Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

Séance extraordinaire du conseil d'arrondissement

AVIS est par les présentes donné qu'une **séance extraordinaire** du conseil d'arrondissement est convoquée par la mairesse de l'arrondissement, Mme Sue Montgomery, pour être tenue par vidéo conférence via Zoom, le **jeudi 11 mars 2021 à 17 h 30,** et qu'il y sera pris en considération les sujets énumérés à l'ordre du jour ci-joint :

ORDRE DU JOUR

10 – Sujets d'ouverture

10.01 Ouverture

CA *Direction des services administratifs et du greffe*

Ouverture de la séance.

10.02 Ordre du jour

CA *Direction des services administratifs et du greffe*

Adopter l'ordre du jour de la séance extraordinaire du 11 mars 2021 à 17 h 30 du conseil d'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

10.03 Commentaires

CA *Direction des services administratifs et du greffe*

Période de commentaires de la mairesse et des conseillers.

10.04 Questions

Période de questions du public.

Une période de 30 minutes sera consacrée aux questions et aux demandes des citoyens.

10.05 Questions

CA *Direction des services administratifs et du greffe*

Période de questions des membres du conseil.

40 – Urbanisme - Démolition/Transformation

Immeuble du 2174-2180, avenue de Clifton

40.01 Présentation

Présentation de la demande de démolition de l'immeuble situé au 2174-2180, avenue de Clifton et son programme préliminaire de réutilisation du sol dégagé (Sébastien Manseau, chef de division).

40.02 Représentation des parties concernées

40.02.01 Représentation des appelants.

40.02.02 Représentation du représentant du propriétaire.

40.03 Questions

CA *Direction des services administratifs et du greffe*

Période de questions des membres du conseil portant exclusivement sur la demande de démolition et son programme préliminaire de réutilisation du sol dégagé.

40.04 Urbanisme – Démolition | Transformation

CA *Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises* – 1213558015

Statuer sur la demande d'appel de la décision du comité de démolition CD20-007 relativement à une demande de démolition de l'immeuble situé au 2174-2180, avenue de Clifton – Demande de permis de démolition # 3002047674

Immeuble du 6035-6045, rue de Maisonneuve Ouest

40.05 Présentation

Présentation de la demande de démolition de l'immeuble situé au 6035-6045, rue de Maisonneuve Ouest et son programme préliminaire de réutilisation du sol dégagé (Sébastien Manseau, chef de division).

40.06 Représentation des parties concernées

40.06.01 Représentation des appelants**.**

40.06.02 Représentation du représentant du propriétaire.

40.07 Questions

CA *Direction des services administratifs et du greffe*

Période de questions des membres du conseil portant exclusivement sur la demande de démolition et son programme préliminaire de réutilisation du sol dégagé.

40.08 Urbanisme – Démolition | Transformation

CA *Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises* – 1213558014

Statuer sur la demande d'appel de la décision du comité de démolition CD20-006 relativement à une demande de démolition de l'immeuble situé au 6035-6045 boul. De Maisonneuve Ouest – Demande de permis de démolition # 3002047834.

Conformément à l'article 325 de la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, c. C-19), ne peut être pris en considération que les affaires spécifiées dans l'avis de convocation, sauf si tous les membres du conseil sont alors présents et y consentent.

FAIT à Montréal, ce 4 mars 2021.

Geneviève Reeves, avocate
Secrétaire d'arrondissement

Système de gestion des décisions des instances
RECOMMANDATION

CA : 40.01

2021/03/11
17:30

Dossier # : 1213558015

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
Projet :	-
Objet :	Statuer sur la demande d'appel de la décision du comité de démolition CD20-007 relativement à une demande de démolition de l'immeuble situé au 2174-2180, avenue de Clifton – Demande de permis de démolition # 3002047674

ATTENDU que le comité de démolition a autorisé avec conditions la démolition du bâtiment situé au 2174-2180, avenue de Clifton lors de sa séance tenue le 16 décembre 2020;
ATTENDU que deux demandes d'appel de cette décision ont été déposées dans les délais prescrits;

ATTENDU que les conditions du comité répondent en partie aux préoccupations argumentées dans les demandes d'appel de décision;

ATTENDU que de nouvelles conditions visent à assurer que le nombre d'unité de logement sera réduit et que d'avantages d'unités de plus grande dimensions seront offertes;

ATTENDU qu'une nouvelle condition vise à assurer l'engagement du propriétaire pour le chargement de la neige déblayée pour permettre l'accès au stationnement souterrain;

IL EST RECOMMANDÉ :

D'autoriser, conformément au Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009), la démolition de l'immeuble situé 2174-2180, avenue de Clifton et son programme préliminaire de réutilisation du sol dégagé, aux conditions suivantes :

1. Que les documents suivants soient soumis préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :
    1. un plan d'aménagement paysager localisant un espace extérieur dédié à la gestion des matières résiduelles;
    2. un plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
    3. un plan de gestion des matières résiduelles des futures occupations;
    4. un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier;
    5. une stratégie de déneigement.
2. Qu'aucun appareil de climatisation ne soit installé sur un balcon ou une façade;
3. Que des espaces de rangement intérieur soient aménagés;

4. Que le nombre d’unité de logement soit réduit afin d’offrir davantage d’unités de plus grande dimension;
5. Que la fluidité et la sécurité de l’accès au stationnement souterrain soit démontrée;
6. Qu’une demande de permis pour la construction d’un projet conforme à la réglementation d’urbanisme, au projet de réutilisation du sol dégagé, et aux présentes conditions, soit déposée préalablement à la délivrance du certificat d’autorisation de démolition et ce dans les 12 mois suivants la présente approbation;
7. Que les travaux de démolition soient entrepris dans les 6 mois suivant la délivrance du certificat d’autorisation de démolition;
8. Que les travaux de démolition soient terminés dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d’autorisation de démolition;
9. Qu’au moins 10% des unités soient de type familial comprenant trois chambres et plus et une superficie minimale de 96 m²;
10. Qu’au plus 25% des unités aient une superficie de 50 m² et moins;
11. Qu’aucun logement ne soit entièrement aménagé sous le niveau du rez-de-chaussée;
12. Que le propriétaire s’engage à retenir une des deux options suivantes pour le chargement de la neige déblayée afin de donner accès au stationnement souterrain :
    1. Retenir les services d’un entrepreneur privé;
    2. Obtenir un permis annuel pour déposer la neige sur le domaine public.

Signé par Stephane P PLANTE **Le** 2021-03-05 09:38

Signataire : Stephane P PLANTE

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

Système de gestion des décisions des instances
SOMMAIRE DÉCISIONNEL

IDENTIFICATION — Dossier # :1213558015

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
Projet :	-
Objet :	Statuer sur la demande d'appel de la décision du comité de démolition CD20-007 relativement à une demande de démolition de l'immeuble situé au 2174-2180, avenue de Clifton – Demande de permis de démolition # 3002047674

CONTENU

CONTEXTE

Des demandes d'appel de la décision du comité de démolition ont été déposées à l'arrondissement en vertu de l'article 25 du Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02-17009). Cette demande d'appel concerne la demande de démolition # 3002047674, déposée le 17 juin 2020, et visant l'immeuble portant l'adresse 2174-2180, avenue de Clifton.
Ces demandes d'appel font suite à la décision favorable à la demande de démolition du bâtiment rendue par le comité de démolition de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce lors de sa séance du 16 décembre 2020.

En vertu de l'article 26 du même règlement, le conseil d'arrondissement peut confirmer la décision du comité ou rendre toute autre décision.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

1203558053 : Poursuivre la procédure de demande d'autorisation de démolition pour neuf demandes de certificat d'autorisation de démolition, conformément aux règles de l'arrêté ministériel 2020-049 du 4 juillet 2020, en remplaçant la possibilité de faire connaître son opposition à la démolition (article 148.0.7 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, RLRQ, c. A-19.1), par une consultation écrite d'une durée de 15 jours annoncée au préalable par un avis public.
2020-12-16 - CD20-007 : Décision rendue avec conditions

DESCRIPTION

L'immeuble visé par la demande
Le bâtiment visé par la demande de démolition est situé au 2174-2180, avenue Clifton à l'intersection du Boul. De Maisonneuve Ouest. Construit en 1962, il n'a aucune valeur patrimoniale et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur. Le bâtiment qui était jusqu'à tout récemment occupé par l'entreprise Sutton Plumbing & Heating Supplies Ltd à des fins d'entreposage et de manutention, n'est pas situé dans un secteur patrimonial et ne fait pas l'objet d'une protection patrimoniale au niveau municipal, provincial ou fédéral.

Le bâtiment a fait l'objet d'une expertise d'ingénierie par MATH Solutions d'ingénierie en 10 juin 2020. Le rapport fait état que la réutilisation de la structure pour permettre un projet résidentiel n'est également pas recommandée compte tenu des importants travaux qui devraient être mis en place. Donc, pour des raisons économiques, de sécurité, de logistiques et d'échéanciers, il serait fortement recommandé de démolir et reconstruire toute la structure existante.

L'utilisation projetée du sol dégagé
Le projet de remplacement prévoit la construction d'un bâtiment résidentiel incluant 38 unités de logement réparties sur 3 étages avec mezzanines. Un total de 12 unités de stationnement automobile et 32 unités de stationnement pour vélo réparties à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment sont proposés. L'usage résidentiel du projet de remplacement est compatible avec le milieu environnant et son gabarit proposé est caractéristique des têtes d'îlot reconverties en habitation sur cette portion du boul. De Maisonneuve. Le bâtiment s'inscrit dans la continuité de l'alignement résidentiel sur l'avenue de Clifton. Des revêtements nobles et durables sont proposés sur l'ensemble des façades en privilégiant la maçonnerie. La nouvelle construction s'intègre architecturalement aux bâtiments adjacents tout en témoignant de son époque de construction de façon contemporaine. La proposition architecturale s'accompagne d'un verdissement des espaces libres, de bacs de plantation et d'un toit végétalisé.

Le projet de remplacement déroge à une disposition du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276) en cours de modification par le projet de règlement RCA20 17336. Il s'agit du paragraphe 2 de l'article 573.1 qui prévoit que dorénavant, une voie d'accès desservant une aire de stationnement doit avoir une largeur minimale de 5,5 m lorsqu'elle est à double sens.

Un projet de démolition prévoyant la démolition complète du bâtiment a été présenté à deux reprises au Comité consultatif d'urbanisme (CCU) le 29 juillet 2020 et le 18 novembre 2020 et a reçu deux avis préliminaires favorables de la part du comité. Par la suite, le projet a été présenté au comité de démolition le 16 décembre 2020, et celui-ci a rendu une décision favorable à la démolition, considérant que:

- La demande satisfait aux critères applicables du Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009);
- Le bâtiment visé par la demande de démolition présente peu d'intérêt patrimonial et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur;
- L'usage résidentiel proposé du projet de remplacement est compatible avec le milieu environnant et constitue une grande amélioration pour le secteur.
- Le bâtiment visé par la demande de démolition présente peu d'intérêt patrimonial et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur;
- La construction hors toit devra être approuvée en Titre VIII selon les critères prévus à l'article 22 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276);
- Le projet de remplacement devra être approuvé conformément au Titre VIII selon les critères prévus à l'article 122.14 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276) traitant de la construction d'un bâtiment destiné à être occupé par un usage sensible et situé sur un terrain adjacent à l'emprise d'une voie ferrée principale;
- Les mesures de mitigation formulées dans le rapport intitulé « Étude de conformité acoustique et vibratoire au coin de la rue Clifton et du boulevard De Maisonneuve » préparé par l'Atelier 7hz devront être mises en place;
- Le projet de remplacement est assujetti à la Politique locale sur le logement abordable, social et familial si la demande de permis de construire est déposée

avant le 1er avril 2021, dans le cas contraire, il sera assujetti au Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial;
- Le Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009) impose l'exigence de fournir une garantie bancaire d'un montant équivalent à 15% de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière, assurant le respect des conditions imposées et l'exécution du programme de réutilisation du sol dégagé;
- Une autorisation en vertu du Règlement sur les dérogations mineures (RCA02 17006) pourrait être demandée afin d'autoriser que le projet de remplacement soit doté d'une voie d'accès au stationnement souterrain d'une largeur de 3.2 m.

La décision favorable du comité de démolition est assortie des conditions suivantes :

- Que les documents suivants soient soumis préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :
- un plan d'aménagement paysager localisant un espace extérieur dédié à la gestion
- des matières résiduelles;
  - un plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
  - un plan de gestion des matières résiduelles des futures occupations;
  - un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier;
  - une stratégie de déneigement.
- Qu'aucun appareil de climatisation ne soit installé sur un balcon ou une façade;
- Que des espaces de rangement intérieur soient aménagés;
- Que le nombre d'unités de logement soit réduit afin d'offrir davantage d'unités de plus grande dimension;
- Que la fluidité et la sécurité de l'accès au stationnement souterrain soient démontrées;
- Qu'une demande de permis pour la construction d'un projet conforme à la réglementation d'urbanisme, au projet de réutilisation du sol dégagé, et aux présentes conditions, soit déposée préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition et ce dans les 12 mois suivants la présente approbation;
- Que les travaux de démolition soient entrepris dans les 6 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition;
- Que les travaux de démolition soient terminés dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition.

À la suite de cette décision, l'arrondissement a reçu 2 demandes d'appel de cette décision de la part des citoyens. Les principales préoccupations argumentées dans ces demandes d'appel sont les suivantes :

- La dangerosité de l'accès au stationnement;
- La gestion de la neige et du déneigement;
- L'importance d'obliger l'aménagement des climatiseurs sur le toit;
- Dégradation significative de la qualité de vie;
- Augmenter le nombre de logements familiaux en proportion aux studios.

La Direction de l'aménagement urbain est d'avis que les préoccupations argumentées par les demandeurs d'appel sont en bonne partie répondues par les conditions imposées par le comité de démolition dans sa décision rendue.

JUSTIFICATION

Bien que les conditions du comité répondent en partie aux préoccupations argumentées dans les demandes d'appel de décision, nous proposons l'ajout de nouvelles conditions. Celles-ci visent à encadrer le nombre d'unité de logement de très petites dimensions et l'augmentation du nombre d'unités de plus grandes dimensions. De plus, une condition vise à assurer l'engagement du propriétaire pour le chargement de la neige déblayée pour permettre l'accès au stationnement souterrain.
La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE) recommande de rendre une décision favorable au projet et de modifier la décision du comité en y prévoyant les conditions suivantes :

1. Que les documents suivants soient soumis préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :
    1. un plan d'aménagement paysager localisant un espace extérieur dédié à la gestion des matières résiduelles;
    2. un plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
    3. un plan de gestion des matières résiduelles des futures occupations;
    4. un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier;
    5. une stratégie de déneigement.
2. Qu'aucun appareil de climatisation ne soit installé sur un balcon ou une façade;
3. Que des espaces de rangement intérieur soient aménagés;
4. Que le nombre d'unité de logement soit réduit afin d'offrir davantage d'unités de plus grande dimension;
5. Que la fluidité et la sécurité de l'accès au stationnement souterrain soit démontrée;
6. Qu'une demande de permis pour la construction d'un projet conforme à la réglementation d'urbanisme, au projet de réutilisation du sol dégagé, et aux présentes conditions, soit déposée préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition et ce dans les 12 mois suivants la présente approbation;
7. Que les travaux de démolition soient entrepris dans les 6 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition;
8. Que les travaux de démolition soient terminés dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition;
9. Qu'au moins 10% des unités soient de type familial comprenant trois chambres et plus et une superficie minimale de 96 m²;
10. Qu'au plus 25% des unités aient une superficie de 50 m² et moins;
11. Qu'aucun logement ne soit entièrement aménagé sous le niveau du rez-de-chaussée;
12. Que le propriétaire s'engage à retenir une des deux options suivantes pour le chargement de la neige déblayée afin de donner accès au stationnement souterrain :
    1. Retenir les services d'un entrepreneur privé;
    2. Obtenir un permis annuel pour déposer la neige sur le domaine public.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

s.o.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

s.o.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

s.o.

IMPACT(S) LIÉ(S) À LA COVID-19

Compte tenu de l’état d’urgence sanitaire et dans le respect des décrets ministériels portant sur les procédures autres que référendaires qui font partie du processus décisionnel d’un organisme municipal et qui implique le déplacement ou le rassemblement de citoyens, la possibilité pour toute personne intéressée de se faire entendre par le comité d'étude des demandes de démolition a été remplacée par une consultation écrite d’une durée de 15 jours.

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

s.o.

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

Suite à la décision, le permis sera délivré.

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

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

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

Parties prenantes

Lecture :

RESPONSABLE DU DOSSIER

Sophie COURNOYER
conseiller(ere) en amenagement

Tél : 514-872-4031
Télécop. : 000-0000

ENDOSSÉ PAR Le : 2021-03-03

Sébastien MANSEAU
Chef de division

Tél : 514-872-1832
Télécop. :

APPROBATION DU DIRECTEUR DE DIRECTION

Lucie BÉDARD_URB
directeur(trice) - amen. urb.& serv. aux entreprises en arrondissement
Tél : 514-872-2345
Approuvé le : 2021-03-05

Système de gestion des décisions des instances
PIÈCES JOINTES AU DOSSIER

Dossier # : 1213558015

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
Objet :	Statuer sur la demande d'appel de la décision du comité de démolition CD20-007 relativement à une demande de démolition de l'immeuble situé au 2174-2180, avenue de Clifton – Demande de permis de démolition # 3002047674

Comité de démolition

2020-12-16-Présentation Comité de démolition-2174-2180, avenue de Clifton + (2021-02-01)Erratum.pdf

CD20-0007-Clifton-Signé.pdf

Documentation

Clifton_2174-2180_Cahier de Plans.pdf

Clifton_2174-2180_Bruit et Vibration - juin 2020.pdf

Clifton_2174-2180_Rapport d'expertise construction - 2020-06-10.pdf

Clifton_2174-2180_Plan paysage-2020-12-09.pdf

Clifton_2174-2180_Intérêt patrimonial - 2020-06-08.pdf

Clifton_2174-2180_Étude d'impact sur la circulation - 2020-10-27.pdf

Clifton_2174-2180_Document graphique.pdf

Demandes d'appel de la décision

Demandes d'appel de la décision - 2174-2080_Clifton_biffé.pdf

RESPONSABLE DU DOSSIER

Sophie COURNOYER
conseiller(ere) en amenagement

Tél : 514-872-4031
Télécop. : 000-0000

attachant

ERRATUM :

À la diapositive 22 du document de présentation on devrait lire le tableau suivant :

«

Type d'unité	
Studio	12 (32%)
1 c.à.c	13 (34%)
2 c.à.c	11 (29%)
3 c.à.c	2 (5%)

»

et non :

«

Superficie des logements	
Studio	9 (24%)
1 c.à.c	13 (35%)
2 c.à.c	11 (29%)
3 c.à.c	3 (6%)

».

attachant

COMITÉ DE DÉMOLITION

16 décembre 2020

2174-2180, avenue de Clifton - # 3002047674

ORDRE DU JOUR

Ouverture de la séance

1. **Présentation des membres**
2. **Lecture et adoption de l'ordre du jour**
3. **Procédures relatives à une demande de permis de démolition**
4. **Étude du dossier :**
    1. **Présentation de la demande et de l'analyse de la Direction**
    2. **Questions et commentaires du public**
    3. **Questions et commentaires des membres du comité**
    4. **Décision du comité**

Fermeture de la séance

PROCÉDURES

PROCESSUS D'OPPOSITION

EXTRAIT DE LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME

148.0.7 *Toute personne qui veut s'opposer à la démolition doit, dans les 10 jours de la publication de l'avis public ou, à défaut, dans les 10 jours qui suivent l'affichage de l'avis sur l'immeuble concerné, faire connaître par écrit son opposition motivée au greffier ou au secrétaire-trésorier de la municipalité, selon le cas.*

Avant de rendre sa décision, le comité doit considérer les oppositions reçues; ses séances sont publiques.

Il peut en outre tenir une audition publique s'il l'estime opportun.

À l'extérieur du cadre formel d'opposition nous avons reçu une opposition écrite.

