée de 7 secondes. Pendant ces 7 secondes, aucun véhicule n'a croisé l'accès au site en provenance de l'est. De plus, aucun véhicule n'a croisé l'accès en provenance de l'ouest pendant ces 7 secondes plus une seconde afin de rencontrer le créneau minimal de 8 secondes pour la circulation provenant de l'ouest.

Ainsi, des créneaux suffisants pour permettre le virage à gauche en provenance du site ont été rencontrés à 64 reprises entre 7h30 et 8h30 et à 80 reprises entre 16h30 et 17h30. Par comparaison, avec un cycle de 80 secondes, les véhicules peuvent sortir de la rue Bonavista à 45 reprises durant l'heure, ce qui est moindre que les possibilités de sortie à la hauteur du site.

4.5 Stationnement hors rue

La réglementation de l'arrondissement (article 560 du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce [01-276]) indique les exigences en matière du nombre d'unités de stationnement (pour les unités de plus de 50 m²):

- MIN : 1 unité de stationnement par deux unités d'habitation;
- MAX : 1,5 unité de stationnement par unité d'habitation;

Étant donné que le projet compte 77 unités d'habitation, toutes de superficie supérieure à 50 m², le nombre d'unités de stationnement doit se situer entre 77 et 116. Le nombre d'unités de stationnement prévu de 66 est légèrement inférieur aux exigences de l'arrondissement. Par contre, comme il s'agit d'un projet particulier, la ville requiert un maximum de 60 places.

4.6 Stationnement pour vélos

Le plan d'aménagement des architectes indique un espace pour rangement et vélos. Selon l'article 614 dudit règlement d'urbanisme, le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélos est de 1 unité par logement. Ainsi, un minimum de 77 unités de stationnement pour vélos doit être aménagé.

4.7 Déplacements actifs

On retrouve un large trottoir en face du site sur le chemin de la Côte-Saint-Luc. Des feux pour piétons à décompte numérique sont présents aux trois traverses de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista. La durée du décompte est de 13 secondes pour les trois traverses alors que la longueur de celles-ci est de l'ordre de 18 m. Pour une telle longueur, la durée du décompte requis est de 15 secondes (18 m / 1,2 m/sec). Un ajustement est requis.

4.8 Autres mesures d'ajustement

Le projet ne génère pas d'impact sensible sur les conditions d'écoulement de la circulation. Bien que l'accès prévu soit près d'une intersection dotée de feux de circulation, les files d'attente et créneaux relevés sur les lieux ne montrent pas de problématiques majeures d'accessibilité. Des mesures sont toutefois suggérées afin d'améliorer le niveau de confort et de sécurité. Ces mesures sont décrites ci-après :

- Ligne d'arrêt à l'approche ouest de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista

Tel que mentionné à la section 2.1, la ligne d'arrêt pour la direction est à l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista semble être trop reculée alors qu'une signalisation indique son emplacement à la hauteur de la traverse piétonne (photo 4). Elle pourrait avoir été reculée afin d'empêcher l'obstruction de l'entrée privée lors du feu rouge. Par contre, lorsque le feu est au rouge sur la Côte-Saint-Luc, il n'y a pas de véhicule qui utilise l'entrée. Cette sur largeur de la plateforme de l'intersection implique que de nombreux véhicules croisent l'intersection sur feu rouge, en conflit avec les piétons traversant le chemin de la Côte-Saint-Luc.

Un ajustement est souhaité. Par exemple, le débarcadère hors rue pourrait être aménagé à sens unique avec entrée à l'ouest de l'intersection et sortie à l'est. Cela permettrait d'avancer la ligne d'arrêt, améliorant ainsi les conditions d'écoulement (capacité accrue en direction est), ainsi que le confort et la sécurité des usagers vulnérables.

- Panneaux « virage »

Tel qu'indiqué à la section 2.1, un panneau « virage » D-110-1-D est implanté sur le chemin de la Côte-Saint-Luc, en direction ouest, à environ 43 m en amont de l'avenue Bonavista, alors que la courbe présente à cet endroit est vers la droite. Le panneau peut porter à confusion, car la courbe présente et la courbe illustrée ne sont pas dans le même sens.

Un second panneau D-110-1-D est localisé à environ 25 m à l'est de l'avenue Bonavista, soit à environ 35 m en amont de la courbe vers la gauche. Dans les deux cas, un panneau indiquant une vitesse de 35 km/h est présent.

Selon le tableau 3.15.1 (Distance d'installation et types de panneaux de virage en fonction de la vitesse) du Tome V, Signalisation routière, Volume 1, la distance d'installation requise entre le début de la courbe et le panneau D-110-1-D est de 25 m. Ainsi, le panneau D-110-1-D que l'on retrouve à l'est de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista est trop loin par rapport à la distance normalisée. Un ajustement est souhaité.

5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le projet de développement est situé dans le cadran nord-est de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce. À cet endroit, on retrouve présentement un terrain vide qui abritait, il y a quelques années, une station d'essence avec deux accès routiers sur le chemin de la Côte-Saint-Luc.