OPPOSITION REÇUE

Les principales préoccupations évoquées portent sur les thèmes suivants :

- La hauteur du projet de remplacement en regard de l'impact sur les conditions d'ensoleillement et les vues sur les cours arrière des propriétés avoisinantes;
- L'impact du projet de remplacement sur le stationnement sur rue pour l'ensemble du secteur;
- La superficie et typologie des logements proposés;
- La gestion des matières résiduelles;
- L'emplacement et le bruit générés par les unités de climatisation.

APPEL DE LA DÉCISION DU COMITÉ

EXTRAIT DE LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME

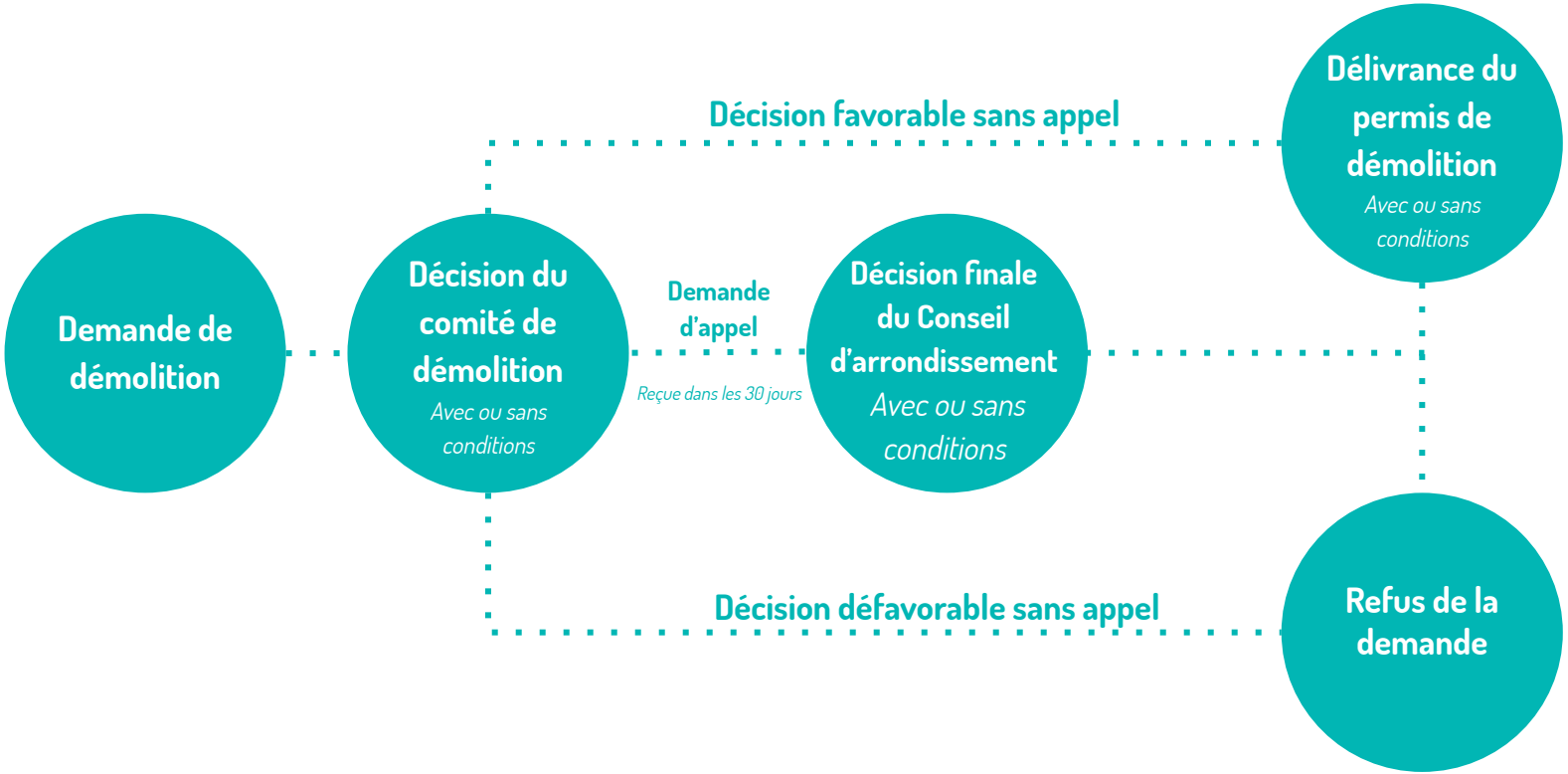
148.0.19. *Toute personne peut, dans les 30 jours de la décision du comité, interjeter appel de cette décision devant le conseil.*

Tout membre du conseil, y compris un membre du comité, peut siéger au conseil pour entendre un appel interjeté en vertu du premier alinéa.

- **Le citoyen qui souhaite faire appel de la décision peut transmettre par écrit sa demande à la secrétaire d'arrondissement**

- **Le conseil d'arrondissement fixera une date pour entendre l'appel et les parties concernées.**

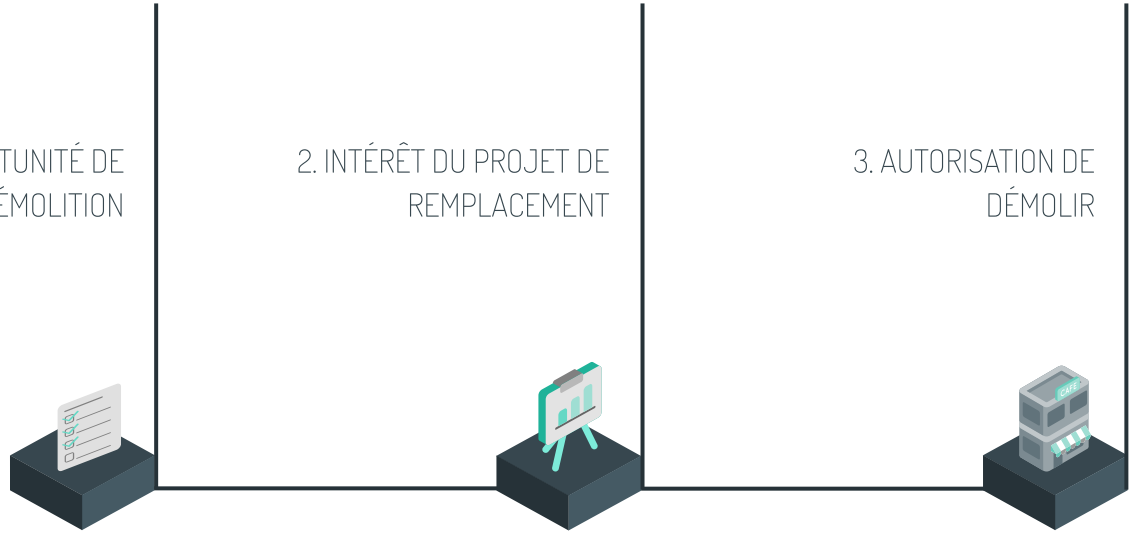
PROCESSUS


Demande de démolition
Décision du comité de démolition
Avec ou sans conditions
Décision favorable sans appel
Délivrance du permis de démolition
Avec ou sans conditions
Demande d'appel
Reçue dans les 30 jours
Décision finale du Conseil d'arrondissement
Avec ou sans conditions
Décision défavorable sans appel
Refus de la demande

CRITÈRES D'ÉVALUATION

Le comité autorise la démolition s'il est convaincu de l'opportunité de la démolition compte tenu de l'intérêt public et de l'intérêt des parties, en tenant compte des critères suivants :

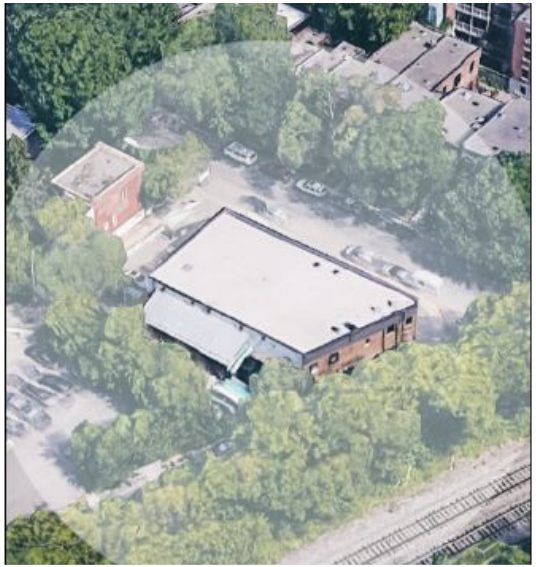
- l'état de l'immeuble visé par la demande;
- la détérioration de l'apparence architecturale, du caractère esthétique ou de la qualité de vie du voisinage;
- le coût de la restauration;
- l'utilisation projetée du sol dégagé;
- la valeur patrimoniale de l'immeuble.



PRÉSENTATION DE LA DEMANDE ET ANALYSE DE LA DIRECTION

VOISINAGE IMMÉDIAT

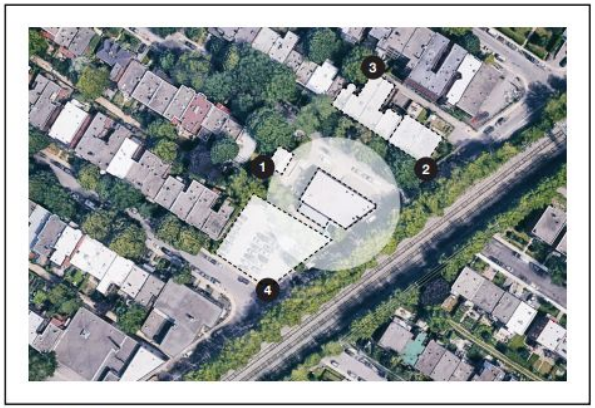
	Actuel	Autorisé
Taux d'implantation	44%	84% MAX
Étage	2	2-3 (12,5 m)



VOISINAGE IMMÉDIAT

1. Bâtiment voisin - 2206 Avenue de Clifton **(Habitation)**

2. Bâtiment voisin - 2135 à 2155 Avenue de Clifton **(Habitation)**



Plan de localisation

2.1 Bâtiment voisin - 2135 à 2155 Avenue de Clifton - Façade arrière **(Habitation)**

3. Vue du bâtiment existant - 2181 à 2197 Avenue de Clifton **(Habitation)**

4. Vue du bâtiment existant - Coin de Maisonneuve / Belgrave **(Stationnement)**

VOISINAGE IMMÉDIAT

La présence de la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP) au sud.

Boulevard de Maisonneuve :

- Sens unique vers l'ouest et une seule voie de circulation
- Piste cyclable au sud et espace de stationnement sur rue au nord
- Accueille parfois des bâtiments commerciaux et industriels léger. Quelques-unes de ces têtes d'îlots ont été récemment reconvertie pour usage résidentiel.

L'avenue de Clifton

- Possède un caractère résidentiel.
- Il s'agit principalement de duplex et triplex, dont le revêtement est de brique. Les bâtiments sont implantés en retrait de la voie publique, permettant une cour avant généralement gazonnée et aménagée.

Images : Gris Orange Consultant inc., 2020

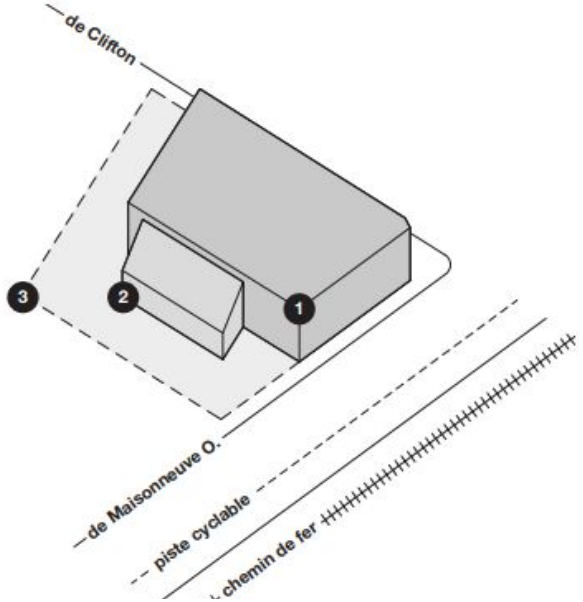
IMMEUBLE / HISTORIQUE D'OCCUPATION

Le bâtiment est de deux étages et totalise approximativement 8 500 pi2

Le volume principal abritait des fonctions de type industriel léger et avait comme mission la distribution d'appareil de chauffage et de plomberie.

Le deuxième volume servait d'entrepôt couvert où des appareils et des éléments de plomberie y étaient entreposés.

Finalement, l'arrière-cour du site à l'étude était utilisée comme lieu de manutention et d'entreposage. La vue sur ce site est de peu d'intérêt pour les voisins étant donnée l'utilisation commerciale / industriel du lieu.



IMMEUBLE / HISTORIQUE D'OCCUPATION

Le revêtement extérieur est fait de brique sur toutes les façades sauf le mur arrière en bloc recouvert de crépis.

Le bâtiment n'est pas situé dans un secteur patrimonial et ne fait pas l'objet d'une protection patrimoniale au niveau municipal, provincial ou fédéral.

Images : Gris Orange Consultant inc., 2020

Occupation

Construit en 1962 et occupé par l'entreprise Sutton Plumbing & Heating Supplies Ltd. et l'entreprise Daoust Malenfant Ltd.

Par la suite, deux compagnies, une de construction (Miller Price Construction Ltd) entre 1977 et 1982 et ensuite, une spécialisée en peintres commercial jusqu'en 1987-1988 (Odell Howard Comme Statnas Ltd).

2020 : 9416-5826 QUÉBEC INC.

Images : Gris Orange Consultant inc., 2020

CONSTRUCTION

Le rapport de structure du bâtiment qui nous a été soumis mentionne que :

La charpente du bâtiment est principalement faite de poutres et colonnes d'acier avec des dalles de béton préfabriquées pour le plancher du rez-de-chaussée. Les poutres d'acier observées étaient en bon état et ne semblait pas sous-dimensionnées.

Dans l'optique d'une conservation du bâtiment et d'une transformation à des fins résidentielles, les travaux de renforcements nécessiteraient énormément de soudure en chantier et d'étaiements temporaires afin de protéger les travailleurs.

Le revêtement extérieur est fait de brique sur toutes les façades sauf le mur arrière qui est en bloc recouvert de crépis.

La brique est très endommagée particulièrement à la base du mur de la façade principale près de la façade donnant sur la ruelle.

Les coûts de restauration du bâtiment :

- Travaux de maçonnerie;
- Travaux au niveau de la dalle de béton;
- D'important travaux de contreventement incluant une mise au norme sismique complète du bâtiment;
- Renforcement de toute les colonnes selon les nouvelles charges prévues.

« Pour des raisons économiques, de sécurité, de logistiques et d'échéanciers, il serait fortement recommandé de démolir et reconstruire toute la structure existante. »

SOMMAIRE DE L'ANALYSE

Règlement RCA02 17009

Le comité autorise la démolition s'il est convaincu de l'opportunité de la démolition compte tenu de l'intérêt public et de l'intérêt des parties en tenant compte des critères suivants :

Critères	Commentaires
1° l'état de l'immeuble	L'état du bâtiment est acceptable. Il requiert toutefois des travaux de maçonnerie afin d'éviter des risques d'effondrement.
2° la détérioration de l'apparence architecturale, du caractère esthétique ou de la qualité de vie du voisinage;	Le bâtiment ne contribue pas au renforcement ou à l'évolution du milieu bâti. Le site revêt peu d'intérêt pour le voisinage étant donnée l'utilisation comme lieu de manutention et d'entreposage générant d'importantes nuisances pour le voisinage.
3° le coût de la restauration;	Dans le cas de d'une restauration visant à transformer le bâtiment pour un usage résidentiel, il serait pour des raisons économiques, de sécurité, de logistiques et d'échéanciers, fortement recommandé de démolir et reconstruire toute la structure existante.
4° L'utilisation projetée du sol dégagé;	L'usage résidentiel proposé du projet de remplacement est compatible avec le milieu environnant et constitue une grande amélioration pour le secteur.
5° La valeur patrimoniale de l'immeuble.	Le bâtiment n'est pas situé dans un secteur patrimonial et ne fait pas l'objet d'une protection patrimoniale au niveau municipal, provincial ou fédéral et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur;

EXTRAIT DE L'AVIS PRÉLIMINAIRE

Juillet 2020 : **Présentation préliminaire au CCU – Avis favorable conditionnel, mais demande que le projet soit présenté à nouveau avant le Comité d'étude des demandes de démolition**

Le CCU recommande d'apporter les ajustements suivants au projet avant de la soumettre au comité de démolition:

- Retravailler le plan de façade donnant sur l'avenue de Clifton de manière à offrir au moins une entrée principale et contribuer au caractère résidentiel de cette rue;
- Modifier l'implantation de manière à respecter les alignements prescrits;
- Découper le volume aux étages supérieurs sur la façade latérale donnant sur la ruelle, afin de prendre en compte la hauteur du bâti du milieu environnant;
- Procéder au dépôt d'une demande d'opération cadastrale visant à regrouper les deux lots visés par la demande;
- Procéder au dépôt d'une demande d'exemption en matière de stationnement;
- Déposer une étude d'impact sur les déplacements;
- Détailler la rampe d'accès au stationnement souterrain.