Le développement à l'étude prévoit la construction d'un bâtiment recevant 77 unités de logement. Un stationnement intérieur de près de 66 places sera accessible via le chemin Côte-Saint-Luc, à environ 30 m à l'est de l'avenue Bonavista.

5.1 Conclusion

➤ Caractéristiques géométriques

Le chemin de la Côte-Saint-Luc présente une largeur de chaussée de l'ordre de 16,2 m, offrant une très large voie de circulation par direction (permettant le passage de deux véhicules de front) plus stationnement. Dans le secteur de l'avenue Bonavista, il est caractérisé par la présence d'une double courbe, en forme de S, combinée à une pente importante, descendante en direction ouest.

➤ Stationnement sur rue

L'accès au stationnement intérieur est localisé dans une zone où l'arrêt est interdit en tout temps. Le nouvel accès ne génère pas de perte en place de stationnement sur rue.

➤ Stationnement hors rue

Le projet prévoit l'aménagement d'un stationnement intérieur en souterrain d'environ 66 unités. Comme il s'agit d'un projet particulier, la Ville demande une capacité maximale de 60 places.

➤ Génération des déplacements véhiculaires

Le projet génère une circulation automobile de l'ordre de 12 véhicules à l'heure de pointe du matin et d'environ 13 véhicules à l'heure de pointe du soir. Ces débits sont très faibles et n'auront pas d'impact sensible sur les conditions d'écoulement de la circulation.

➤ Localisation de l'accès au stationnement intérieur

L'accès au stationnement intérieur est localisé à environ 30 m à l'est de l'avenue Bonavista. Toute file d'attente plus longue que cinq véhicules sur le chemin de la Côte-Saint-Luc, en direction ouest, implique une contrainte d'accessibilité au site. Idéalement, l'accès au site devrait se retrouver sur l'avenue Bonavista. Par contre, la profondeur du terrain à cet endroit n'est pas suffisante pour y ajouter un accès.

➤ Distance de visibilité

La présence d'une pente et d'une courbe sur le chemin de la Côte-Saint-Luc, à l'ouest du site, affecte la visibilité des automobilistes qui effectueront un virage à gauche à la sortie du site. La distance de visibilité disponible est de l'ordre de 115 m, soit tout juste au-dessus de la valeur minimale requise qui est de 111 m. La présence d'un arrêt interdit en tout temps devant le site et la zone d'arrêt d'autobus en aval de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista favorisent une meilleure visibilité à la sortie du site.

➤ Créneaux

La présence des feux de circulation à la hauteur de l'avenue Bonavista ainsi que plus à l'est, à la hauteur de l'avenue Victoria, crée amène des créneaux dans la circulation du chemin de la Côte-Saint-Luc. Des créneaux de durée suffisante pour permettre le virage à gauche en provenance du site ont été rencontrés à 64 reprises entre 7h30 et 8h30 et à 80 reprises entre 16h30 et 17h30. Ainsi, le nombre de créneaux rencontrés est suffisant pour permettre une accessibilité adéquate au site.

➤ Signalisation et marquage - Situation atypique

À l'approche ouest de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista, la ligne d'arrêt se situe à environ 12 m de la traverse piétonne, ce qui implique une forte largeur de plateforme de l'intersection. De nombreux véhicules ont été observés traversant l'intersection sur feu rouge et croisant la traverse piétonne alors que la silhouette est activée. Un ajustement est requis.

Un panneau « virage » D-110-1-D est implanté sur le chemin de la Côte-Saint-Luc, en direction ouest, à environ 43 m en amont de l'avenue Bonavista, alors que la courbe présente à cet endroit est vers la droite. Selon les normes applicables, la distance d'installation requise entre le début de la courbe et le panneau D-110-1-D est de 25 m. Un ajustement est souhaité.

➤ Programmation des décomptes numériques

La durée du décompte est de 13 secondes pour les trois traverses de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista alors que la longueur de celles-ci est de l'ordre de 18 m. Pour une telle longueur, la durée du décompte requis est de 15 secondes. Un ajustement est requis.

5.2 Recommandations

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

1. Stationnement intérieur

Valider avec la Ville l'offre de 66 places de stationnement alors que la demande municipale est d'un maximum de 60 places.

2. Stationnement pour vélos

Prévoir un minimum de 77 unités de stationnement pour vélos, représentant un taux de 1,0 par unité de logement.

3. Localisation de l'accès au stationnement

Permettre l'aménagement de l'accès au stationnement du développement résidentiel à l'endroit prévu par les architectes, soit à environ 30 m à l'est de l'avenue Bonavista. La visibilité à la sortie est adéquate et la présence de créneaux sur le chemin de la Côte-Saint-Luc facilite l'accessibilité au site.

Le trottoir doit être continu à la hauteur de l'entrée privée. La descente de trottoir existante qui donnait autrefois accès au site doit être relocalisée légèrement plus à l'ouest, à 30 m de la ligne d'arrêt du chemin de la Côte-Saint-Luc.

4. Aménagement paysager

Vérifier l'aménagement paysager proposé entre le bâtiment et le trottoir du chemin de la Côte-Saint-Luc afin qu'il n'affecte pas la visibilité à la sortie du stationnement intérieur.