EXTRAIT DE L'AVIS PRÉLIMINAIRE

Novembre 2020 : Présentation préliminaire au CCU – Avis favorable conditionnel

Le CCU recommande d'apporter les ajustements suivants au projet avant de la soumettre au comité de démolition:

- Proposer une offre en stationnement pour vélos extérieur conforme à la réglementation applicable;
- Modifier la proposition d'aménagement paysager de manière à intégrer des espaces extérieurs pour la gestion des matières résiduelles;

SOMMAIRE DU PROJET

Statistiques générales	
Superficie de la propriété :	909 m²
Superficie plancher net :	2 293 m²
Densité (C.O.S) :	Proposé : 2.49 Maximal : 3
Taux d'occupation du sol proposé:	Proposé : 83.8 % Maximal : 84 %
Nombre d'étage :	Proposé : 3 Maximal : 3
Nombre de logement :	38 logements
Stationnement automobile :	12
Stationnement vélo :	32

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276)	
Zone :	0674
Usage :	H, C.6(1)A, C.7A, C.1(1)A
Hauteur :	2-3 étages - 12.5 Max
Mode d'implantation :	RI
Taux d'implantation :	35% - 70% x 1.2
Secteur significatif :	Non

Type d'unité	
Studio	12 (32%)
1 c.à.c	13 (34%)
2 c.à.c	11 (29%)
3 c.à.c	2 (5%)

Programmation	
R.D.C :	12 log.
2e étage :	13 log.
3e étage :	13 log.
Total :	**38 log.**

Encadrement de l'entrée
avec éclairage intégré
Barrotins en
acier peints

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

Encadrement de l'entrée
avec éclairage intégré

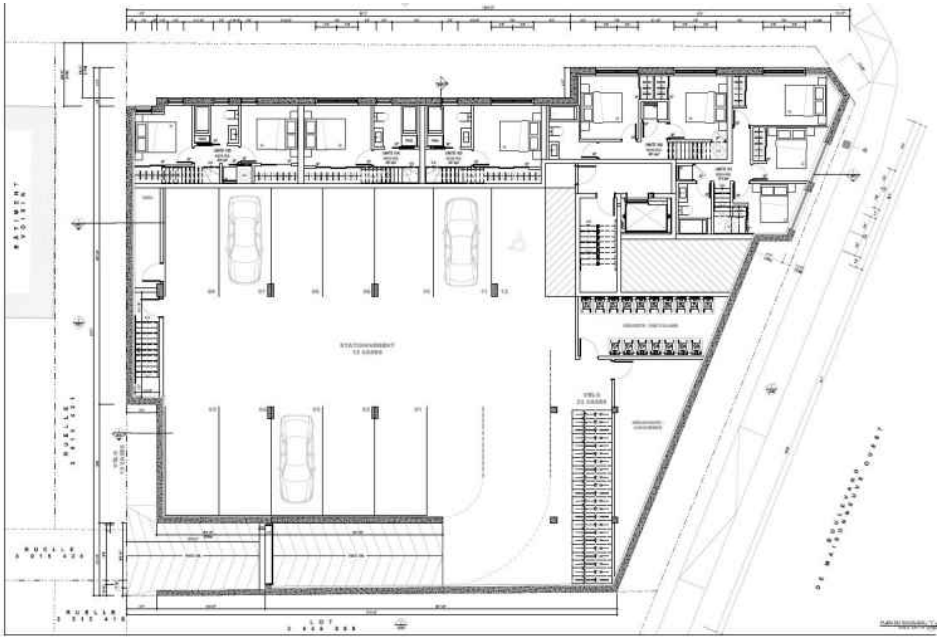
PROJET DE DÉVELOPPEMENT

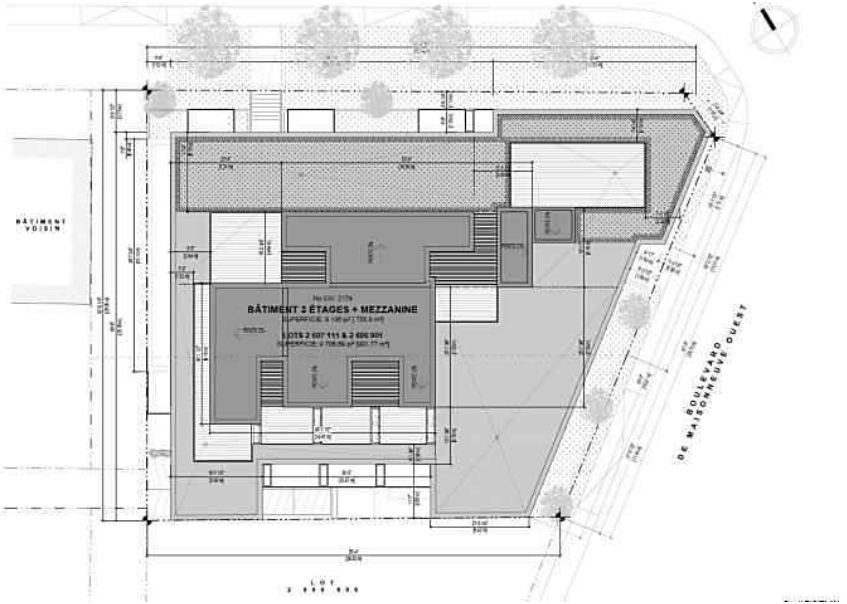
PROJET DE DÉVELOPPEMENT

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

IMPLANTATION ET PLAN DU SOUS-SOL

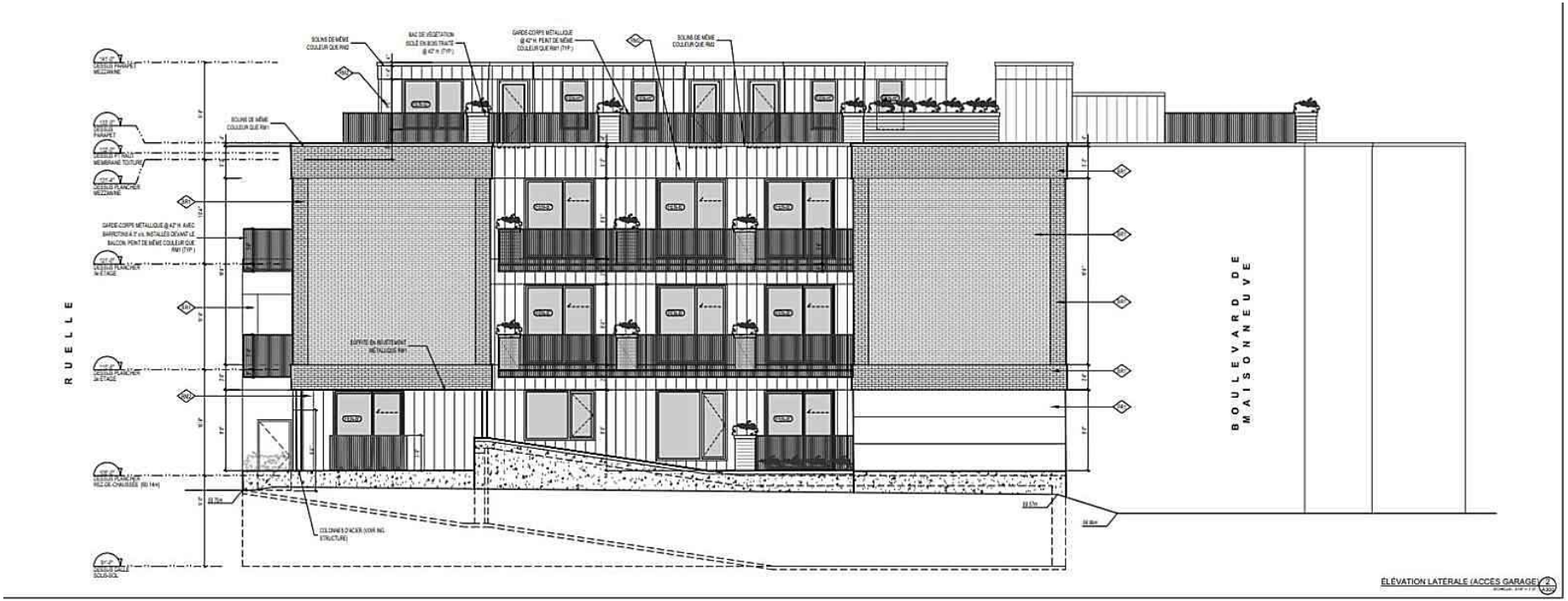




ÉLÉVATION BOUL DE MAISONNEUVE

ÉLÉVATIONS AVENUE DE CLIFTON

ÉLÉVATION LATÉRALE ACCÈS GARAGE



ÉLÉVATION LATÉRALE/RUELLE

AMÉNAGEMENT PAYSAGER

Légende

ARBRE

CONIFÈRE

FEUILLUS

GRIMPANT

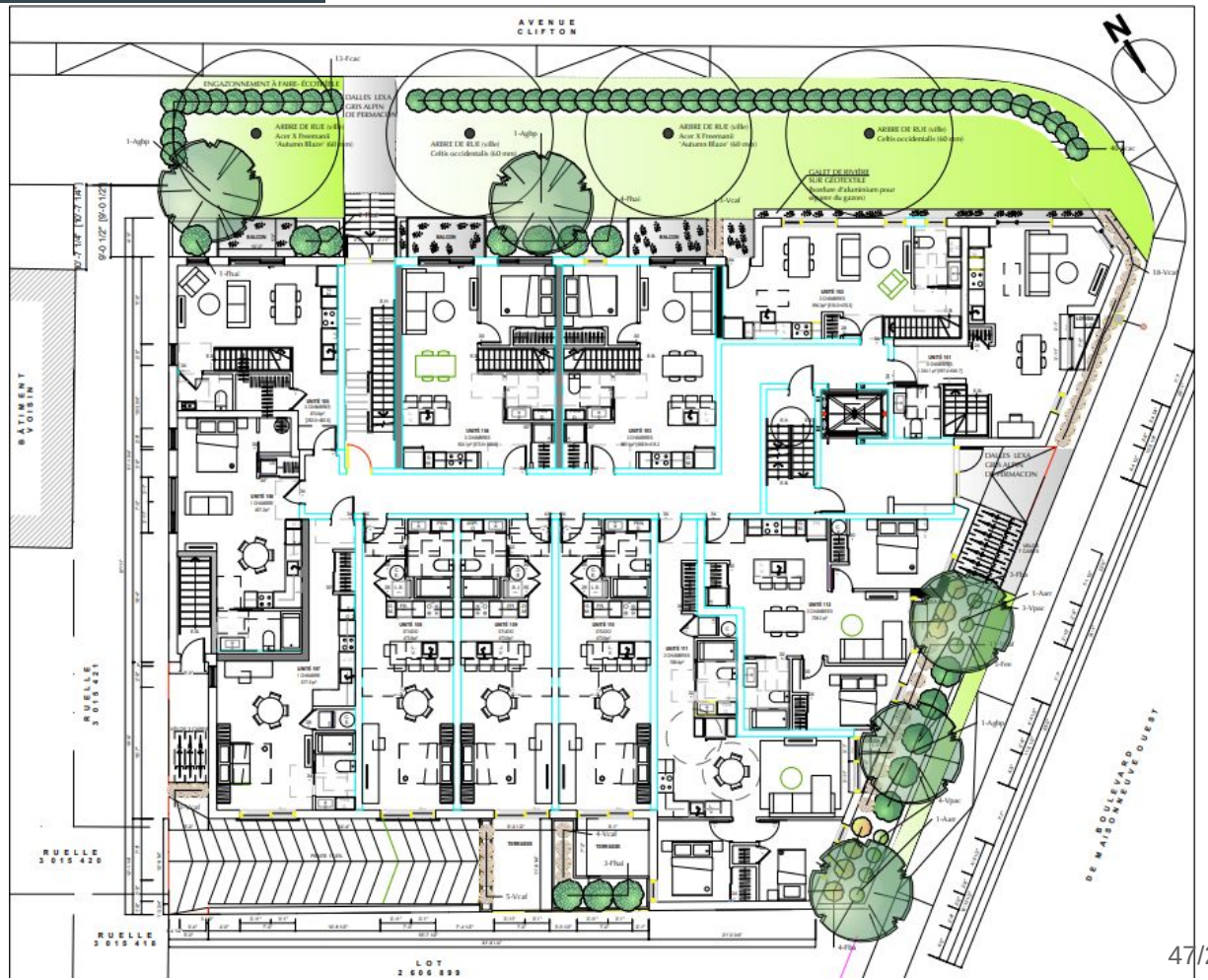
QUANTITÉ-CODE

CLÉ D'IDENTIFICATION

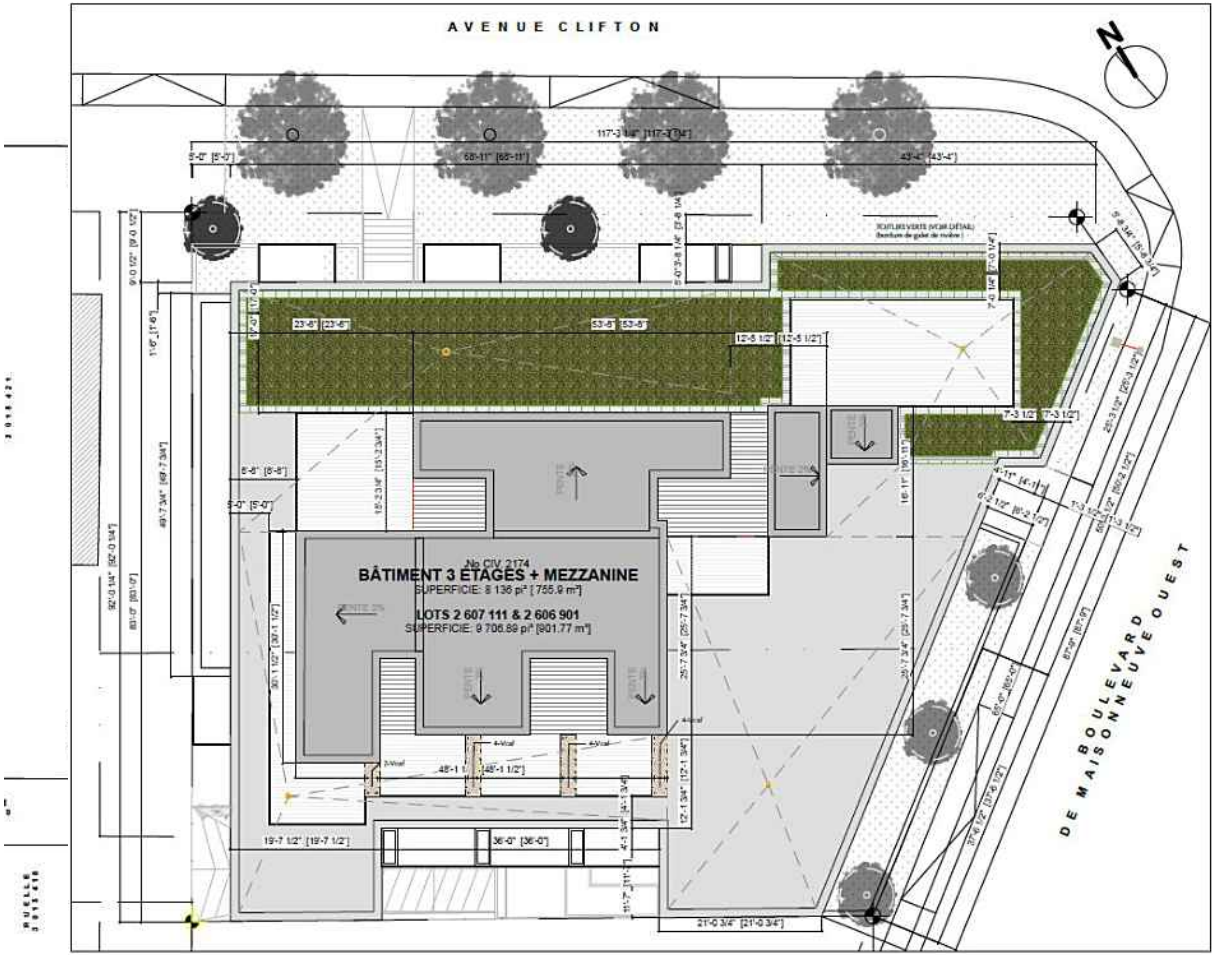
VIVACE

ANNUELLE

LIGNE DE PROPRIÉTÉ



AMÉNAGEMENT PAYSAGER



nord

Ombre projetée par le bâtiment existant

Ombre projetée par le projet proposé

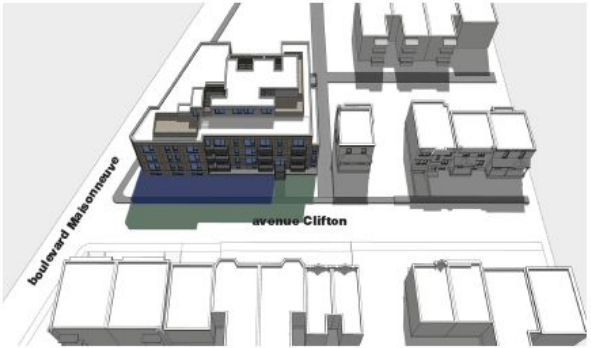
Gain d'ensoleillement par le projet proposé

Équinoxes de printemps

L'ombre le 20 mars en matinée est concentrée sur les arrière-cours, la ruelle et la toiture du voisin immédiat. Vers midi, l'ombre se concentre sur la cour avant du projet proposé et sur la ruelle. En après-midi, l'ombre se concentre sur une partie de la voie publique. De cette façon, elle dégage complètement les bâtiments voisins de toute ombre. Il est donc à considérer qu'à l'équinoxe du printemps, le projet proposé à un léger impact sur les arrière-cours voisines en début de matinée, mais n'a aucun impact pour le reste de la journée.

01 (20 mars 9:00)

02 (20 mars 12:00)



03 (20 mars 15:00)

nord

Ombre projetée par le bâtiment existant

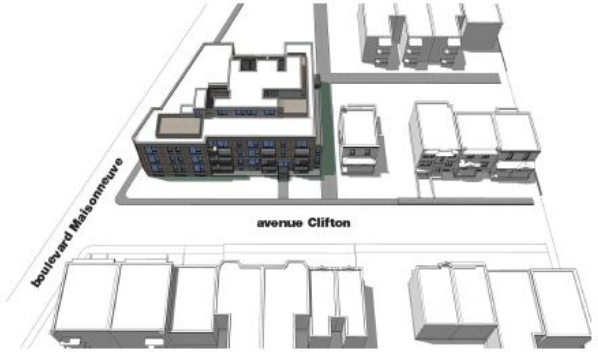
Ombre projetée par le projet proposé

Gain d'ensoleillement par le projet proposé

Solstice d'été

L'ombre le 21 juin en matinée est concentrée sur l'arrière-cour voisine. Vers midi, l'ombre se concentre sur la ruelle, dégageant graduellement l'ombre de la cour du bâtiment voisin. Il est aussi à considérer que la voie publique demeure ensoleillée à ce moment de la journée. En après-midi, l'ombre n'a pas d'impact sur son contexte. Elle se concentre uniquement sur la cour avant du projet proposé, dégageant de toutes ombres les voisins, la ruelle et la voie publique. Il est donc à considérer que le projet proposé a peu d'impact sur son contexte au moment du solstice d'été.

01 (21 juin 9:00)



02 (21 juin 12:00)

03 (21 juin 15:00)

nord

Ombre projetée par le bâtiment existant

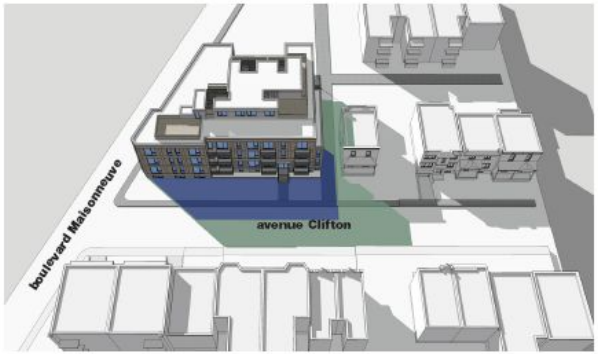
Ombre projetée par le projet proposé

Gain d'ensoleillement par le projet proposé

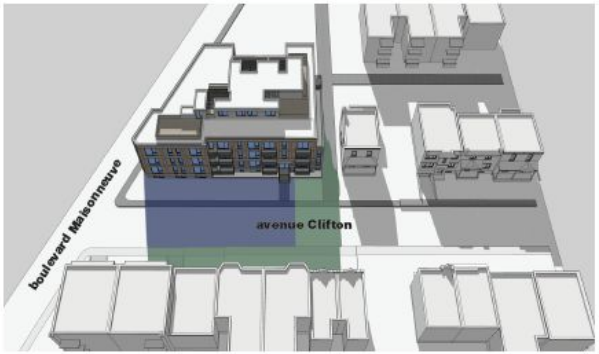
Solstice d'hiver

L'ombre le 21 décembre en matinée est concentrée sur certaines arrière-cours voisines et sur les toits. Toutefois, l'ombre se déplace graduellement vers la rue Clifton et laisse les cours voisines ensoleillées tout le reste de la journée. Vers midi, l'ombre se concentre sur la ruelle et la voie publique, dégageant graduellement l'ombre des cours voisines. En après-midi, l'ombre se concentre sur la cour avant du projet proposé et sur la voie publique. Il est donc à considérer que le projet proposé a peu d'impact sur son contexte au moment du solstice d'hiver.

01 (21 décembre 9:00)



02 (21 décembre 12:00)



03 (21 décembre 15:00)

Les niveaux sonores intérieurs simulés sont inférieurs aux seuils établis si le vitrage recommandé dans la présente étude est implanté

Tableau 5 Résultats des niveaux sonores avec le vitrage minimal proposé

Type de vitrage	Niveau sonore intérieur calculé 2020 (dBA)	Niveau sonore intérieur calculé 2030 (dBA)	Cible (dBA)
Double vitrage standard : • Verre épaisseur 6mm • Espace d'air 13mm • Verre épaisseur 6mm	39,1	39,8	40,0

Note : Les performances d'isolation acoustique considérées sont des valeurs théoriques. Ainsi, un facteur de sécurité de 5 dBA a été ajouté au calcul du bruit intérieur afin de prendre en compte les pertes de performances en conditions réelles (1 à 5 dBA selon le CNRC-NRC).

Les vitesses vibratoires mesurées lors du passage des trains sont inférieures aux seuils définis.

Tableau 2 Résultats des mesures de vitesse vibratoire

Date et heure des passages	Vitesse vibratoire RMS lors du passage d'un train en mm/s		
	Longitudinal	Transversal	Vertical
2 Juin 2020 – 6h26	0,02	0,03	0,03
2 Juin 2020 – 6h48	0,02	0,04	0,03
2 Juin 2020 – 7h13	0,02	0,03	0,03
Seuil à respecter	0,14		

Le projet est donc conforme à la réglementation acoustique et vibratoire.

Stationnement sera accessible par une ruelle qui relie les avenues de Clifton et Belgrave, au nord du boulevard de Maisonneuve.

Les débits véhiculaires générés par chacun des développements sont inférieurs à 10 véh/h aux heures de pointe du matin et du soir.

L'accroissement de la circulation générée par le développement n'implique aucune détérioration significative des conditions d'écoulement de la circulation dans la zone d'étude.

Aucune intervention ne serait requise pour atténuer les impacts du projet sur l'écoulement de la circulation.

Tableau 3 – Génération des déplacements

Développement	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Entrant	*Sortant*	*Entrant*	*Sortant*
1) 2185 Avenue de Hampton				
Résidentiel [1] 40 unités	3	15	14	7
Part modale [2]:				
a) Auto	2	7	7	3
b) Transport en commun	1	6	5	3
c) Déplacement actif	0	2	2	1
2) 2174 Avenue de Clifton				
Résidentiel [1] 38 unités	3	14	13	7
Part modale [2]:				
a) Auto	2	7	7	4
b) Transport en commun	1	5	5	2
c) Déplacement actif	0	2	2	1
3) 2161 Avenue de Melrose				
Résidentiel [1] 48 unités	4	18	17	8
Part modale [2]:				
a) Auto	2	9	9	4
b) Transport en commun	1	7	6	3
c) Déplacement actif	0	2	2	1

1: Code 230, Trip Generation Manual, 9t Edition, ITE

2: Parts modales définies dans l'enquête O-D 2018 de l'ARTM

Source : Projets de développement résidentiel au 2174, avenue de Clifton, au 2185, avenue de Hampton et au 2161, avenue de Melrose, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce – Étude d'impact sur la circulation. Document préparé et vérifié par : Aristomen Anéziris, ing. 41954

ANALYSE DE LA DIRECTION

RECOMMANDATION DE LA DIRECTION

LA DIRECTION EST FAVORABLE POUR LES RAISONS SUIVANTES :

- La demande satisfait aux critères applicables du Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009);
- Le bâtiment visé par la demande de démolition présente peu d'intérêt patrimonial et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur;
- L'usage résidentiel proposé du projet de remplacement est compatible avec le milieu environnant et constitue une grande amélioration pour le secteur.
- Le bâtiment visé par la demande de démolition présente peu d'intérêt patrimonial et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur;
- La construction hors toit devra être approuvée en Titre VIII selon les critères prévus à l'article 22 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276);
- Le projet de remplacement devra être approuvé conformément au Titre VIII selon les critères prévus à l'article 122.14 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276) traitant de la construction d'un bâtiment destiné à être occupé par un usage sensible et situé sur un terrain adjacent à l'emprise d'une voie ferrée principale;

LA DIRECTION EST FAVORABLE POUR LES RAISONS SUIVANTES :

- Les mesures de mitigation formulées dans le rapport intitulé « Étude de conformité acoustique et vibratoire au coin de la rue Clifton et du boulevard De Maisonneuve » préparé par l'Atelier 7hz devront être mises en place;
- Le projet de remplacement est assujetti à la Politique locale sur le logement abordable, social et familial si la demande de permis de construire est déposée avant le 1er avril 2021, dans le cas contraire, il sera assujetti au Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial;
- Le Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009) impose l'exigence de fournir une garantie bancaire d'un montant équivalent à 15% de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière, assurant le respect des conditions imposées et l'exécution du programme de réutilisation du sol dégagé;
- Une autorisation en vertu du Règlement sur les dérogations mineures (RCA02 17006) pourrait être demandée afin d'autoriser que le projet de remplacement soit doté d'une voie d'accès au stationnement souterrain d'une largeur de 3.2 m.

LA DAUSE RECOMMANDE D'AUTORISER LA DEMANDE AUX CONDITIONS SUIVANTES :

- Que les documents suivants soient soumis préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :
  - un plan d'aménagement paysager localisant un espace extérieur dédié à la gestion des matières résiduelles;
  - un plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
  - un plan de gestion des matières résiduelles des futures occupations;
  - un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier.
- Qu'une demande de permis pour la construction d'un projet conforme à la réglementation d'urbanisme et au projet de réutilisation du sol dégagé soit déposée préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition et ce dans les 12 mois suivants la présente approbation;
- Que les travaux de démolition soient entrepris dans les 6 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition;
- Que les travaux de démolition soient terminés dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

DÉCISION DU COMITÉ

MERCI

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

COMITÉ D'ÉTUDE DES DEMANDES DE DÉMOLITION

DÉCISION NUMÉRO	CD20 007
DEMANDE DE PERMIS DE DÉMOLITION	
Requérant :	9416-5826 QUEBEC INC.
Immeuble visé :	2174-2180, avenue de Clifton
Demande de permis :	3002047674

DÉCISION RENDUE À LA SUITE DE L'AUDITION PUBLIQUE TENUE LE 16 DÉCEMBRE 2020, À 18 H 30, À MONTRÉAL PAR VIDÉOCONFÉRENCE, À LAQUELLE ASSISTENT MESDAMES ISABELLE DUMAS, GENEVIÈVE COUTU ET PILAR MORA, AINSI QUE MONSIEUR JEAN B. DUFRESNE, ET SIÉGEANT SOUS LA PRÉSIDENCE DE MONSIEUR CHRISTIAN ARSENEAULT, FORMANT LE QUORUM

ATTENDU QUE 9416-5826 QUEBEC INC., le propriétaire de l'immeuble situé au 2174-2180, avenue de Clifton, a soumis une demande portant le numéro 3002047674 pour obtenir un certificat d'autorisation de démolir le bâtiment érigé;

ATTENDU QU'un avis annonçant la tenue d'une séance du comité de démolition le 16 décembre 2020 ayant trait à l'étude de la demande de certificat d'autorisation de démolition, a été publié le 2 décembre 2020 et affiché sur l'immeuble à compter du 2 décembre 2020;

ATTENDU QUE le comité a tenu une consultation écrite du 2 au 16 décembre 2020 et à donné au requérant, et à toute autre partie intéressée, l'opportunité d'être entendu à cette occasion;

ATTENDU QUE la demande satisfait aux critères applicables du Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009);

ATTENDU QUE le bâtiment visé par la demande de démolition présente peu d'intérêt patrimonial et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur;

ATTENDU QUE l'usage résidentiel proposé du projet de remplacement est compatible avec le milieu environnant et constitue une grande amélioration pour le secteur;

ATTENDU QUE La construction hors toit devra être approuvée en Titre VIII selon les critères prévus à l'article 22 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276);

ATTENDU QUE Le projet de remplacement devra être approuvé conformément au Titre VIII selon les critères prévus à l'article 122.14 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276) traitant de la construction d'un bâtiment destiné à être occupé par un usage sensible et situé sur un terrain adjacent à l'emprise d'une voie ferrée principale;

ATTENDU QUE Les mesures de mitigation formulées dans le rapport intitulé « Étude de conformité acoustique et vibratoire au coin de la rue Clifton et du boulevard De Maisonneuve » préparé par l'Atelier 7hz devront être mises en place;

ATTENDU QUE le projet de remplacement est assujetti à la Politique locale sur le logement abordable, social et familial si la demande de permis de construire est déposée avant le 1er avril 2021, dans le cas contraire, il sera assujetti au Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial;

ATTENDU QUE le Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009) impose l'exigence de fournir une garantie bancaire d'un montant équivalent à 15% de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière, assurant le respect des conditions imposées et l'exécution du programme de réutilisation du sol dégagé;

ATTENDU QUE qu'une autorisation en vertu du Règlement sur les dérogations mineures (RCA02 17006) pourrait être demandée afin d'autoriser que le projet de remplacement soit doté d'une voie d'accès au stationnement souterrain d'une largeur de 3.2 m.

Il est proposé par Isabelle Dumas
Appuyé par Geneviève Coutu et Pilar Mora

D'ACCORDER le certificat d'autorisation de démolition pour le 2174-2180, avenue de Clifton, le tout conformément au Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009) aux conditions suivantes :

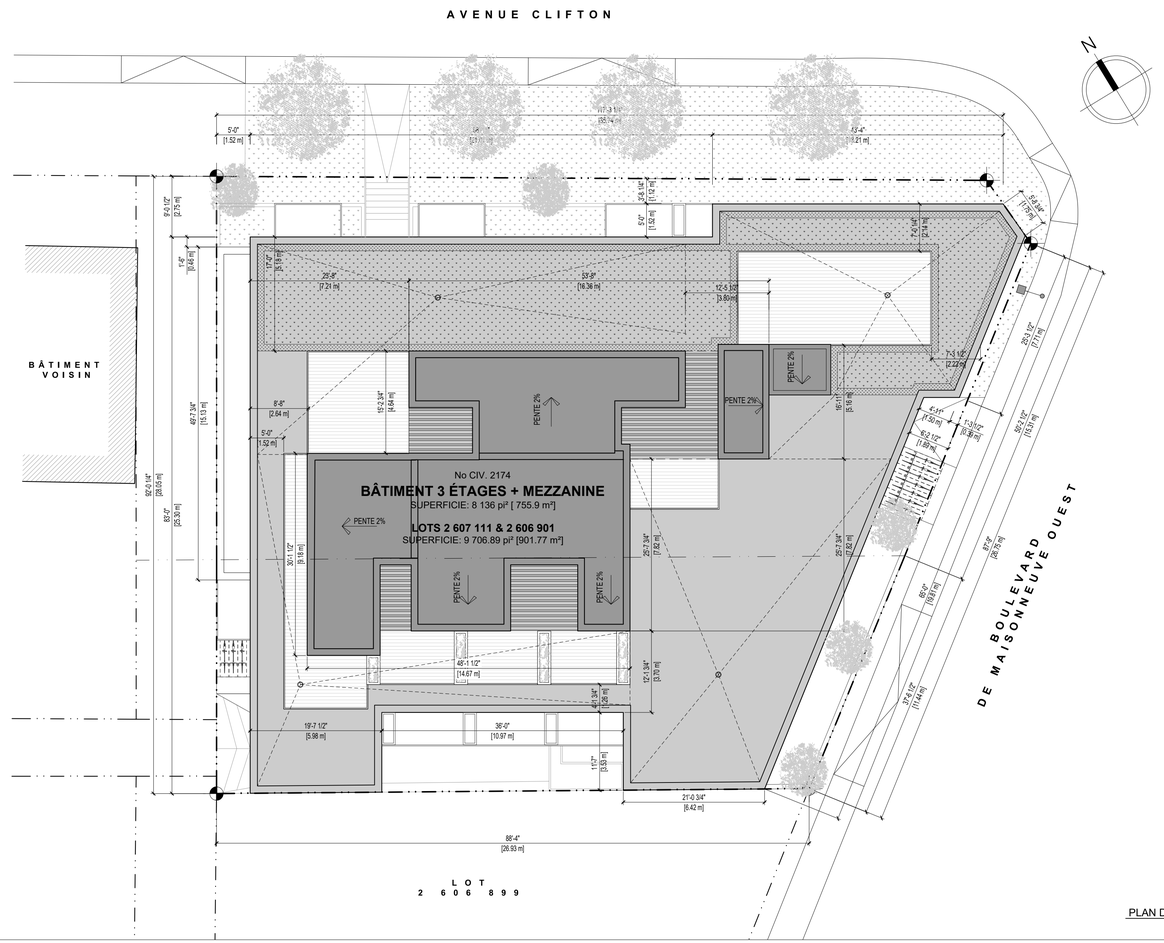
- Que les documents suivants soient soumis préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :
    - un plan d'aménagement paysager localisant un espace extérieur dédié à la gestion des matières résiduelles;
    - un plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
    - un plan de gestion des matières résiduelles des futures occupations;
    - un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier;
    - une stratégie de déneigement.
- Qu'aucun appareil de climatisation ne soit installé sur un balcon ou une façade;
- Que des espaces de rangement intérieur soient aménagés;
- Que le nombre d'unité de logement soit réduit afin d'offrir davantage d'unités de plus grande dimension;
- Que la fluidité et la sécurité de l'accès au stationnement souterrain soit démontrée;
- Qu'une demande de permis pour la construction d'un projet conforme à la réglementation d'urbanisme, au projet de réutilisation du sol dégagé, et aux présentes conditions, soit déposée préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition et ce dans les 12 mois suivants la présente approbation;
- Que les travaux de démolition soient entrepris dans les 6 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition;
- Que les travaux de démolition soient terminés dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Les personnes présentes sont, en outre, informées que tout intéressé peut, dans les trente (30) jours de la décision du comité, interjeter appel de cette décision par écrit, devant le conseil d'arrondissement, et de son effet sur la délivrance du certificat d'autorisation de démolition.

Le président du comité,

Christian Arseneault



PLAN D'IMPLANTATION 1 A000
ÉCHELLE: 3/32" = 1'-0"

2174 CLIFTON - MAISONNEUVE

CÔTE-DES-NEIGES — NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

MCA-2011

ARCHITECTURE
NOUVEAU BÂTIMENT 3 ÉTAGES

ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2
2020-11-04

LISTE DES DESSINS

	RÉVISION	DATE
A000 - PAGE DE GARDE ET INFORMATIONS	03	2020-11-04
A001 - TABLEAUX ET LÉGENDES	03	2020-11-04
A100 - PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SOUS-SOL	03	2020-11-04
A101 - PLAN D'AMÉNAGEMENT DU REZ-DE-CHAUSSÉE	03	2020-11-04
A102 - PLAN D'AMÉNAGEMENT DU 2e ÉTAGE	03	2020-11-04
A103 - PLAN D'AMÉNAGEMENT DU 3e ÉTAGE	03	2020-11-04
A104 - PLAN D'AMÉNAGEMENT DES MEZZANINES AU TOIT	03	2020-11-04
A300 - ÉLÉVATIONS	03	2020-11-04
A300 - ÉLÉVATIONS	03	2020-11-04
A401 - COUPE GÉNÉRALE	03	2020-11-04
A402 - COUPE SCHÉMATIQUE MEZZANINE	03	2020-11-04

LÉGENDE GRAPHIQUE

SYMBOLES

- XX-XXX / LOCAL — IDENTIFICATION DE LA PIÈCE & SURFACE EN PIEDS CARRÉS
- FEN-X — IDENTIFICATION & TYPE DE FENÊTRES (VOIR BORDEREAU DE FENÊTRES)
- PT-XX — IDENTIFICATION & TYPE DE PORTES (VOIR BORDEREAU DE PORTES)
- CLX — TYPE DE CLOISON (VOIR TABLEAU DE CLOISONS)
- XX — TYPE DE FINITION (VOIR LÉGENDE DES FINIS)
- X / XX — TYPE DE FINITION DE PLANCHER OU DE PLAFOND (VOIR LÉGENDE DES FINIS)
- XXX'-X" / DESSUS STRUCTURE — NIVEAU DE DALLE, PLAFONDS OU D'UN ÉLÉMENT PARTICULIER
- X — AXE DE STRUCTURE
- X — NOTE DE CONSTRUCTION (VOIR LÉGENDES)
- XX / XX — RÉVISION AUX PLANS (AD= ADDENDA, IS= INSTRUCTION SUPPLÉMENTAIRE, DM= DIRECTIVE DE MODIFICATION)
- BORNE DE LIMITE DE TERRAIN
- CLOISONS OU MURS EXISTANTS À DÉMOLIR
- CLOISONS OU MURS EXISTANTS À CONSERVER
- NOUVELLE CLOISON, DE TYPE SÉPARATION COUPE-FEU (VOIR LÉGENDE DES CLOISONS TYPES)
- NOUVELLE CLOISON OU MUR (VOIR LÉGENDES DES CLOISONS TYPES OU COMPOSITIONS DE MURS)
- NOUVELLE CLOISON DE BLOCS (VOIR CLOISONS TYPES & ING. STRUCT.)
- ZONE HORS-CONTRAT
- SAUF INDICATION CONTRAIRE, PORTE EXISTANTE À ENLEVER.
- SAUF INDICATION CONTRAIRE, PORTE ET CADRE À CONSERVER.
- SAUF INDICATION CONTRAIRE, NOUVELLE PORTE.
- V.A.C. — INFORMATION À VALIDER AU CHANTIER

RÉFÉRENCES

- X / AXXX — COUPE
- X / AXXX — ÉLÉVATION
- X / AXXX — DÉTAIL
- X / AXXX — COUPE DE MUR

INFORMATIONS ET ZONAGE

ZONAGE

SUPERFICIE DU LOT	9 706.89 pi² [901.77 m²]
SUPERFICIE DU BÂTIMENT EXISTANT	4 494.3 pi² [417.5 m²]
SUPERFICIE DU BÂTIMENT PROPOSÉ	8 136 pi² [755.9 m²]
TAUX D'OCCUPATION DU SOL PROPOSÉ	83.8% (70% x 1.2 = 84% MAX)
NOMBRE ÉTAGES DU BÂTIMENT	3 ÉTAGES (3 ÉTAGES MAX)
HAUTEUR PROPOSÉE	39'-0" (41'-0" [12.5m] MAX)
SUPERFICIE DE PLANCHER	24 134pi² [2 242.1 m²]
DENSITÉ (C.O.S.)	2.49 (3.0 MAX)
NOMBRE DE LOGEMENTS PROPOSÉS	38 LOGEMENTS
CASES À VÉLO PROPOSÉES	32 (REQUIS: 2 240m² / 70m² = 32) 10 EXTÉRIEURES 22 INTÉRIEURES
CASES DE STATIONNEMENT PROPOSÉES:	13

CLASSIFICATION DU BÂTIMENT

AIRE DE BÂTIMENT : 8 068.0 pi² [750.0 m²] *(div. A - art. 1.4.1.2)*

HAUTEUR DE BÂTIMENT (EN ÉTAGE): 3 ÉTAGES *(div. A - art. 1.4.1.2)*
NOMBRE DE RUES: 2 RUES (art.3.2.2.10)

USAGE: *(art. 3.1.2.1)*
SOUS-SOL: C - HABITATION / F3 - GARAGE DISTINCT *(art 3.2.1.2)*
RDC @ 3e ÉTAGE : C - HABITATION

CLASSIFICATION DU BÂTIMENT *(section 3.2.2)*

ÉTAGE	USAGE / ARTICLE	CONSTRUCTION	GICLEURS	PLANCHER	MEZZ	TOIT	STRCT.
SOUS-SOL	F3 / 3.2.2.86	INCOMBUSTIBLE	OUI	2hrs	-	-	-
SOUS-SOL	C / 3.2.2.51	COMBUSTIBLE	NON	1hr	1hr	1hr	***
RDC @ 3e ET.	C / 3.2.2.51	COMBUSTIBLE	NON	1hr	1hr	1hr	***

*** AUTANT QUE CE QU'ILS SUPPORTENT

MEZZANINE NON CONSIDÉRÉE COMME ÉTAGE: OUI *(art.3.2.1.1)*
AIRE COMMUNICANTE: NON (section 3.2.8)
BÂTIMENT DE GRANDE HAUTEUR: NON *(art.3.2.6.1. (1)a))*
CONCEPTION SANS OBSTACLE: OUI *(art.3.8.1)*