5. Ligne d'arrêt à l'approche ouest de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista

Considérer une relocalisation de la ligne d'arrêt à quelques mètres seulement de la traverse piétonne du côté ouest de l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista afin d'améliorer le confort et la sécurité des usagers vulnérables. Les autorités municipales pourraient considérer l'implantation d'un sens unique, en direction est, dans le débarcadère que l'on retrouve en face de l'avenue Bonavista, du côté sud du chemin de la Côte-Saint-Luc.

Projet de développement 4845, chemin Côte-St-Luc

Mise à jour de l'étude relative à la localisation de l'accès au stationnement

6. Panneaux « virage »

Considérer le retrait du panneau « virage » D-110-1-D présentement localisé à environ 43 m en amont de l'avenue Bonavista. Ledit panneau est trop loin de la courbe et peut porter à confusion, car il indique un virage vers la gauche alors, qu'à cette hauteur, le virage est vers la droite.

7. Règlementation du stationnement

Maintenir l'arrêt interdit en tout temps que l'on retrouve présentement devant le site, du côté nord du chemin de la Côte-Saint-Luc. Cette réglementation permet de bonifier la visibilité à la sortie du site tout en facilitant la manœuvre de sortie du stationnement.

8. Programmation des feux de circulation

Ajuster la programmation des feux de circulation à l'intersection Côte-Saint-Luc/Batista afin d'augmenter de 2 secondes la durée de la main clignotante des trois traverses, passant de 13 à 15 secondes. La durée de la silhouette blanche pourrait être réduite de 2 secondes afin de conserver la valeur du cycle des feux en place.

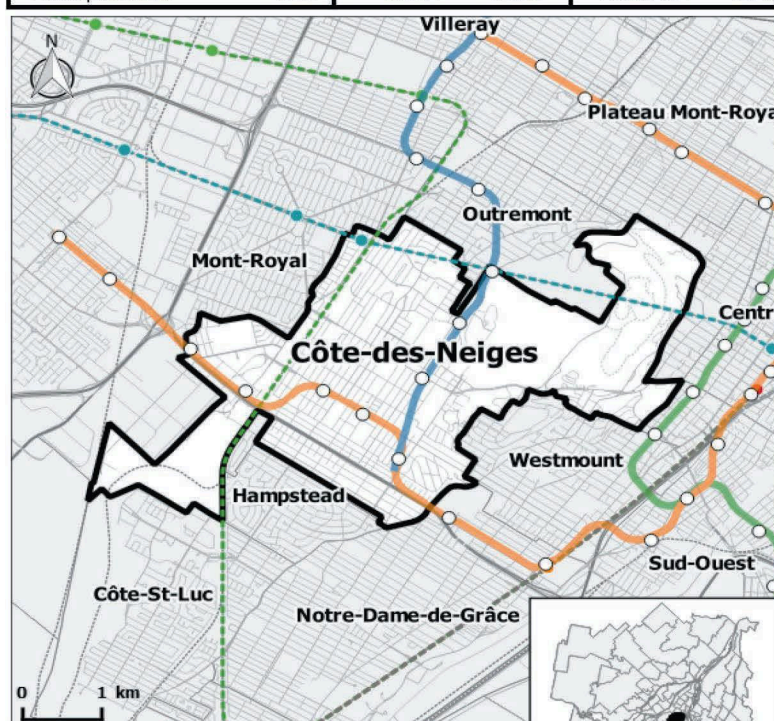
Les recommandations 1 à 4 sont du ressort du promoteur alors que les recommandations 5 à 8 sont optionnelles et relèvent des autorités municipales.

ANNEXE

EXTRAIT ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION SECTEUR CÔTE-DES-NEIGES

105 - Montréal : Côte-des-Neiges

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


 Superficie: 15.7 km²

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

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

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

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

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



4845 CHEMIN DE LA CÔTE SAINT LUC
Dossier préliminaire en Architecture de Paysage

Architectes paysagistes:

VP **VERSION PAYSAGE**
ARCHITECTES PAYSAGISTES

372 Sainte-Catherine O. suite
218, Montréal, QC H3B 1A2
(514) 499-7083
versionpaysage@gmail.com
www.versionpaysage.com

Architectes:

ACDF
ARCHITECTURE

6250 Rue Hutchison,
local 201,
Montréal QC H2V 4C5
(514) 456-1151
www.ACDF.CA

Ingénieurs:

GeniMac
Expertise conseil

5811 Ave
Christophe-Colomb,
Montreal, Quebec
H2S 2G3

Client:

V
VERTERRA

4480 Chemin de la
Côte-de-Liesse #318,
Mont-Royal,
QC H4N 2R1

PRÉSENTATION CONCEPT
2020-08-05

TABLE DES MATIÈRES

-	PLAN CONCEPT	4
-	PLAN D'ENSEMBLE DÉTAILLÉ.....	5
-	PLAN COULEUR.....	6
-	GESTION DES EAUX PLUVIALES.....	7
-	MOBILIER URBAIN.....	8
-	MATÉRIAUX PROPOSÉS	9
-	LISTE DE VÉGÉTAUX PROPOSÉS	10
-	TABLEAU DES PLANTATIONS.....	11