ISSUES ET DISTANCE DE PARCOURS

DISTANCE DE PARCOURS MAX.	147'-8" [45.0 m] *(art.3.4.2.5. 1)(f))*
DISTANCE MIN. ENTRE LES ISSUES	29'-6" [9.0 m] *(art.3.4.2.3. 1)(b))*
NOMBRE D'ISSUES REQUISES	2 *(art.3.4.2.1. 1))*
LARGEUR CORRIDOR COMMUN	44" [1100mm] *(art. 3.3.1.9. 1))*
DISTANCE MAX. CORRIDOR COMMUN EN IMPASSE	19'-8" [6.0m] *(art. 3.3.1.9. 1))*
DISTANCE DE PARCOURS MAX. ISSUE PAR HALL	49'-2" [15.0 m] *(art.3.4.4.2. 2)a))*
LARGEUR DES ESCALIERS D'ISSUES	36" [900mm] *(art.3.4.3.2. 8)c))*
DIMENSIONS MIN. GIRON DES MARCHES	11" [280mm] *(art. 3.4.6.7. 1))*
DIMENSIONS MAX. DES CONTREMARCHES	7 1/16" [180mm] *(art. 3.4.6.7. 2))*
LARGEUR PORTES DANS LES MOYENS D'ÉVACUATION	31 1/2" [800mm] *(art.3.4.3.2. 8))*
HAUTEUR MINIMALE DANS LES ISSUES	6'-8 5/8" [2 050mm] *(art.3.4.3.4. 1))*
HAUTEUR MINIMALE DES BAIES DE PORTES	6'-8" [2 030mm] *(art.3.4.3.4. 2))*
HAUTEUR MINIMALE DU STATIONNEMENT	6'-6 3/4" [2 000mm] *(art. 3.3.5.4.5))*
HAUTEUR MINIMALE DU STATIONNEMENT SANS OBSTACLE	7'-6 1/2" [2 300mm] *(art. 3.8.2.2 4)c))*

RÉSISTANCE AU FEU DES ÉLÉMENTS DU BÂTIMENT

R.A.F. ENTRE LES USAGES
- F3 MURS EXTÉRIEURS / PLANCHER AU-DESSUS / MUR MITOYEN — 2hrs *(art. 3.2.1.2)**
  *NOTE: Aucun dispositif d'obturation requis pour les ouvertures dans les murs extérieurs
- F3 ET TOUT AUTRE USAGE — 1.5hrs (art. 3.3.5.6)

R.A.F. DES SUITES
- ENTRE LOGEMENT — 1hr *(art. 3.3.4.2. 1)*

R.A.F. DES CORRIDORS COMMUNS — 1hr *(art. 3.3.4.2 1)*

R.A.F. DES ISSUES
- SOUS-SOL: — 2hrs *(art. 3.4.4.1)*
- RDC @ 3e ÉTAGE: — 1hr *(art. 3.4.4.1)*

R.A.F. DES AUTRES LOCAUX
- SALLE À DÉCHETS — 2hrs *(art. 3.6.3.3. 10)*
- SALLE RECYCLAGE — 1hr *(art. 3.6.2.5)*
- MÉCANIQUE D'ASCENSEUR — 2hrs *(art. 3.5.3.3)*
- LOCAUX TECHNIQUES — 1hr *(art. 3.6.2.1. 7)*
- LOCAUX DE RANGEMENT — 1hr *(art. 3.3.4.3)*
- RANGEMENTS INDIVIDUELS AU SOUS-SOL (VOIR DOC. RBQ) — 0hr

R.A.F. DES ASCENSEURS
- SOUS-SOL: — 2hrs *(art. 3.5.3.1)*
- RDC @ 3e ÉTAGE: — 1hr *(art. 3.5.3.1)*

R.A.F. DES VIDES TECHNIQUES VERTICAUX
- SOUS-SOL: — 1.5hrs *(art. 3.6.3.1)*
- RDC @ 4e ÉTAGE: — 45min *(art. 3.6.3.1)*

ALARME ET SERVICE INCENDIE

SYSTÈME ALARME INCENDIE	OUI *(art. 3.2.4.1 1)*
RÉSEAUX DE CANALISATION INCENDIE	NON *(art. 3.2.5.8)*
ACCÈS AU SOUS-SOL	NON *(art. 3.2.5.2)*
ACCÈS AUX ÉTAGES AU-DESSUS DU SOL	OUI *(art. 3.2.5.1)*
ACCÈS AU TOIT	NON *(art. 3.2.5.3)*

VIDE DE CONSTRUCTION

- PARE-FEU À CHAQUE 3m VERTICALEMENT ET 20m HORIZONTALEMENT *(art.3.1.11.2. 1))*
- AUCUNE COMPARTIMENTATION SI *(art. 3.1.11.2. 2))*:
  1. LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION EXPOSÉS DANS LE VIDE SONT INCOMBUSTIBLES **OU**
  2. LES MATÉRIAUX EXPOSÉS ONT UN INDICE I.P.F DE 25 MAX (SAUF CÂBLES, TUYAUX, ETC.)

calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec — 3986 MARK CALCE ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.

3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

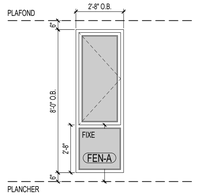
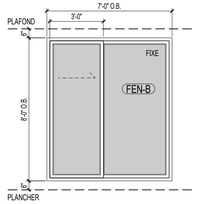
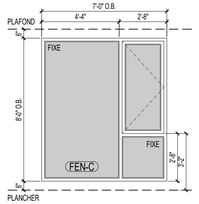
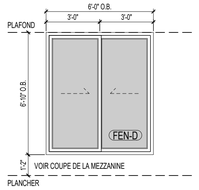
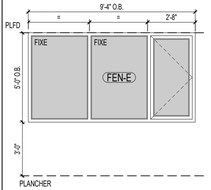
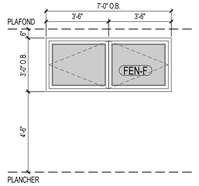
PROJET:
2174 CLIFTON

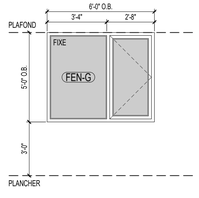
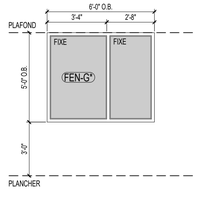
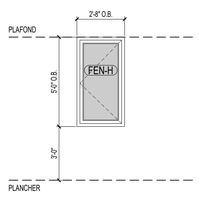
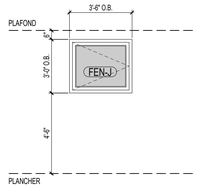
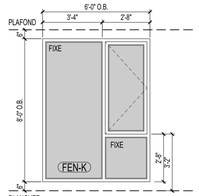
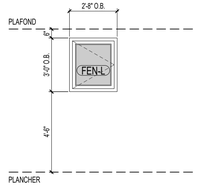
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PAGE DE GARDE
IMPLANTATION

DESSINÉ PAR: F.R.; M.P.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
PAGE: A000
FICHIER: mca-2011

TABLEAUX DES FENÊTRES

NO. FENÊTRE	QTÉ	ÉLÉVATION FENÊTRE	DESCRIPTION
FEN-A	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT
FEN-B FEN-B'	xx xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: COULISSANT FEN-B' VERSION MIROIR
FEN-C FEN-C'	xx xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT FEN-C' VERSION MIROIR
FEN-D	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: COULISSANT
FEN-E	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT
FEN-F	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT

NO. FENÊTRE	QTÉ	ÉLÉVATION FENÊTRE	DESCRIPTION
FEN-G FEN-G'	xx xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT FEN-G' VERSION MIROIR
FEN-G'' FEN-G'''	xx xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: AUCUN FEN-G'' VERSION MIROIR
FEN-H FEN-H'	xx xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT FEN-H' FENÊTRE FIXE SANS OUVRANT
FEN-J	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT
FEN-K	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT FEN-K' VERSION MIROIR
			MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT

NOTES GÉNÉRALES PORTES FENÊTRES

- TOUTES LES POIGNÉES DEVRONT ÊTRE DE FINIES INT. BLANCHES / EXT. NOIRES
- TOUTES LES QUINCAILLERIES AUTRES QUE LES POIGNÉES DEVRONT ÊTRE AGENCÉES AUX FINIS DE LA PORTE
- PRÉVOIR DES MOUSTIQUAIRES POUR TOUTES LES PARTIES OUVRANTES
- TOUS LES VERRES SERONT CLAIRS

LÉGENDES DES FINIS EXTÉRIEURS

BR1 — REVÊTEMENT DE MAÇONNERIE
BRIQUE D'ARGILE BEIGE. MÉLANGE NUANCÉ
FORMAT MODULAIRE MÉTRIQUE
APPAREILLAGE (VOIR ÉLÉVATIONS)
(SPÉCIFICATIONS À VENIR)

RM1 — REVÊTEMENT MÉTALLIQUE D'ALUMINIUM
ALUMINIUM CAL. 18 PLIÉ
FINI: ANTHRACITE

RM2 — REVÊTEMENT MÉTALLIQUE D'ALUMINIUM
REVÊTEMENT MÉTALLIQUE GRIS PÂLE
(SPÉCIFICATIONS À VENIR)

BÉ1 — BÉTON
VOIR INGÉNIEUR EN STRUCTURE

PR1 — REVÊTEMENT DE PIERRE ARCHITECTURAL
(MODÈLE ET FORMAT À VENIR)

NOTES GÉNÉRALES FINIS EXTÉRIEURS:

- TOUS LES PÉRIMÈTRES DES OUVERTURES DEVRONT ÊTRE FINIS AVEC MOULURES D'ALUMINIUM FINI TEL QUE LES PORTES ET FENÊTRES
- TOUS LES SOLINS SERONT FINIS TEL QUE RM1
- TOUS LES SOLINS DES MEZZANINES SERONT FINIS TEL QUE RM2

COMPOSITIONS DES MURS EXTÉRIEURS, MITOYENS ET DE FONDATION

MF1 MUR FONDATION (R REQUIS: 17.00)	**R 20.19**
-FILM D'AIR EXTERIEUR.	0.17
-IMPERMÉABILISATION SOUS LE NIVEAU FINI DU SOL	-
-FONDATION DE BÉTON (VOIR ING. STRUCTURE)	0.72
-BARRE EN "Z" 3 1/2" @ 24" C/C	-
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ 3" APPLIQUÉ SUR LE MUR DE BÉTON	18.18
-(1x) PANNEAU DE GYPSE HAUTE-DENSITÉ 1/2"	0.44
-FILM D'AIR INTERIEUR.	0.68
*** AJUSTER ÉPAISSEUR DES FONDATIONS ET VALIDER AVEC ING. STRUCTURE LORSQUE DES MURS BERLINOIS SONT REQUIS	

ME1 MUR REVÊT. DE MAÇONNERIE (R REQUIS: 24.50)	**R 30.35**
-FILM D'AIR EXTERIEUR.	0.17
-REVÊTEMENT DE MAÇONNERIE* + ATTACHES	0.40
-ESPACE D'AIR 1"	1.02
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ TYPE "Z", ÉP. 1"	6.06
-PANNEAU ASPENITE 15/32"	0.56
-MONTANTS 2"x6" EN BOIS (ESPACEM. PAR ING. STRUCTURE)	-
-ISOLANT DE FIBRE DE VERRE EN MATELAS DE R20	20.00
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL PARE-VAPEUR / PARE-AIR À JOINTS SCELLÉS	-
-FOURRURE EN BOIS 1"X3" @ 24" c/c	1.02
-(1x) PANNEAU DE GYPSE 5/8"	0.44
-FILM D'AIR INTERIEUR.	0.68
* BRIQUE D'ARGILE ou PIERRE NATURELLE - VOIR ÉLÉVATION.	

ME2 MUR REVÊT. DE MAÇONNERIE AVEC ENCOCHE À MAÇONNERIE (R REQUIS: 24.50)	30.70
-FILM D'AIR EXTERIEUR.	0.17
-REVÊTEMENT DE BRIQUE + ATTACHES	0.40
-ESPACE D'AIR 1"	1.02
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ TYPE "Z", ÉP. 1 1/2"	9.09
-FONDATION DE BÉTON (VOIR ING. STRUCTURE)	0.72
-BARRE EN "Z" 3 1/2" @ 24" C/C	-
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ 3" APPLIQUÉ SUR LE MUR DE BÉTON	18.18
-(1x) PANNEAU DE GYPSE HAUTE-DENSITÉ 1/2"	0.44
-FILM D'AIR INTERIEUR.	0.68

ME3 MUR REVÊTEMENT MÉTALLIQUE (R REQUIS: 24.50)	**R 29.95**
-FILM D'AIR EXTERIEUR	0.17
-REVÊTEMENT MÉTALLIQUE (VOIR LÉGENDES DES FINIS EXT. ET FOURNISSEUR)	-
-BARRES EN "Z". 2"	1.02
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ TYPE "Z", ÉP. 1"	6.06
-PANNEAU ASPENITE 15/32"	0.56
-MONTANTS 2"x6" EN BOIS (ESPACEM. PAR ING. STRUCTURE)	-
-ISOLANT DE FIBRE DE VERRE EN MATELAS DE 6" R20	20.00
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL PARE-VAPEUR / PARE-AIR À JOINTS SCELLÉS	-
-FOURRURE EN BOIS 1"X3" @ 24" c/c	1.02
-(1x) PANNEAU DE GYPSE 5/8"	0.44
-FILM D'AIR INTERIEUR.	0.68

MT1 MUR MITOYEN TYPE	R n/a
-BÂTIMENT VOISIN EXISTANT.	
-BLOCS DE BÉTON 4" + ATTACHES, VOIR ING. STRUCTURE	
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ TYPE "Z", ÉP. 1 1/2" SUR LES BLOCS DE BÉTON	
-ESPACE D'AIR 1"	
-MONTANTS 2"x6" EN BOIS (ESPACEM. PAR ING. STRUCTURE)	
-ISOLANT DE FIBRE DE VERRE EN MATELAS DE R20	
-PANNEAU DE CONTREPLAQUÉ LORSQUE REQUIS EN STRUCTURE (VOIR ING. STRUCTURE)	
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL PARE-VAPEUR / PARE-AIR À JOINTS SCELLÉS	
-FOURRURE EN BOIS 1"X3" @ 24" c/c	
-(1x) PANNEAU DE GYPSE 5/8"	
-FILM D'AIR INTERIEUR.	
*** LORSQUE LE MUR MITOYEN EXCÈDE LES BÂTIMENT VOISINS (LATÉRALEMENT OU VERTICALEMENT) LA COMPOSITION ME1 OU SIMILAIRE S'APPLIQUE EN LIEU DE MT1 POUR TOUTES LES PORTIONS VISIBLES DE L'EXTÉRIEUR (R REQUIS: 24.50)	

COMPOSITIONS DES TOITURES

TT1 TOITURE 3e ÉTAGE (R REQUIS: 41.00)	**R 44.83**
-FILM D'AIR EXTÉRIEUR	0.17
-MEMBRANE DE FINITION SOPRALÈNE FLAM 180 PARTIE COURANTE	-
-MEMBRANE DE FINITION SOPRALÈNE FLAM 250 GR POUR LES RELEVÉS	-
-SOUS COUCHE DE MEMBRANE AUTOCOLLANT SOPRAFLASH FLAM STICK POUR LES RELEVÉS	-
-MEMBRANE DE RENFORT SOPRALÈNE 180	-
-MEMBRANE SOUS COUCHE ÉLASTOMÈRE ÉLASTOPHÈNE PS COLLÉ EN PLEINE ADHÉRENCE À CHAUD	-
-CONTREPLAQUÉ TYPE EXTÉRIEUR 3/4" EMBOUVETÉ	0.78
-POUTRELLES DE TOITURE AVEC PENTE INTÉGRÉE (VOIR FABRICANT)	-
-ISOLANT LAINE MINÉRALE 12" (S'ASSURER D'AVOIR UN ESPACE D'AIR DE 1" ENTRE L'ISOLANT ET LA MEMBRURE HAUTE DE LA POUTRELLE)	41.52
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL	-
-FOURRURES 1"x3" @ 16" o/c.	0.91
-(2x) PANNEAUX DE GYPSE 5/8" TYPE 'X'	0.88
-FILM D'AIR INTÉRIEUR	0.57

TT2 MEZZANINES (R REQUIS: 41.00)	**R 45.71**
-FILM D'AIR EXTÉRIEUR	0.17
-MEMBRANE DE FINITION SOPRALÈNE FLAM 180 PARTIE COURANTE	-
-MEMBRANE DE FINITION SOPRALÈNE FLAM 250 GR POUR LES RELEVÉS	-
-SOUS COUCHE DE MEMBRANE AUTOCOLLANT SOPRAFLASH FLAM STICK POUR LES RELEVÉS	-
-MEMBRANE DE RENFORT SOPRALÈNE 180	-
-MEMBRANE SOUS COUCHE ÉLASTOMÈRE ÉLASTOPHÈNE PS COLLÉ EN PLEINE ADHÉRENCE À CHAUD	-
-CONTREPLAQUÉ TYPE EXTÉRIEUR 3/4" EMBOUVETÉ	0.78
-POUTRELLES DE TOITURE AVEC PENTE INTÉGRÉE (VOIR FABRICANT)	-
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ TYPE "Z" ÉP 7", À GICLER SOUS LE CONTREPLAQUÉ	42.40
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL	-
-FOURRURES 1"x3" @ 16" o/c.	0.91
-(2x) PANNEAUX DE GYPSE 5/8" TYPE 'X'	0.88
-FILM D'AIR INTÉRIEUR	0.57

COMPOSITIONS DES SOFFITES

SF1 SOFFITE PLANCHER STRUCT. DE BOIS **(R REQUIS: 29.50)**	**R 64.24**
-FILM D'AIR INTERIEUR	0.91
-REVÊTEMENT DE PLANCHER D'INGÉNIERIE OU DE CÉRAMIQUE SUR CONTREPLAQUÉ, VOIR CLIENT	0.78
-CHAPE DE BÉTON LÉGER 1 1/2"	-
-MEMBRANE INSONOMAT 5/8"	-
-OSB 23/32 EMBOUVETÉ	0.78
-POUTRELLES DE BOIS (VOIR ING. STRUCTURE)	-
-ISOLANT D'URÉTHANE GICLÉ 4"	24.24
-CAVITÉ RESTANTE REMPLIE DE LAINE MINÉRALE	34.60
-PANNEAU NOVAU CIMENTAIRE DUROCK 3/4"	1.30
-BARRES EN "Z", DIMENSIONS SELON LES NIVEAUX REQUIS À ATTEINDRE, VOIR ÉLÉVATIONS	1.02
-REVÊTEMENT DE CRÉPI SUR FIBROCIMENT (VOIR LÉGENDES DES FINIS EXT. ET FOURNISSEUR)	0.44
-FILM D'AIR EXTÉRIEUR.	0.17

COMPOSITIONS DES PLANCHERS ET PLAFONDS

PL1 DALLE SUR SOL (R REQUIS 7.50)	11.25
-FILM D'AIR INT.	0.91
-REVÊTEMENT DE PLANCHER, SELON LES USAGES SUIVANTS :	
* GARAGE ET ESPACES COMMUNS: SCELLANT SUR DALLE	
* LOGEMENTS : - REVÊTEMENT DE PLANCHER (VOIR DESIGNER)	
- PANNEAU DE COPEAU ASPENITE 5/8" FLOTTANT	
- MEMBRANE DE CAOUTCHOUC DURA-SON 1/8"	
-DALLE DE BÉTON + TREILLIS + TRAIT DE SCIE (VOIR ING. STRUCTURE)	0.24
-ISOLANT RIGIDE 2" SUR 48" AU PÉRIMÈTRE	10.10
-PARE-VAPEUR	-
-LIT DE SABLE 2"	-
-PIERRE CONCASSÉE 0- 3/4"	-
-SOL NON-REMANIÉ	-

PL2 PLANCHER RDC
-FILM D'AIR INTÉRIEUR
-REVÊTEMENT DE PLANCHER, SELON LES USAGES SUIVANTS :
* LOGEMENTS : - REVÊTEMENT DE PLANCHER (VOIR DESIGNER)
- PANNEAU DE COPEAU ASPENITE 5/8" FLOTTANT
- MEMBRANE DE CAOUTCHOUC DURA-SON 1/8"
* CORRIDORS COMMUNS : REVÊTEMENT DE TAPIS COLLÉ (VOIR DESIGNER)
-DALLE DE BÉTON + TREILLIS + TRAIT DE SCIE (VOIR ING. STRUCTURE)
-REVÊTEMENT DE PLAFOND, SELON LES USAGES SUIVANTS :
* GARAGE ET ESPACES COMMUNS: AUCUN
* LOGEMENTS : ENDUIT DE FINITION (GLAZING) SUR LE DESSOUS DES DALLES OU PONÇAGE DU BÉTON BRUT (VOIR CLIENT), EXCEPTÉ AUX ENDROITS OU DES RETOMBÉES DE GYPSE SONT REQUISES OU À MOINS D'INDICATION CONTRAIRE SUR LES PLANS DE PLAFONDS RÉFLÉCHIS
-FILM D'AIR INTÉRIEUR

PL3 PLANCHER 2e ET 3e ÉTAGES
-FILM D'AIR INTÉRIEUR
-REVÊTEMENT DE PLANCHER D'INGÉNIERIE OU DE CÉRAMIQUE SUR CONTREPLAQUÉ, VOIR CLIENT
-CHAPE DE BÉTON LÉGER 1 1/2"
-MEMBRANE INSONOMAT 5/8"
-OSB 23/32 EMBOUVETÉ
-POUTRELLES DE BOIS (VOIR ING. STRUCTURE)
-CELLULOSE COMPACTÉE PRESSION 2.5 LBS
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL
-BARRES RÉSILIENTES @ 16" o/c
-(2x) PANNEAU DE GYPSE TYPE 5/8"
-FILM D'AIR INTÉRIEUR

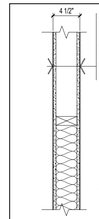
PL4 PLANCHER MEZZANINES
-FILM D'AIR INTÉRIEUR
-REVÊTEMENT DE PLANCHER D'INGÉNIERIE OU DE CÉRAMIQUE SUR CONTREPLAQUÉ, VOIR CLIENT
-MEMBRANE INSONOMAT 5/8"
-OSB 23/32 EMBOUVETÉ
-POUTRELLES DE BOIS (VOIR ING. STRUCTURE)
-BARRES RÉSILIENTES @ 16" o/c
-(2x) PANNEAU DE GYPSE TYPE 5/8"
-FILM D'AIR INTÉRIEUR

PF1 RETOMBÉES ISOLÉES AU PÉRIMÈTRE EXTÉRIEUR SOUS LES DALLES
-DESSOUS DE LA DALLE DE BÉTON
-BARRES EN "Z" 3 1/2" @ 24" C/C SUSPENDUES À LA DALLE
-ISOLANT D'URÉTHANE GICLÉ 3" APPLIQUÉ SUR LE DESSOUS DE LA DALLE
-(1x) PANNEAU DE GYPSE 5/8"

NOTES POUR COMPOSITIONS:

NOTE 1: PRÉVOIR & COORDONNER L'INSTALLATION DE FONDS D'ANCRAGES POUR LES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS MÉCANIQUES / ÉLECTRIQUES, MOBILIER, ARMOIRES ET ACCESSOIRES TEL QUE REQUIS PAR LES MANUFACTURIERS.
NOTE 2: UTILISER DES PANNEAUX DE GYPSE DE TYPE HYDROFUGE DANS LES SALLES DE BAIN.
NOTE 3: LE SYSTÈME DE TOITURE PLAT DOIT ÊTRE CONFIRMÉ PAR LE FOURNISSEUR DE MEMBRANES
NOTE 4: UTILISER DES FOURRURES EN BOIS TRAITÉ LORSQUE CES DERNIÈRES SONT FIXÉES SUR LE BÉTON

COMPOSITIONS DES CLOISONS



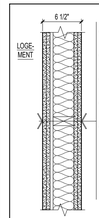
- FEUILLE DE GYPSE 1/2" DU PLANCHER AU PLAFOND
- MONTANTS 2" X 4" @ 16" C/C
- FEUILLE DE GYPSE 1/2" DU PLANCHER AU PLAFOND

CL1a — MUR PORTEUR EN 2"x4"
REMPLACER LES GYPSES RÉGULIERS PAR DES GYPSES 5/8" TYPE 'X'
ET AJOUTER ISOLANT DE LAINE DE ROCHE EN MATELAS DE 3 1/2" TEL QUE ROCKWOOL

CL1b — MUR PORTEUR EN 2"x6"
REMPLACER 2"x6" AU LIEU DE 2"x4" (VOIR ING. POUR ESPACEMENTS)
ET REMPLACER LES GYPSES RÉGULIERS PAR DES GYPSES 5/8" TYPE 'X'
ET AJOUTER ISOLANT DE LAINE DE ROCHE EN MATELAS DE 3 1/2" TEL QUE ROCKWOOL

*** VALIDER TOUS LES MURS PORTEURS SUR LES PLANS DE L'ING. STRUCTURE

CL1 — CLOISON TYPE INTÉRIEUR
ÉCHELLE : 1" = 1'-0"

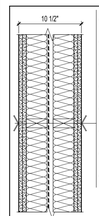


- (2X) FEUILLES DE GYPSE 5/8" TYPE X DU PLANCHER AU PLAFOND
- BARRE RÉSILIENTE 7/8" @ 24" C/C DU CÔTÉ DES LOGEMENTS
- ISOLANT ACOUSTIQUE EN NATTE 3 1/2"
- MONTANTS DE BOIS 2" X 4" (ESPACEMENT DÉTERMINÉ PAR ING.)
- (2X) FEUILLES DE GYPSE 5/8" TYPE X DU PLANCHER AU PLAFOND

R.A.F. porteur 1.5h
non-porteur 2h
ITS 58 [REQUIS: 50]
No. Ref. CNB - W4b

CL2a — CLOISON SOUS-SOL
REMPLACER LE GYPSE PAR PANNEAUX DE DUROCK DU CÔTÉ DU STATIONNEMENT
ET REMPLACER LA LISSE BASSE AVEC DOUBLE LISSE DE BOIS TRAITÉ OU DE BOIS AVEC UN TRAITEMENT ÉQUIVALENT HYDROFUGE

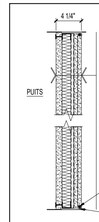
CL2 — CLOISON ISSUES ET ESPACES COMMUNS
ÉCHELLE : 1" = 1'-0"



- (2X) FEUILLES DE GYPSE 5/8" TYPE X DU PLANCHER AU PLAFOND
- ISOLANT ACOUSTIQUE EN NATTE 3 1/2"
- MONTANT DE BOIS 2"X4" (ESPACEMENT DÉTERMINÉ PAR ING.)
- ESPACE D'AIR DE 1"
- POLYÉTHYLÈNE 6 mil., JOINTS SCELLÉS
- MONTANT DE BOIS 2"X4" (ESPACEMENT DÉTERMINÉ PAR ING.)
- ISOLANT ACOUSTIQUE EN NATTE 3 1/2"
- (2X) FEUILLES DE GYPSE 5/8" TYPE X DU PLANCHER AU PLAFOND

R.A.F. porteur 1.5h
non-porteur 2h
ITS 66 [REQUIS: 50]
No. Ref. CNB - W15a

CL3 — CLOISON ENTRE LES LOGEMENTS
ÉCHELLE : 1" = 1'-0"

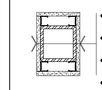


- PANNEAU DE PAROI DE PUITS 1" CONTINUE DANS LE PUITS
- MONTANTS MÉTALLIQUES C-H 2 1/2" @ 24" c/c
- COUSSINS INSONORISANTS / IGNIFUGES ROXUL 1 1/2"
- BARRE RÉSILIENTE 1/2" @ 24 c/c
- (2X) FEUILLE DE GYPSE 5/8" TYPE X DU PLANCHER AU PLAFOND

R.A.F 2 HRS [REQUIS: 45min]
ITS: S3 [REQUIS: 50]
No. Ref. CGC SA926-6

SCELLANT ACOUSTIQUE SUR BOUDIN COMPRESSIBLE
MEMBRANE DE CAOUTCHOUC 1/4" SOUS LA SABLIÈRE ET FIXÉE AU CENTRE SEULEMENT

CL4 — CLOISON PUITS TECHNIQUE
ÉCHELLE : 1" = 1'-0"



- (1X) FEUILLE DE GYPSE 5/8" TYPE X DU PLANCHER AU PLAFOND
- COLONNE D'ACIER
- MONTANTS MÉTALLIQUES 1 5/8"
- (1X) FEUILLE DE GYPSE 5/8" TYPE X DU PLANCHER AU PLAFOND

R.A.F 1HR
No. Ref. CGC

CL5 — CLOISON COLONNE R.A.F.
ÉCHELLE : 1" = 1'-0"

NOTES POUR CLOISONS:

NOTE 1: PRÉVOIR & COORDONNER L'INSTALLATION DE FONDS D'ANCRAGES POUR LES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS MÉCANIQUES / ÉLECTRIQUES, MOBILIER, ARMOIRES ET ACCESSOIRES TEL QUE REQUIS PAR LES MANUFACTURIERS.
NOTE 2: PRÉVOIR UN JOINT D'EXPANSION VERTICAL DANS LES CLOISONS @ 32'-0" c/c.
NOTE 3: UTILISER DES PANNEAUX DE GYPSE DE TYPE HYDROFUGE DANS LES SALLES DE BAIN.
NOTE 4: À MOINS D'INDICATION CONTRAIRE AUX PLANS, TOUTES LES CLOISONS SERONT DE TYPE CL1
NOTE 5: TOUTES LES CLOISONS SONT DE DALLE À DALLE, SAUF INDICATIONS CONTRAIRES.

calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec — 3986 MARK CALCE ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.

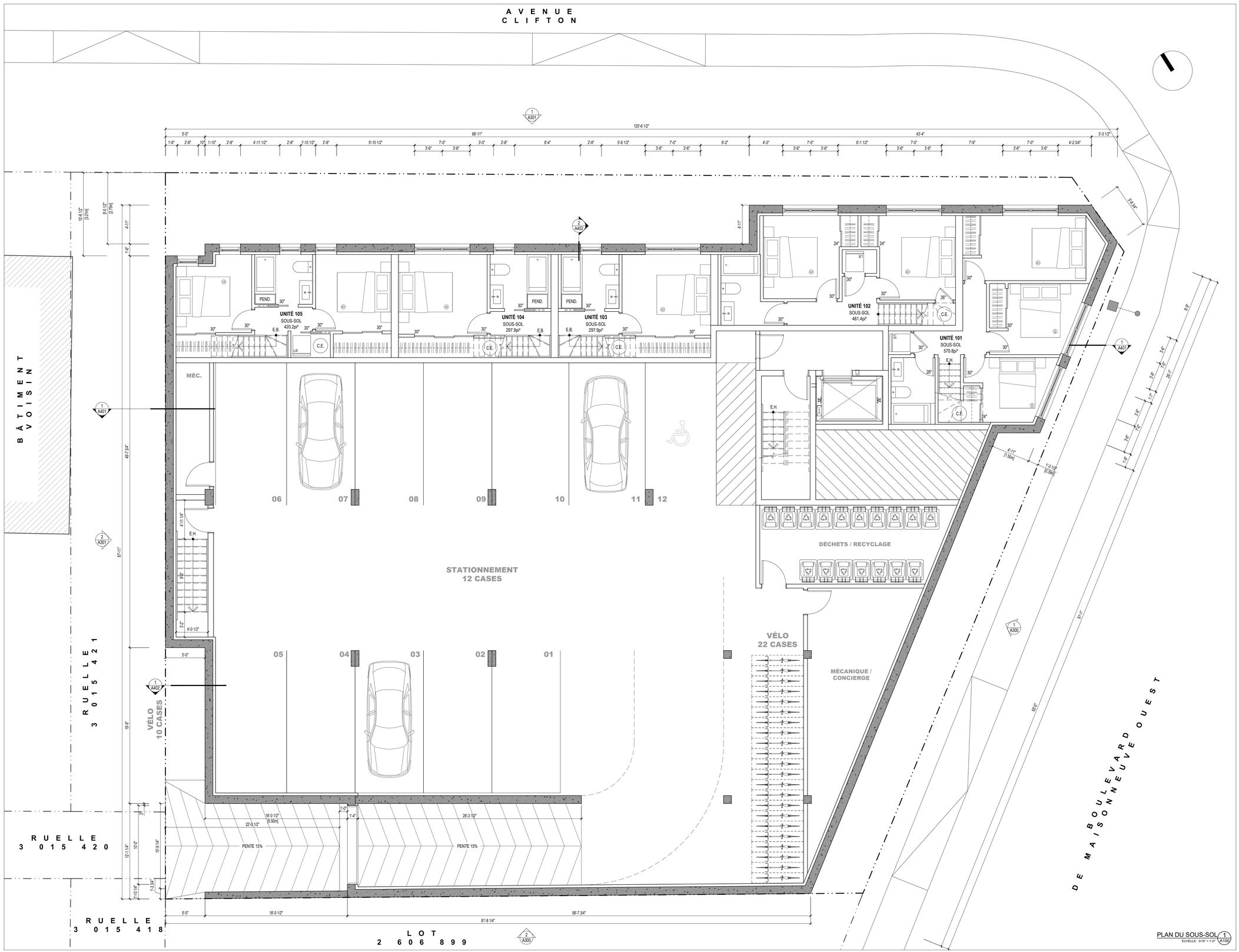
3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

PROJET:
2174 CLIFTON

MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
TABLEAUX ET LÉGENDES
COMPOSITIONS TYPIQUES

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R.; M.P.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A001
FICHIER: mca-2011	



calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

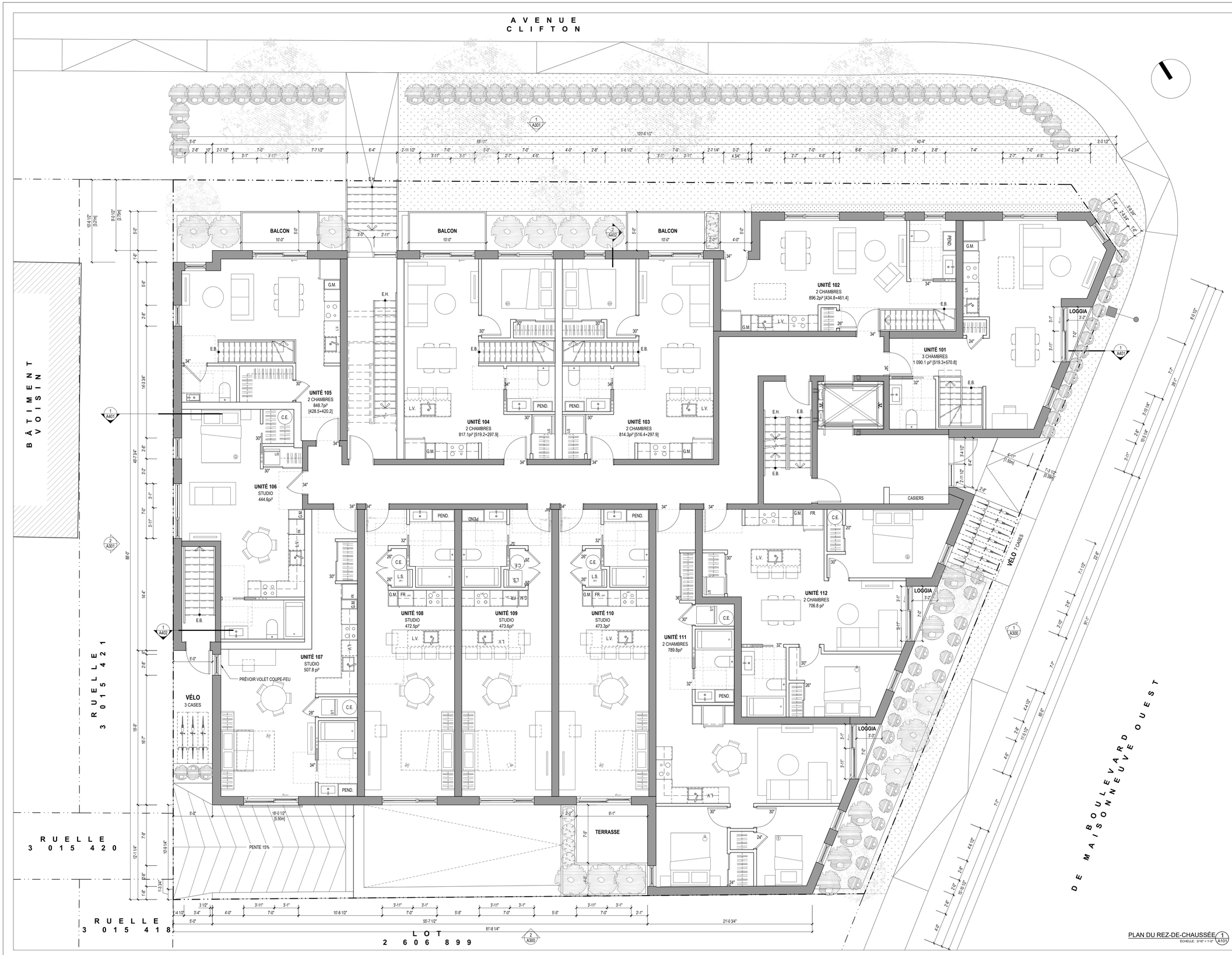
NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.
3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

PROJET:
2174 CLIFTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PLAN DU SOUS-SOL

DESSINÉ PAR: F.R.; M.P.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
FICHIER: mca-2011
PAGE: A100



calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec — 3986 MARK CALCE ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.

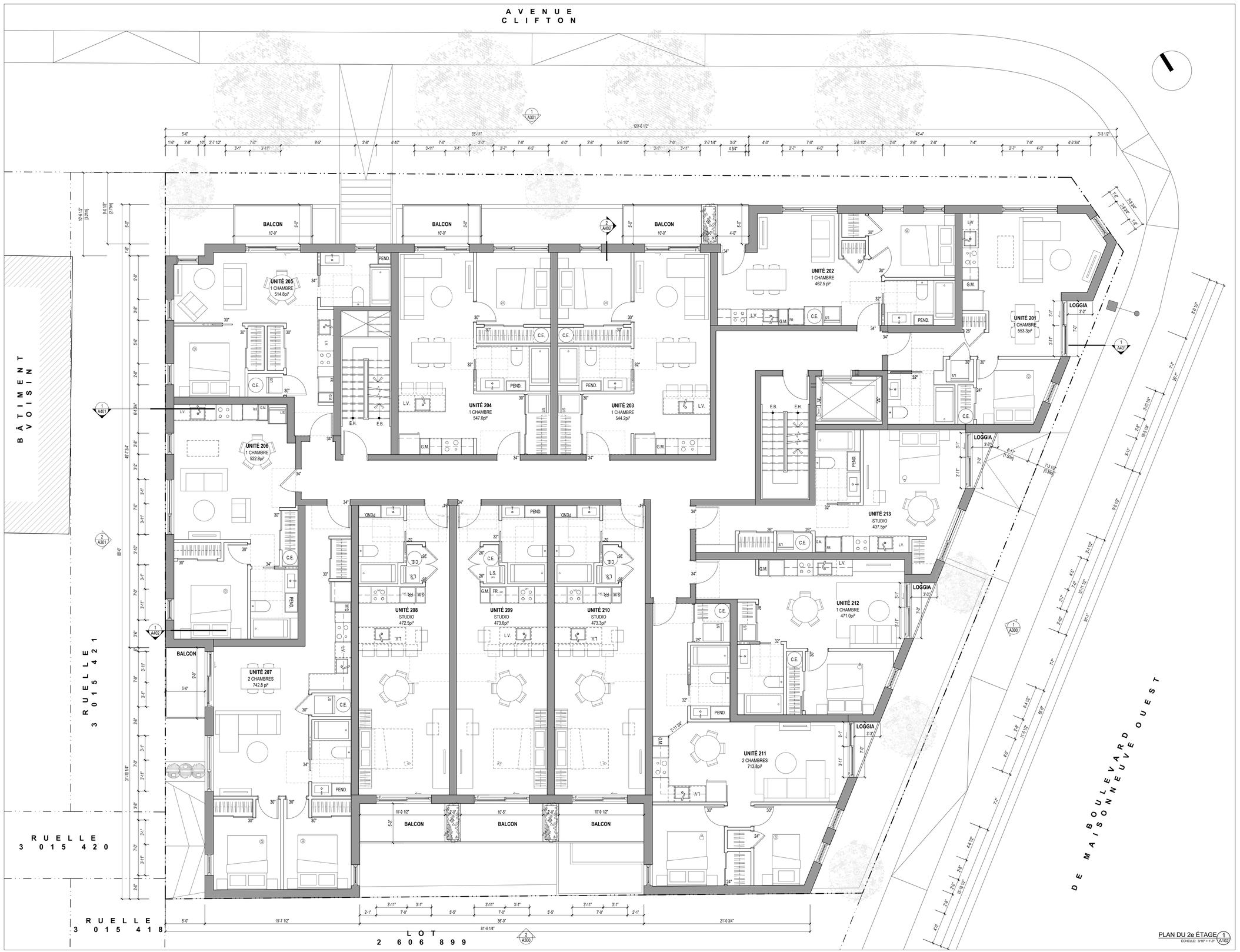
3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