PLAN CONCEPT

PAVÉS PERMÉABLES TOUT AU LONG DE L'ALLÉE POUR
UNE MEILLEURE GESTION DES EAUX PLUVIALES
ET UNE HOMOGENÉITÉ ENTRE LES DEUX LOT

VÉGÉTAUX
D'OMBRES

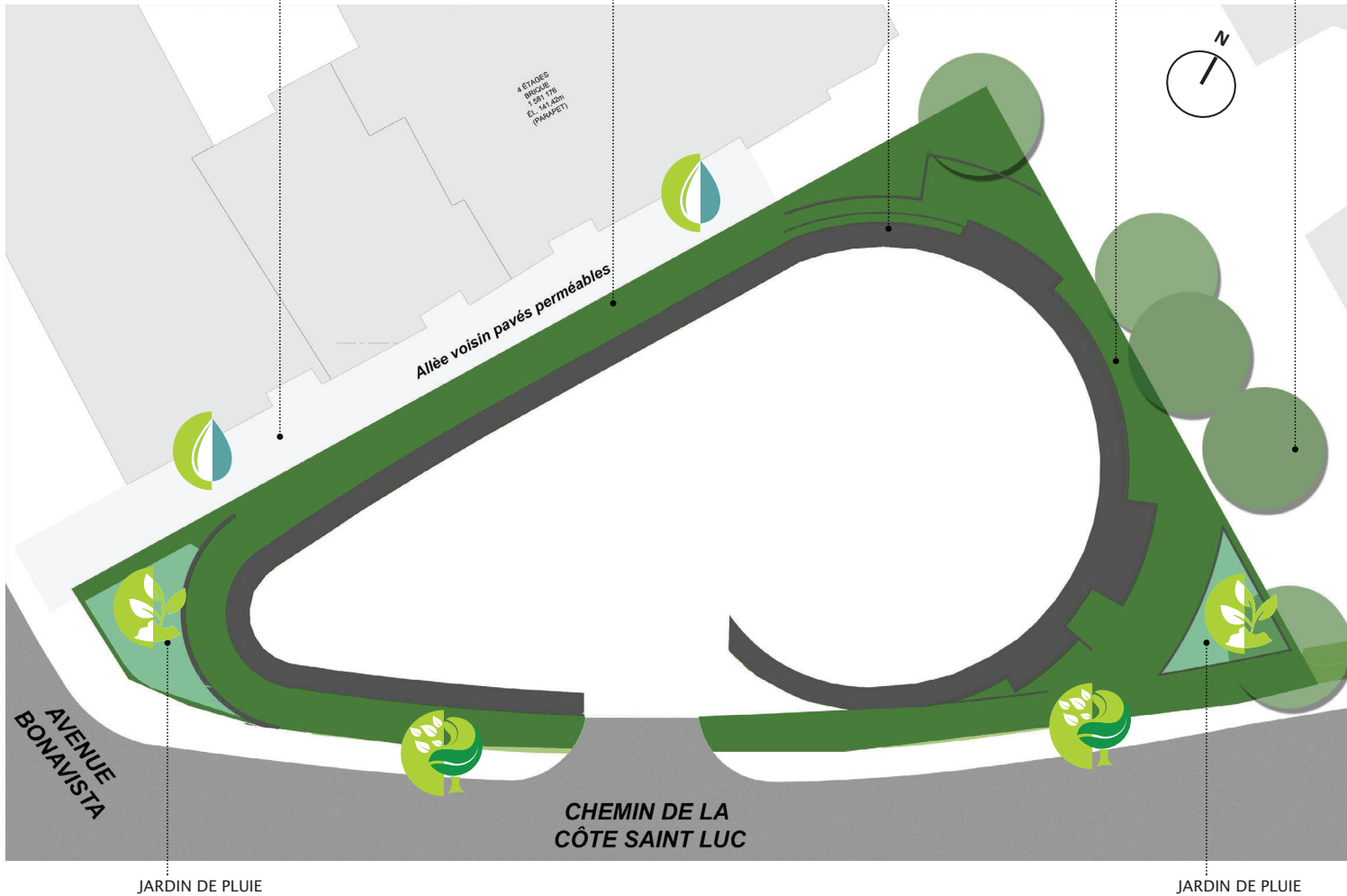
BANDE DE CIRCULATION
PIÉTONNE QUI DESSINE
L'ARCHITECTURE DU BÂTIMENT

CEINTURE
VERTE

ARBRES
EXISTANTS

MESURES DE
DÉVELOPPEMENT DURABLE
POUR LA GESTION DES EAUX
PLUVIALES. VOIR PAGE 7

-  OUVRAGES MINÉRALES
ET MÉCANIQUES
-  INTERCEPTION PAR LE
GRAND FEUILLAGE
-  JARDINS DE PLUIE



GESTION DES EAUX PLUVIALES

BUT: RÉPONDRE À L'ENJEU DE LA GESTION DES EAUX PLUVIALES
DANS LES MESURES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE



CRÉATION D'ESPACES ÉPONGE PAR
L'INTERMÉDIAIRE DES JARDINS DE PLUIE
(BASSIN DE BIORÉTENTION)



GESTION DES EAUX PLUVIALES PAR DES
OUVRAGES MINÉRALES ET MÉCANIQUES



RALENTIR LE DÉBIT
PAR L'INTERCEPTION DU FEUILLAGE

BUT:

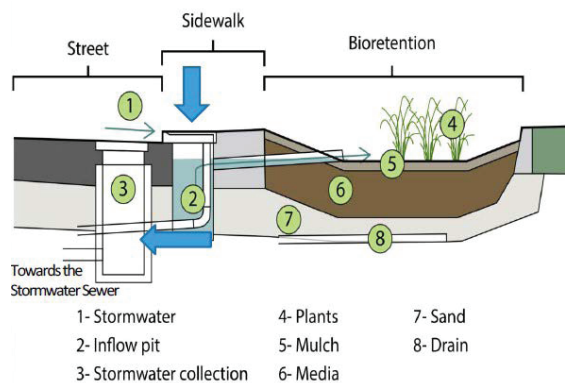
- DÉPLACER LE DÉBIT DE POINTE DANS LE CAS D'ÉVÈNEMENTS DE PLUIE IMPORTANTES
- AUGMENTER L'INFILTRATION
- MAXIMISER LA RETENUE SUR PLACE
- FILTRER LES POLLUANTS TRANSPORTÉS PAR LA PLUIE
- DIVERSIFIER LA PLANTATIONS
- DÉGORGER LE SUBSTRAT D'EAU PENDANT LE CLIMAT FROID EN AJOUTANT UN DRAIN PERFORÉ POUR CONTINUER L'INFILTRATION.

BUT:

- DIMINUER LES SURFACES IMPERMÉABLES
- REMPLACER L'ALLÉE DES VOISINS PAR UNE SURFACE POREUSE EN PAVÉ PERMÉABLE
- DISPOSER DE PUISARDS AVEC FILTRES ET CONTÔRLE DE DÉBIT
- OPTIMISER LES CIRCULATIONS DES EAUX DE RUISSELEMENT

BUT:

- INTERCEPTION PAR LE GRAND FEUILLAGE DES ARBRES
- CHOISIR LES ARBRES ADAPTÉS AU JARDINS DE PLUIE ET RUE
- CRÉATION D'UNE CANOPÉE CONTINUE À TRAVERS UN BON ESPACEMENT DES ARBRES



COUPE TYPE D'UN JARDIN DE PLUIE EN CLIMAT FROID
CRÉDIT: ÉMILIE LANGLOIE-PATTERSON

Perméabilité simplifiée

Pavé Perméable

Conçu avec un joint élargi entre les pavés afin de permettre l'infiltration des eaux pluviales.

Petit granulat (2.5-10 mm)

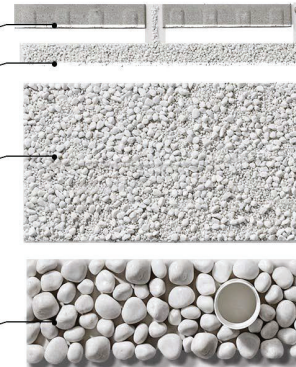
Il filtre les contaminants et les débris provenant du ruissellement des eaux de pluie.

Moyen granulat (5-28 mm)

Couche de transition continuant à filtrer les polluants.

Gros granulat (40-80 mm)

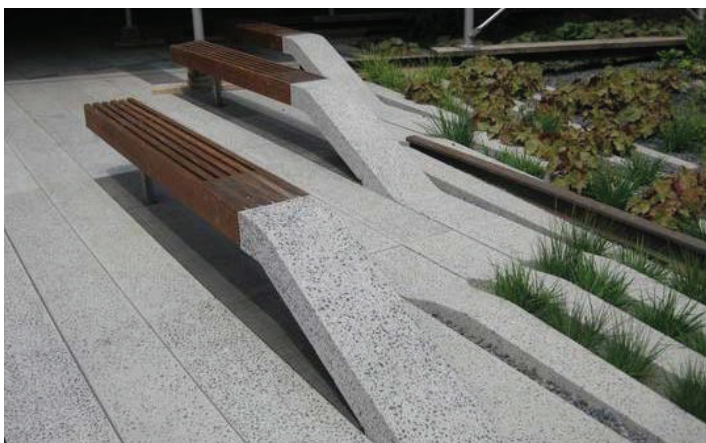
Couche réservoir pour la récupération de l'eau de pluie et contenant un tuyau de drainage pour évacuer l'eau excédentaire.