PROJET:
2174 CLIFTON

MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R.; M.P.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A101
FICHIER: mca-2011	



calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec — 3986 MARK CALCE ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

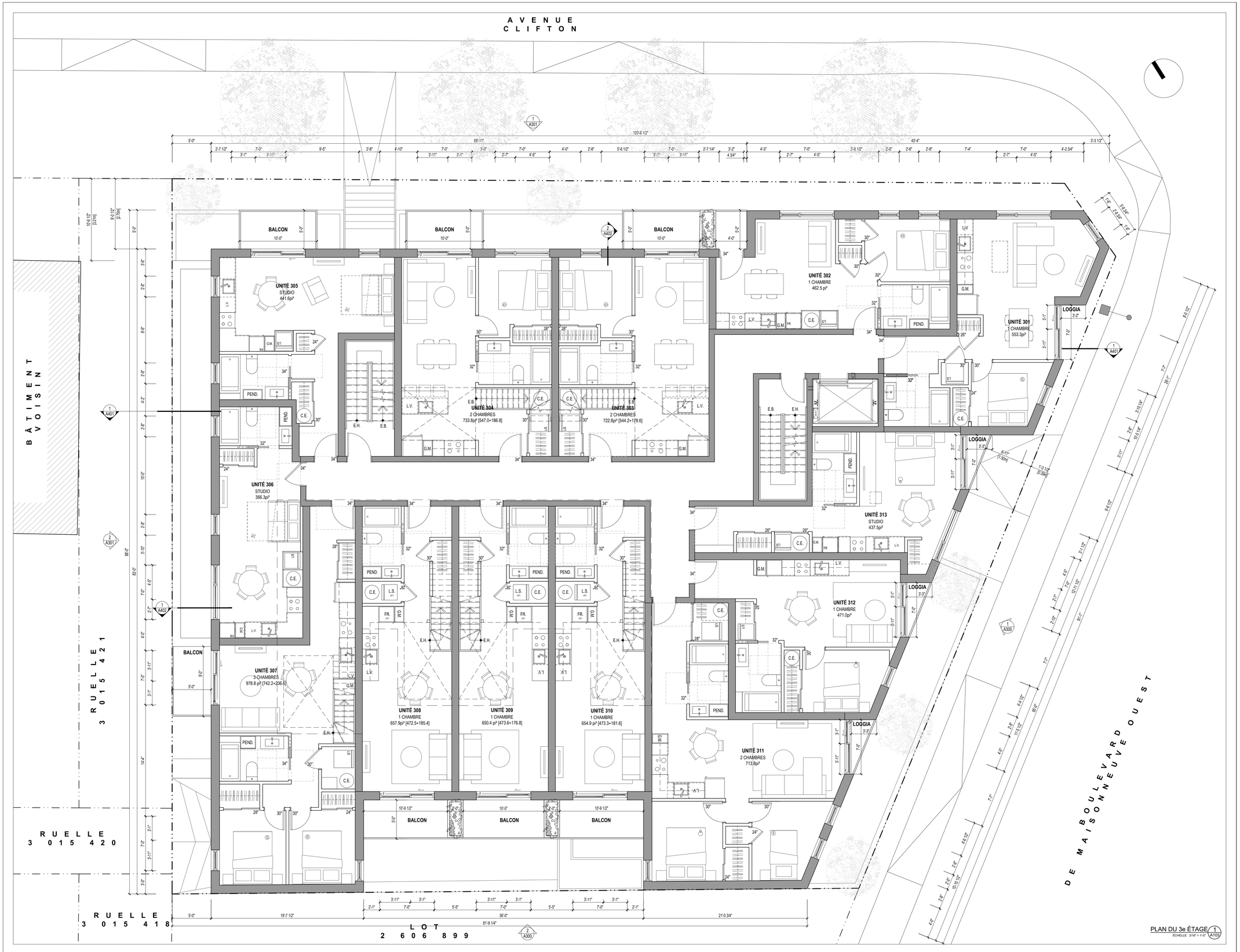
NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.
3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

PROJET:
2174 CLIFTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PLAN DU 2e ÉTAGE

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R.; M.P.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A102
FICHIER: mca-2011	



calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec — 3986 MARK CALCE ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.

3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

PROJET:
2174 CLIFTON

MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PLAN DU 3e ÉTAGE

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R.; M.P.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A103
FICHIER: mca-2011	

AVENUE CLIFTON

BÂTIMENT VOISIN

RUELLE 3 015 421

RUELLE 3 015 420

RUELLE 3 015 418

LOT 2 606 899

DE MAISONNEUVE OUEST

TOIT VERT
1 600 PI²

TERRASSE COMMUNE

ÉCRAN ANTI-BRUIT.
SPÉCIFICATION À VENIR

TERRASSE

DOUBLE-HAUTEUR

E.B.

UNITÉ 304
MEZZANINE
186.8 pi²
(109 pi² net)

UNITÉ 303
MEZZANINE
178.6 pi²
(109 pi² net)

RANG.

UNITÉ 308
MEZZANINE
185.4 pi²
(126.6 pi² net)

UNITÉ 307
MEZZANINE
236.6 pi²
(109.7 pi² net)

UNITÉ 309
MEZZANINE
176.8 pi²
(124.6 pi² net)

UNITÉ 310
MEZZANINE
181.6 pi²
(122.2 pi² net)

ESPACE DÉDIÉ À LA MÉCANIQUE

PLAN DES MEZZANINES 1 A104
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.

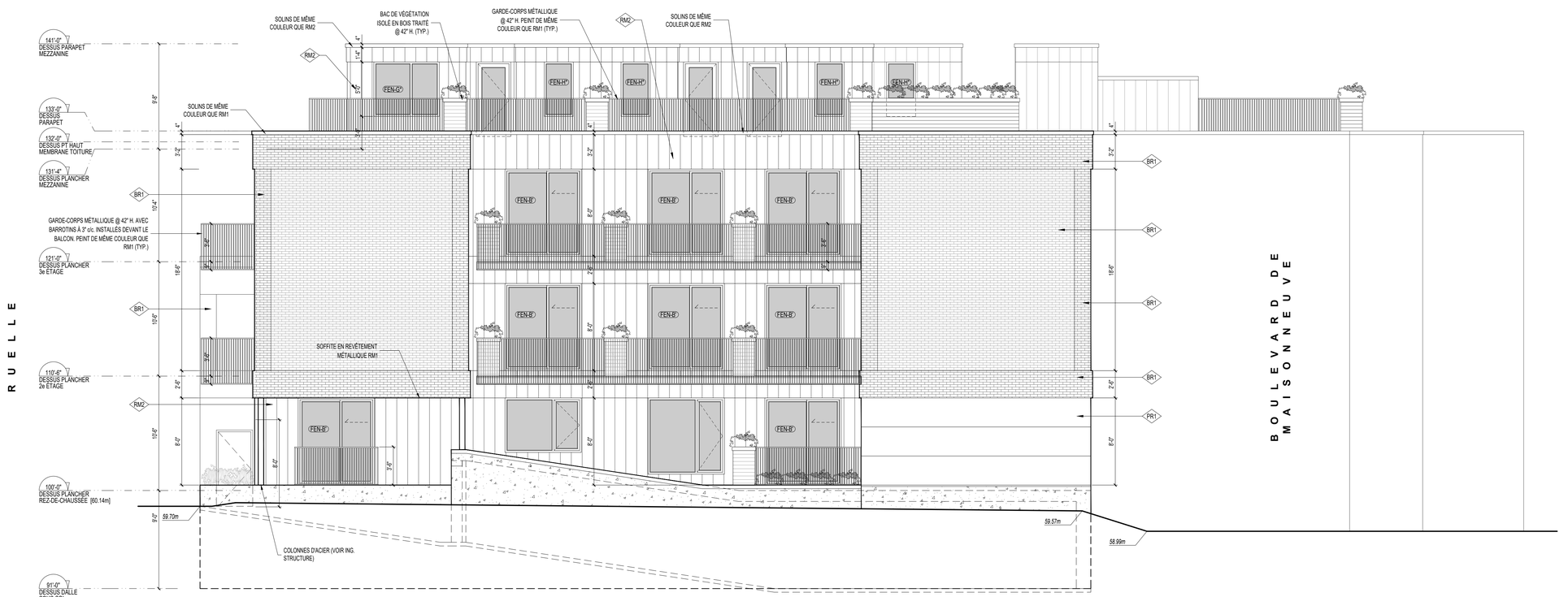
3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

PROJET:
2174 CLIFTON

MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PLAN DES MEZZANINES

DESSINÉ PAR: F.R.; M.P.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
PAGE: A104
FICHIER: mca-2011



ÉLÉVATION LATÉRALE (ACCÈS GARAGE) 2
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0" A300

ÉLÉVATION DE MAISONNEUVE 1
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0" A300

calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.

3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

PROJET:
2174 CLIFTON

MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
ÉLÉVATIONS

DESSINÉ PAR: F.R.; M.P.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
PAGE: A300
FICHIER: mca-2011

ÉLÉVATION LATÉRALE (RUELLE) 2
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0" A301

ÉLÉVATION RUE CLIFTON 1
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0" A301

calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.

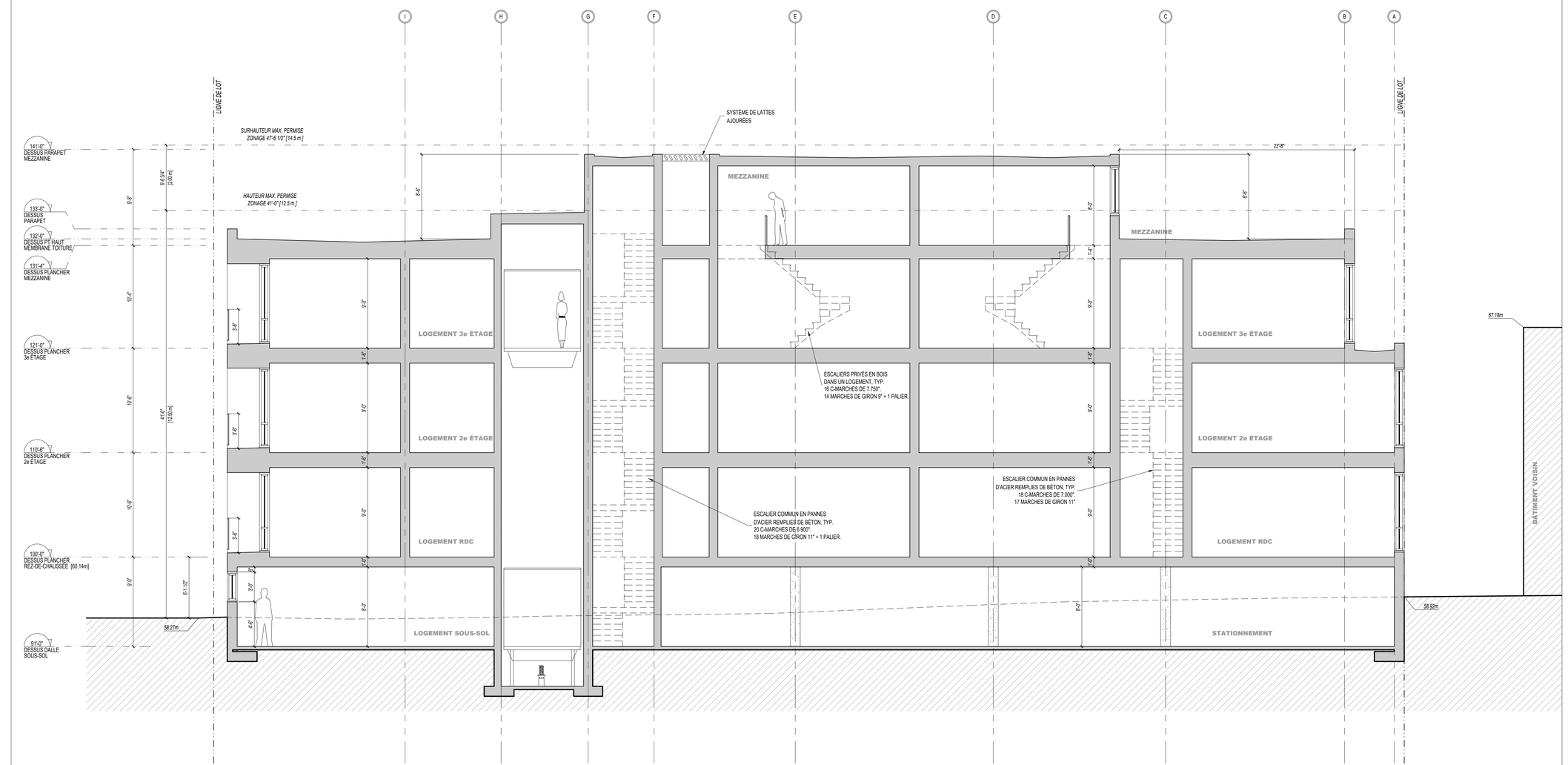
3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

PROJET:
2174 CLIFTON

MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
ÉLÉVATIONS

DESSINÉ PAR: F.R.; M.P.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
FICHIER: mca-2011
PAGE: A301



COUPE GÉNÉRALE 1 A401
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

calce
architecture
workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.

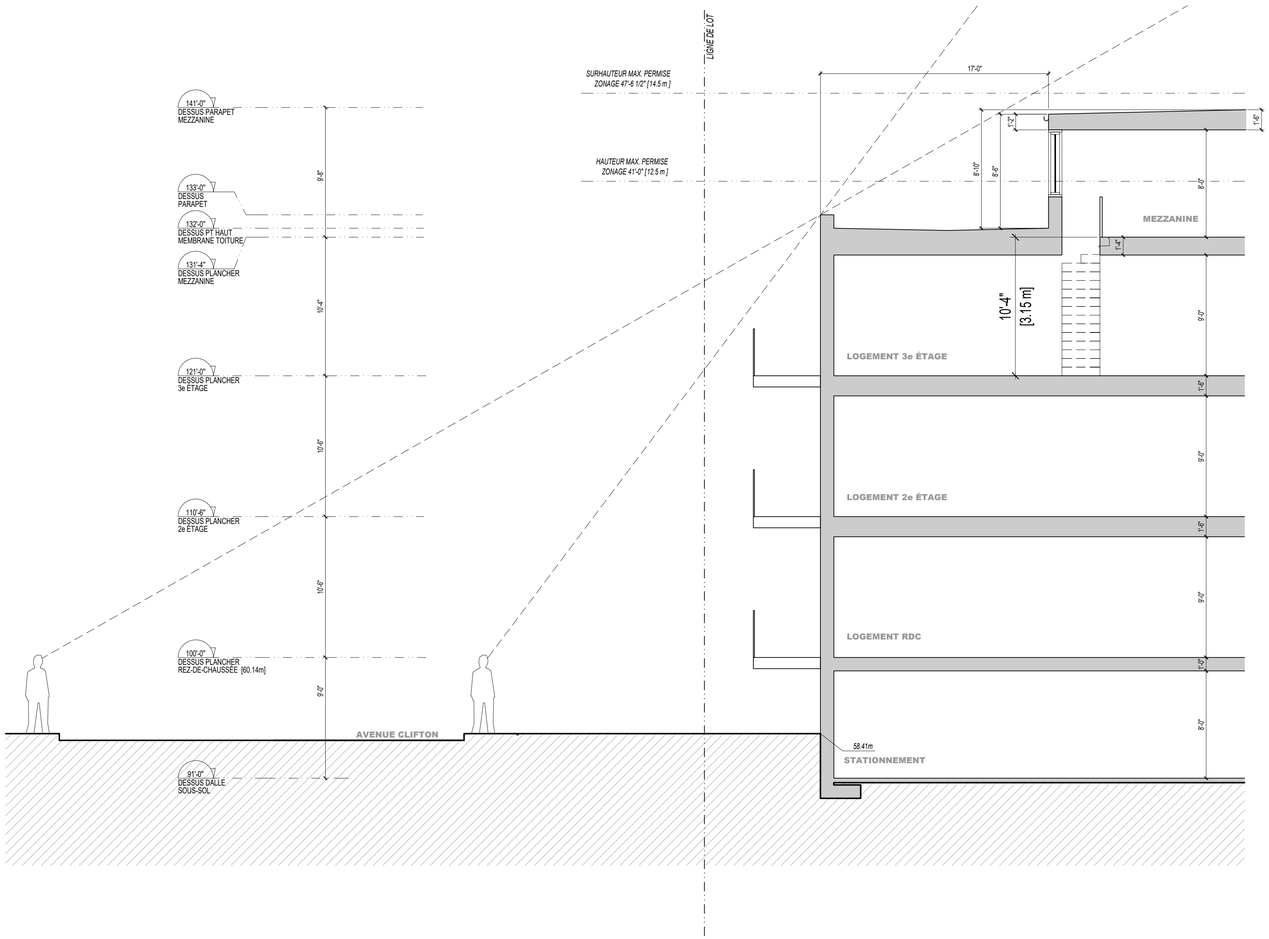
3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

PROJET:
2174 CLIFTON

MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
COUPE GÉNÉRALE

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R.; M.P.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A401
FICHIER: mca-2011	



COUPE CÔTÉ CLIFTON 1 (A402)
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

COUPE CÔTÉ RUELLE 1 (A402)
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

calce
architecture
workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M.C.	2020-11-04
02	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M.C.	2020-10-02
01	POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M.C.	2020-07-10
00	POUR PERMIS DE DÉMOLITION	M.C.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.
3837 RUE ST-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC
H4C 1H5

PROJET:
2174 CLIFTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
COUPE SCHÉMATIQUE
MEZZANINE

DESSINÉ PAR: F.R.; M.P.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
FICHIER: mca-2011
PAGE: A402

PROVISION CONSTRUCTION

ÉTUDE DE CONFORMITÉ ACOUSTIQUE ET VIBRATOIRE AU COIN DE LA RUE CLIFTON ET DU BOULEVARD DE MAISONNEUVE

JUIN 2020

Atelier 7hz
5450, rue de Bordeaux, #204
Montréal (Qc) Canada H2H 2A8
T: 438-870-2749
www.atelier7hz.com

ÉTUDE DE CONFORMITÉ ACOUSTIQUE ET VIBRATOIRE AU COIN DE LA RUE CLIFTON ET DU BOULEVARD DE MAISONNEUVE

PROVISION CONSTRUCTION

Rapport Final

Projet nº A20-0098-MAI-1
Date : Juin 2020

Atelier 7hz
5450, rue de Bordeaux, #204
Montréal (Qc) Canada H2H 2A8
T: 438-870-2749
www.atelier7hz.com

SIGNATURES

MESURES ET CALCULS RÉALISÉS ET RAPPORT PRÉPARÉ PAR

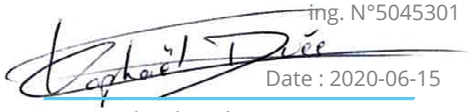
ing. N°5075222

Date : 2020-06-15

Maxime Léger, ing,
Chargé d'étude - Acoustique et Vibrations

RAPPORT VÉRIFIÉ PAR

ing. N°5045301



Date : 2020-06-15

Raphaël Duée, ing. M.ing.
Président - Acoustique et Vibrations

Ce document d'ingénierie est l'œuvre d'Atelier 7hz et est protégé par la loi. Ce rapport est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir préalablement obtenu l'autorisation écrite d'Atelier 7hz et de son Client. Si des essais ont été effectués, les résultats de ces essais ne sont valides que pour l'échantillon décrit dans le présent rapport. Conformément au règlement en vigueur relatif aux documents d'ingénierie, ce document sera conservé par Atelier 7hz pour une période minimale de dix ans. Atelier 7hz n'a pas le contrôle sur d'éventuelles modifications additionnelles qui pourraient y être faites.