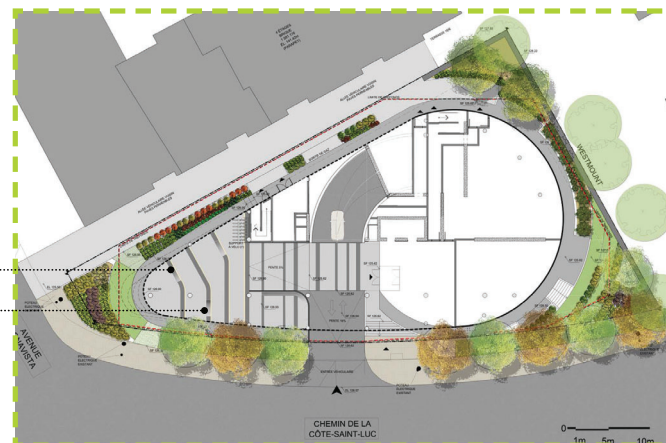
CONSTITUTION DU PAVÉ PERMÉABLE
CRÉDIT: TECNO-BLOC



MOBILIER URBAIN



BANCS EN BÉTON QUI
SE DÉTACHENT DU
SOL AVEC UNE BANDE
D'ÉCLAIRAGE



MATÉRIAUX PROPOSÉS



PAVÉS DE BÉTON PRÉFABRIQUÉS



PAVÉS ALVÉOLÉS



PAILLIS DE BOIS BRF



GAZON EN PLAQUES DANS LES
ESPACES VÉGÉTALISÉS



BÉTON COULÉ POUR LES BANCs



BÉTON COULÉ POUR LES
CHEMINS DE CIRCULATION
PIÉTONNE

LISTE DE VÉGÉTAUX PROPOSÉS

ARBRES FEUILLUS



BA - *Betula alleghaniensis*
Bouleau jaune



GD - *Gymnocladus dioicus*
Chicot du Canada



GTS - *Gleditsia triacanthos*
'Skyline'
Févier d'Amérique 'Skyline'



UH - *Ulmus homestead*
Orme homestead

ARBUSTES



Ac- *Alnus crispa*
Aulne crispé



Af *Amorpha fructuosa*
Amorpha



Be- *Berberis thunbergii* 'Rose
Glow'
Épine-vinette 'Rose glow'



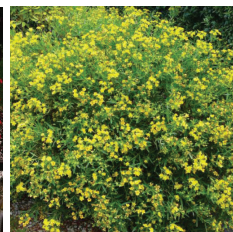
Cs- *Cornus stolonifera* 'Artic fire'
Cornouiller stolonifère 'Artic fire'



DI- *Diervilla lonicera*
Dierville chèvrefeuille



Eac- *Euonymus alatus*
'Compactus'
Fusain ailé compacte



Hk- *Hypericum kalmianum*
Millepertuis de Kalm



Hya- *Hydrangea arborescens*
'Annabelle'
Hydrangée 'Annabelle'



Ro- *Rubus odoratus*
Ronce odorante



Spv- *Spiraea x Van Houtteii*
Spirée Van Houtte



VI- *Viburnum lentago*
Viorne flexible

ARBUSTES CONIFÈRES



Tcc- *Taxus cuspidata* 'Capitata'
If japonais pyramidal



Txc- *Taxus x media* 'Cita-
tion'
If hybride

GRAMINÉES



ag- *Andropogon gerardii*
Barbon de Gérard



cak- *Calamagrostis acutiflora*
'Karl Foerster'
Agrostide a 'Karl Foerster'



dec- *Deschampsia cespitosa*
Canche cespiteuse

VIVACES



hbi- *Heuchera* 'Blackberry Ice'
Heuchère 'Blackberry Ice'



hos- *Hosta* 'Fire & Ice'
Hosta 'Fire and ice'



- *Hemerocallis* 'Stella d'Oro'
Hemerocalle 'Stella d'Oro'



ms- *Matteuccia struthiolepis*
Matteuccie fougère-à-l'autruche

TABLEAU DES PLANTATIONS

TABLEAU DE PLANTATIONS	CLEF	QUANTITÉ	NOM BOTANIQUE	NOM COMMUN	DIMENSIONS À L'ACHAT	DISTANTE C/C	MÉTHODE DE PLANTATION
ARBRES FEUILLUS							
					Diam. Tronc VARIABLE		
ombre	BA	-	<i>Betula alleghaniensis</i>	Bouleau jaune	50mm	variable	motte
mi-ombre-soleil	GD	-	<i>Gymnocladus dioicus</i>	Chicot du Canada	50mm	variable	motte
mi-ombre-soleil	GTS	-	<i>Gleditsia triacanthos</i> 'Skyline'	Févier d'Amérique 'Skyline'	50mm	variable	motte
noue-bassin	UH	-	<i>Ulmus homestead</i>	Orme homestead	50mm	variable	motte
ARBUSTES FEUILLUS							
					Hauteur	C/C	
noue-bassin	Ac	-	<i>Alnus crispa</i>	Aulne crispé	800mm	variable	pot
soleil	Af	-	<i>Amorpha frutucens</i>	Amorpha	800mm	800mm	pot
soleil	Be	-	<i>Berberis thunbergii</i> 'Rose Glow'	Épine-vinette 'Rose glow'	800mm	800mm	pot
soleil	Cs	-	<i>Cornus stolonifera</i> 'Artic fire'	Cornouiller stolonifère 'Artic fire'	800mm	1000mm	pot
noue-bassin	DI	-	<i>Diervilla lonicera</i>	Dierville chèvrefeuille	800mm	1000mm	pot
mi-ombre-ombre	Eac	-	<i>Euonymus alatus</i> 'Compactus'	Fusain ailé compacte	800mm	variable	pot
mi-ombre-ombre	Hk	-	<i>Hypericum kalmianum</i>	Millepertuis de Kalm	800mm	350mm	pot
mi-ombre-ombre	Hya	-	<i>Hydrangea arborescens</i> 'Annabelle'	Hydrangée 'Annabelle'	800mm	600mm	pot
mi-ombre-ombre	Ro	-	<i>Rubus odoratus</i>	Ronce odorante	800mm	variable	pot
noue-bassin	Spv	-	<i>Spiraea x Van Houtteii</i>	Spirée Van Houtte	800mm	800mm	pot
noue-bassin	VI	-	<i>Viburnum lentago</i>	Viorne flexible	800mm	800mm	pot
ARBUSTES CONIFÈRES							
					Hauteur	C/C	
mi-ombre-ombre	Tcc	-	<i>Taxus cuspidata</i> 'Capitata'	If hybride japonais	1500 mm	800	pot/motte
mi-ombre-ombre	Txc	-	<i>Taxus x media</i> 'Citation'	If hybride	800	700	pot/motte
GRAMINÉES							
					Dim.pot	C/C	
noue-bassin	ag	-	<i>Andropogon gerardii</i>	Barbon de Gérard	1l	450mm	pot
mi-ombre-soleil	cak	-	<i>Calamagrostis acutiflora</i> 'Karl Foerster'	Agrostide a 'Karl Foerster'	3l	450mm	pot
mi-ombre-soleil	dec	-	<i>Deschampsia cespitosa</i>	Canche cespitose	3l	450mm	pot
VIVACES							
					Dim.pot	C/C	
ombre-mi-ombre-soleil	hbi	-	<i>Heuchera</i> 'Blackberry Ice'	Heuchère 'Blackberry Ice'	3l	350mm	pot
ombre-mi-ombre-soleil	hos	-	<i>Hosta</i> 'Fire & Ice'	Hosta 'Fire and ice'	3l	350mm	pot
mi-ombre-soleil	hso	-	<i>Hemerocallis</i> 'Stella d'Oro'	Hemerocalles 'Stella d'Oro'	3l	350mm	pot
ombre-mi-ombre-soleil	ms	-	<i>Matteuccia struthioteis</i>	Matteuccie fougère-à-l'autruche	3l	350mm	pot

*Remarque : toutes les plantations doivent être munies d'un système d'irrigation (sauf dans le cas des projet LEED), de paillis, et du tuteurage nécessaire.

Numéro de dossier : 1203558050	
Unité responsable	administrative Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme
Objet	Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la construction d'un nouveau bâtiment résidentiel de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).



COMITÉ CONSULTATIF D'URBANISME

Séance publique du mercredi 16 septembre 2020, à 18 h 30
 En vidéo conférence

Extrait du compte rendu

3.2. 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc - PPCMOI nouvelle construction

Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la construction d'un bâtiment de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).

Présentation : Dino Credico, conseiller en aménagement

Description du projet

Une demande de projet particulier a été déposée à la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises en date du 5 août 2020.

Les travaux visent la construction d'un bâtiment de 12 étages comprenant 77 unités d'habitation avec un stationnement en souterrain répartie sur 3 étages.

Les détails du projet sont disponibles à même les documents de présentation utilisés par la Direction.

Analyse de la Direction

Après étude des documents présentés, la Division de l'urbanisme formule un avis favorable au projet, et ce, pour les raisons suivantes:

- le plan d'urbanisme permet une densification du site;
- un projet semblable a déjà été présenté au CCU en avis préliminaire et ce dernier a reçu un avis favorable;
- le projet permet de créer 77 nouveaux logements de grandes superficie;
- le projet propose une architectures contemporaine qui s'intègre au cadre bâti existant;
- la volumétrie du bâtiment a été conçue pour réduire les impacts d'ombrage sur les propriétés situées dans la municipalité de Westmount (niveau en gradin, marges de recul, concept en palier, etc.).

Cette recommandation est accompagnée des conditions suivantes:

- retirer les deux unités de stationnement en surface;
- faire valider l'étude de circulation par le bureau technique de l'arrondissement.

Délibération du comité

Les membres du comité sont en accord avec l'analyse de la DAUSE. Cependant, certains membres se questionnent sur la pertinence d'avoir le stationnement pour vélo réparti sur trois étages. Aussi, l'utilisation de murs rideaux soulève une interrogation sur l'efficacité énergétique du bâtiment. Les membres veulent s'assurer que la facture architecturale ne change pas suite à l'approbation du PPCMOI.

Recommandation du comité

Le comité recommande de déposer au conseil d'arrondissement un projet de résolution visant à autoriser et à encadrer le projet soumis.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Responsable du dossier

Dino CREDICO

Conseiller en aménagement

Tél. : 514 868-4463

Numéro de dossier : 1203558050

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

Séance ordinaire du lundi 7 décembre 2020

Résolution: CA20 170342

ADOPTION DU PROJET DE RÉOLUTION - PP-124

ATTENDU QUE le comité consultatif d'urbanisme a recommandé, le 16 septembre 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 QU'à partir du 1^{er} avril 2021, la demande de permis de construire de ce projet sera assujéti à la conclusion d'une entente en vertu du Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial. Le nombre de logements, pour chacune des catégories, sera déterminé lors du dépôt de la demande de permis visant à réaliser le projet.

Il est proposé par Marvin Rotrand

appuyé par Christian Arseneault

D'adopter, tel que soumis, le projet de résolution approuvant le projet particulier PP-124 visant à autoriser la construction d'un nouveau bâtiment de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc, 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, conformément aux règles de l'arrêté ministériel 2020-049 du 4 juillet 2020, pour remplacer 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 15 jours et en fixer les modalités.

CHAPITRE I TERRITOIRE D'APPLICATION

1. La présente résolution s'applique à la propriété sise sur le lot 1 581 175 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 construction d'un nouveau bâtiment de 12 étages est autorisée 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 9, afin d'autoriser une hauteur maximale de 12 étages et 42 m;
- à l'article 34 afin d'autoriser une densité maximale de 5.5.

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

CHAPITRE III **CONDITIONS**

SECTION 1 **CONDITIONS GÉNÉRALES**

SOUS-SECTION 1 **CADRE BÂTI**

3. La hauteur maximale en mètre et en étage pour chaque bâtiment ou partie de bâtiment doit correspondre à celle identifiée sur les plans intitulés « Coupes projetées » 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.

4. Les marges minimales doivent correspondre à celles identifiées sur le plan intitulé « Implantation projetée » 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 mais doivent respecter les marges de recul prescrites à la grille des usages et spécifications 0663.

5. La densité maximale autorisée est de 5.5.

6. La superficie de plancher maximale autorisée pour l'usage habitation est de 9 700 m².

SOUS-SECTION 2 **AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET OCCUPATION DES COURS ET DES TOITS**

7. 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.

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

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

10. 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.

11. Les toits du bâtiment doivent être aménagés avec une terrasse, un patio ou une pergola.
12. 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.
13. Une clôture doit être approuvée selon les critères de l'article 19.

SOUS-SECTION 3

STATIONNEMENT

14. Aucune unité de stationnement n'est autorisée à l'extérieur du bâtiment.

SECTION 2

AUTRES CONDITIONS

15. Une demande de permis de construction déposée en vertu de la présente résolution doit être accompagnée d'un plan de gestion des déchets comprenant les éléments suivants:

- 1° les méthodes utilisées pour la gestion des matières résiduelles (déchets, recyclage, compostage);
- 2° les espaces intérieurs qui sont destinés à trier et entreposer les matières résiduelles (ex. : conteneurs, bacs, salle réfrigérée, salle ventilée, compacteurs, etc.);
- 3° les espaces extérieurs utilisés le jour de la collecte et la méthode utilisée pour le déplacement des matières résiduelles (entrée et sortie du bâtiment);
- 4° la méthode d'entretien de ces espaces extérieurs;
- 5° la méthode de collecte privée ou publique;
- 6° s'il y a lieu, la circulation des véhicules de collecte sur le terrain et la fréquence des collectes.

SECTION 3

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

16. 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), du paragraphe 7° de l'article 668 de ce même règlement et selon les objectifs et critères de la présente section.

SOUS-SECTION 1

IMPLANTATION D'UN BÂTIMENT

17. 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 projetée », 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 les toits.

SOUS-SECTION 2

ARCHITECTURE D'UN BÂTIMENT

18. 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 projetées », 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° L'apparence architecturale de toutes les façades doit être traitée comme des façades principales;
- 4° La fenestration doit être maximisée pour assurer un grand apport de lumière aux espaces intérieurs et profiter des vues possibles;
- 5° Le rez-de-chaussée doit favoriser un lien avec le domaine public et contribuer à l'animation de la rue;
- 6° Les matériaux employés doivent présenter des qualités de durabilité;
- 7° 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

19. 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° L'aménagement d'une voie d'accès véhiculaire doit se faire de façon à minimiser son impact par rapport à la sécurité des piétons;
- 4° 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;
- 5° 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;
- 6° Le traitement d'une clôture doit s'harmoniser avec l'architecture du bâtiment et doit contribuer à la mise en valeur du site;
- 7° Un espace dédié à l'entreposage temporaire des matières résiduelles doit être pourvue, sur au plus 3 côtés, d'un écran paysager à feuillages persistants ou d'une clôture opaque ou d'un

élément architectural qui s'harmonisent avec le bâtiment. Cet écran doit avoir comme fonction de protéger et de dissimuler cet espace.

ANNEXE A

Intitulée "Territoire d'application"

ANNEXE B

Intitulée "Coupes projetées"

ANNEXE C

Intitulée "Implantation projetée"

ANNEXE D

Intitulée "Perspectives projetée"

Un débat s'engage.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

40.12 1203558050

Geneviève REEVES

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 9 décembre 2020