REGISTRE DES RÉVISIONS ET ÉMISSIONS

Numéro de révision	Date	Description de la modification et/ou de l'émission
A20-0098-MAI-1	2020-06-15	Rapport final

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION 1
1.1 MISE EN SITUATION ET MANDAT 1
1.2 MÉTHODOLOGIE 1
1.3 RÉGLEMENTATION D'URBANISME DE MONTRÉAL 1

2 DESCRIPTION DES MESURES ET RÉSULTATS 2
2.1 DATE ET EMPLACEMENTS MESURE DE BRUIT 2
2.2 INSTRUMENTATION 2
2.3 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES 3
2.4 RÉSULTAT DES MESURES DE NIVEAU SONORE ET COMPTAGE ROUTIER 3
2.5 RÉSULTAT DES MESURES DE NIVEAU VIBRATOIRE 3

3 DESCRIPTION DES SIMULATIONS ACOUSTIQUES 5
3.1 LOGICIEL D'ACOUSTIQUE ENVIRONNEMENTALE UTILISÉ 5
3.2 DESCRIPTION DU MODÈLE ET CALIBRATION 5
3.3 PROJECTION DU TRAFIC ROUTIER 6
3.4 RÉSULTATS ET ANALYSE 7

4 CONCLUSION 10

TABLEAUX

TABLEAU 1	DONNÉES SUR LE TRAFIC ROUTIER UTILISÉES POUR CALCULER LES NIVEAUX SONORES	3
TABLEAU 2	RÉSULTATS DES MESURES DE VITESSE VIBRATOIRE	4
TABLEAU 3	COMPARAISON DU NIVEAU ACOUSTIQUE MESURÉ ET DU NIVEAU CALCULÉ POUR CALIBRER LE MODÈLE	6
TABLEAU 4	DÉBIT JOURNALIER MOYEN UTILISÉ POUR LES CALCULS DE 2020 ET 2030	7
TABLEAU 5	RÉSULTATS DES NIVEAUX SONORES AVEC LE VITRAGE MINIMAL PROPOSÉ	9

FIGURES

FIGURE 1	EMPLACEMENT DES POINTS DE MESURE	2
FIGURE 2	MODÈLE DE SIMULATION	6
FIGURE 3	CLIMAT SONORE AVEC LE TRAFIC ROUTIER DE 2020	8
FIGURE 4	CLIMAT SONORE AVEC LE TRAFIC ROUTIER DE 2030	8

ANNEXES

ANNEXE A -	DONNÉES MÉTÉOROLOGIQUES
ANNEXE B -	RÉSULTATS DES MESURES ACOUSTIQUES
ANNEXE C -	RÉSULTATS DES MESURES VIBRATOIRES

1 INTRODUCTION

1.1 Mise en situation et mandat

La compagnie Atelier 7hz a été mandatée par Provision Construction pour réaliser une étude acoustique et vibratoire pour un projet résidentiel au coin de la rue Clifton et du boulevard de Maisonneuve à Montréal. L'objectif de l'étude est d'évaluer si le projet résidentiel est conforme à la réglementation acoustique et vibratoire compte tenu des émissions sonores et vibratoires de la circulation routière et ferroviaire. Une mesure acoustique 24h ($L_{Aeq,24h}$) a été réalisée afin de caractériser l'environnement sonore actuel extérieur du bâtiment et de prévoir l'augmentation du niveau sonore sur 10 ans. Ceci permet de définir si le climat sonore intérieur $L_{Aeq,24h}$ actuel et projeté sur 10 ans est inférieur à 40 dBA. Une mesure de vitesse vibratoire de 24h a été réalisée pour évaluer si les passages de trains à proximité induisent des vibrations inférieures à 0,14 mm/s à l'endroit des fondations du futur bâtiment.

1.2 Méthodologie

La méthodologie suivie est décrite ci-dessous :

- Récupération des données pour démarrer le projet et définition des objectifs acoustiques,
- Mesures acoustiques sur 24 heures et comptage routier sur le boulevard de Maisonneuve,
- Mesures de vibration sur 24 heures,
- Mesures post-traitement et analyse des résultats,
- Simulation acoustique via la méthode de calcul TNM du logiciel CadnaA, calibration du modèle par mesures,
- Évaluation des performances d'isolation acoustique de l'enveloppe du bâtiment pour correspondre aux objectifs acoustiques précédemment exposés,
- Rédaction d'un rapport technique.

1.3 Réglementation d'urbanisme de Montréal

Selon le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, il est établi que les niveaux sonores maximaux ne doivent pas dépasser 55 dBA pour les aires de séjour extérieures et 40 dBA pour les aires intérieures. Comme le projet ne comprend aucune aire récréative extérieure partagée, la valeur de 40 dBA $L_{Aeq,24h}$ est donc considérée comme valeur cible à l'intérieur du bâtiment.

2 DESCRIPTION DES MESURES ET RÉSULTATS

2.1 Date et emplacements mesure de bruit

Les mesures de bruit et vibration 24h ont été effectuées entre le 1er et 2 juin 2020 à partir de 16h00. Ces mesures ont permis de quantifier les niveaux sonores existants à l'emplacement du projet résidentiel situé au coin de la rue Clifton et du boulevard de Maisonneuve à Montréal. Les emplacements des points de mesure sont présentés sur la Figure 1.

Figure 1 Emplacement des points de mesure

2.2 Instrumentation

Pour effectuer les mesures sonores et vibratoires requises, les instruments suivants ont été utilisés :

- Un (1) sonomètre Larson Davis, modèle 831, NS 10480,
- Source sonore étalon Larson Davis, modèle CA200, NS 13260,
- Une (1) enregistreuse vocale DR05 de marque Tascam,
- Un (1) sismographe Instantel, NS UM13737.

La station de mesure sonore était composée d'un sonomètre avec un écran anti-vent et anti-pluie sur le microphone, installé sur un trépied à 1.5 m au-dessus du sol. Les calibrations initiale et finale effectuées avant et après les mesures acoustiques montrent un écart inférieur à 0,5 dB. La station de mesure vibratoire est composée d'un géophone implanté dans le sol et d'un système d'acquisition. De plus, les instruments utilisés dans cette étude sont conformes aux normes en

vigueur. Le sismographe, sonomètre et la source sonore étalon sont vérifiés et calibrés annuellement par un laboratoire indépendant.

2.3 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques propices aux mesures sonores sont les suivantes :

- Vitesse du vent n'excédant pas 20 km/h,
- Température supérieure à -10°C,
- Taux d'humidité relative n'excédant pas 90%,
- Aucune précipitation et chaussée sèche.

Ces conditions ont été respectées pendant toute la durée de la mesure. Le détail des conditions météorologiques des stations McTavish et Montréal INTL A d'Environnement Canada lors de la mesure est fourni en Annexe A.

2.4 Résultat des mesures de niveau sonore et comptage routier

Le niveau sonore équivalent mesuré sur une période de 24 heures L_{Aeq}, 24h est de 64,9 dBA.

Pour calibrer la simulation acoustique, le niveau sonore équivalent mesuré sur une période de 1 heure $L_{Aeq,1h}$ a été extrait entre 16h et 17h. Les données de niveau de bruit et de comptage du trafic, mesurées pendant cette période, sont présentées dans le Tableau 1.

Tableau 1 Données sur le trafic routier utilisées pour calculer les niveaux sonores

Trafic routier	Niveau sonore pendant le comptage $L_{Aeq,1h}$	Nombre de voitures	Nombre de camions légers	Nombre de camions lourds
De Maisonneuve 2 Juin 2020 16h	64,7	151	3	0

2.5 Résultat des mesures de niveau vibratoire

Les vitesses vibratoires ont été mesurées sur une période de 24 heures. Trois passages de train ont été détectés au cours de cette période à 6h26, 6h48 et 7h13. Ces passages sont parmi ceux qui ont induit les pics de vibration les plus élevés. Les vitesses vibratoires moyennes (RMS) associées à ces passages de train sont répertoriées dans le Tableau 2. Les vitesses vibratoires moyennes RMS mesurées lors du passage des trains sont inférieures aux seuils définis et sont conformes aux limites réglementaires de 0,14 mm/s RMS aux fondations du futur bâtiment prévu. Les résultats détaillés des mesures sont présentés à l'annexe C.

Tableau 2 Résultats des mesures de vitesse vibratoire

Date et heure des passages	Vitesse vibratoire RMS lors du passage d'un train en mm/s		
	Longitudinal	Transversal	Vertical
2 Juin 2020 – 6h26	0,02	0,03	0,03
2 Juin 2020 – 6h48	0,02	0,04	0,03
2 Juin 2020 – 7h13	0,02	0,03	0,03
Seuil à respecter	0,14		

3 DESCRIPTION DES SIMULATIONS ACOUSTIQUES

3.1 Logiciel d'acoustique environnementale utilisé

Les simulations de la propagation sonore et le dimensionnement des solutions de mitigation ont été réalisés grâce au mode de calcul TNM (*Federal Highway Administration* (FHWA) de l'*U.S. Department of Transportation*) du logiciel CadnaA 4.6. Ce logiciel prend en compte les facteurs environnementaux tels que l'absorption atmosphérique, l'absorption du sol, et considère les réflexions sur les bâtiments modélisés. Les paramètres d'entrée du logiciel sont entre autres les puissances acoustiques des sources, la topographie du site, la position et les dimensions des bâtiments et l'absorption du sol. Les paramètres de sortie sont les niveaux de pression aux points récepteurs. La norme de calcul utilisée est l'ISO 9613.

Pour le calcul des performances d'isolation acoustique de l'enveloppe du bâtiment, une marge d'erreur de 5 points a été considérée afin de prendre en compte les pertes de performances en conditions réelles (1 à 5 dBA selon le CNRC-NRC). En effet, les performances d'isolation acoustique calculées sont basées sur des données idéales.

3.2 Description du modèle et calibration

L'étalonnage du modèle a été réalisé en entrant des données mesurées. La topographie, la plupart des bâtiments et le boulevard de Maisonneuve ont été ajoutés au modèle, y compris le comptage des routes. Un (1) point de réception a été localisé à la même position de mesure P2 pour calibrer le modèle. La Figure 2 montre une capture d'écran du modèle acoustique 3D. Le calibrage a été réalisé en vérifiant la concordance entre le niveau de bruit global simulé et mesuré, présenté dans le Tableau 3. La faible variation observée valide la précision du modèle.

Figure 2 Modèle de simulation acoustique

Tableau 3 Comparaison du niveau acoustique mesuré et du niveau calculé pour calibrer le modèle

	Mesuré	Calculé	Différence
Niveau sonore (dBA)	64,7	64,3	+0,4

3.3 Projection du trafic routier

Étant donné le contexte actuel de confinement forcé et de limitation des activités économiques (pandémie CoViD-19), les trafics routiers sont peu représentatifs de trafics normaux. Ainsi, il n'est pas possible d'utiliser les niveaux sonores mesurés lors des mesures 24h pour établir une prévision de la conformité du bruit à l'intérieur du projet immobilier à l'étude. Dans ce cas, il est commun d'utiliser des comptages routiers effectués dans la zone par le passé pour recalculer les niveaux sonores à partir d'un modèle de simulation calibré grâce à des mesures réelles.

À défaut d'avoir accès aux valeurs exactes du débit journalier moyen annuel (DJMA) de la ville de Montréal devant le site du projet, les données de l'étude « *Westmount traffic and active transportation master plan* » datant de 2013 ont été utilisées pour la projection du trafic routier. La valeur de débit journalier avait été évaluée sur le boulevard de Maisonneuve à l'est de l'autoroute 15, plus près du centre-ville. Celui-ci est nettement supérieur au trafic réel sur la section de boulevard à proximité du site à l'étude. Ceci place la simulation en situation majorante. La même proportion de voitures, de camions légers et de véhicules lourds que celle évaluée lors du comptage a été retenue pour le calcul. Une augmentation du flux journalier de 2% par an (valeur typiquement utilisée sur le terrain)

a été prise en compte. Le Tableau 4 présente les valeurs utilisées dans les calculs pour l'année 2020 et pour les 10 ans prévus en 2030 (tous types de véhicules confondus).

Tableau 4 Débit journalier moyen utilisé pour les calculs de 2020 et 2030

Débit journalier moyen utilisé dans les calculs	Année 2013	Année 2020	Année 2030
Boulevard de Maisonneuve	14 500	16 656	20 304

3.4 Contribution sonore des passages de trains

Le niveau sonore au passage d'un train a été évalué et reporté sur 24h en fonction du nombre de passages journalier selon l'horaire de trains de la gare à proximité. Le niveau sonore considéré pour un passage de train de 16 secondes et mesuré sur le site au point de mesure (hypothèse majorante car le projet est à une distance plus élevée) était de 72,9 dBA. Ainsi, la contribution sonore des passages de trains sur 24h est de 49,2 dBA. Ce niveau est plus de 10 dBA inférieur au niveau de bruit calculé sur 24h, la contribution sonore des trains est donc négligeable. Le niveau sonore ambiant ($L_{Aeq,24h}$) est dû principalement à la circulation routière. Les trains n'ont donc pas été considérés dans les simulations acoustiques.

3.5 Résultats et analyse

Les niveaux de bruit ont été calculés sur la façade du bâtiment à tous les étages. Seuls les niveaux maximaux à tous les étages sont indiqués à la Figure 3 et la Figure 4. Ces chiffres montrent les niveaux sonores sur la façade du bâtiment pour le trafic routier de 2020 et 2030 respectivement. Les résultats montrent que les niveaux équivalents en façade sont de l'ordre de 65,0 dBA pour 2020 et 65,5 dBA pour 2030.

À partir de ce niveau sonore calculé, une performance d'isolation acoustique adaptée de l'enveloppe du bâtiment doit donc être conçue pour atteindre l'objectif de 40 dBA à l'intérieur des appartements. Un double vitrage standard composé de verres de 6mm d'épaisseur a été envisagé pour le projet. Le niveau intérieur simulé est inférieur à la cible établie. Les résultats pour les années 2020 et 2030 sont présentés dans le Tableau 5.

Figure 3 Climat sonore avec le trafic routier de 2020

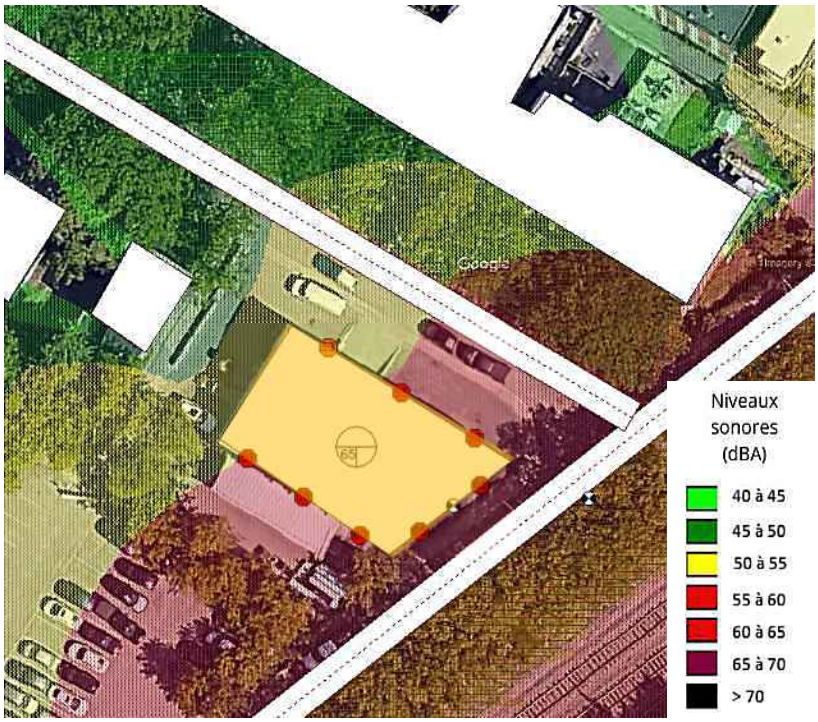


Figure 4 Climat sonore avec le trafic routier de 2030

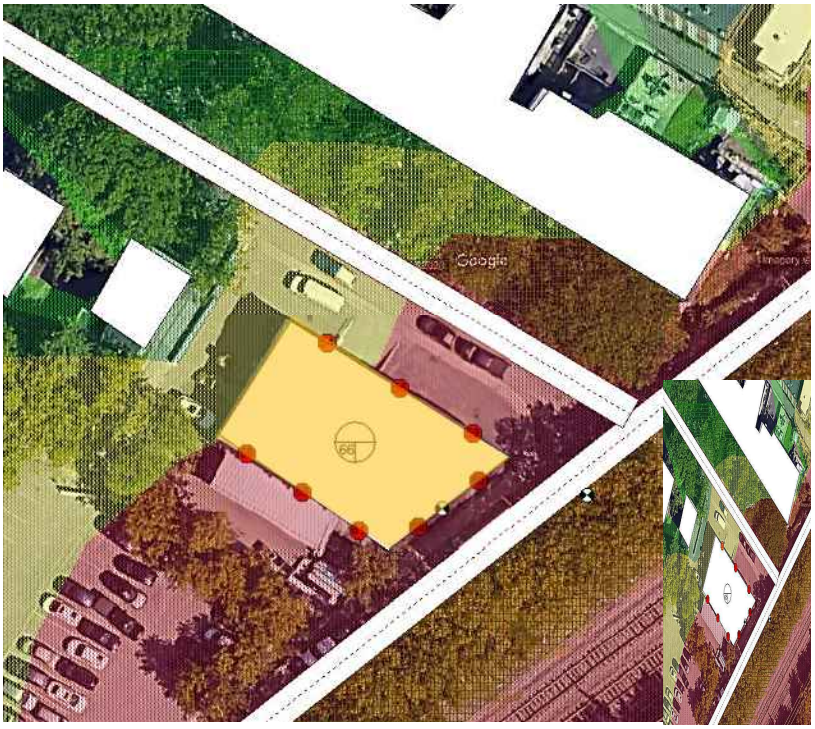


Tableau 5 Résultats des niveaux sonores avec le vitrage minimal proposé

Type de vitrage	Niveau sonore intérieur calculé 2020 (dBA)	Niveau sonore intérieur calculé 2030 (dBA)	Cible (dBA)
Double vitrage standard : • Verre épaisseur 6mm • Espace d'air 13mm • Verre épaisseur 6mm	39,1	39,8	40,0

Note : Les performances d'isolation acoustique considérées sont des valeurs théoriques. Ainsi, un facteur de sécurité de 5 dBA a été ajouté au calcul du bruit intérieur afin de prendre en compte les pertes de performances en conditions réelles (1 à 5 dBA selon le CNRC-NRC).

4 CONCLUSION

La compagnie Atelier 7hz a été mandatée par Provision Construction pour réaliser une étude de conformité acoustique et vibratoire du site d'un projet résidentiel au coin du boulevard de Maisonneuve et de la rue Clifton à Montréal. Des mesures à long terme (24h) des niveaux sonores et vibratoires ont été réalisées sur le site à l'étude. Des simulations des niveaux sonores prévisibles sur le site ont aussi été réalisées.

- Les niveaux sonores intérieurs simulés sont inférieurs aux seuils établis si le vitrage recommandé dans la présente étude est implanté,
- Les vitesses vibratoires mesurées lors du passage des trains sont inférieures aux seuils définis.

Le projet est donc conforme à la réglementation acoustique et vibratoire.

ANNEXE A - DONNÉES MÉTÉOROLOGIQUES

Station McTavish

Rapport de données horaires pour le 1 juin 2020

HEURE	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refr. éolien	Météo
00:00	6,4	3,4	81	M	M		101,17			ND
01:00	6,3	3,0	80	M	M		101,18			ND
02:00	5,9	2,9	81	M	M		101,20			ND
03:00	5,9	2,6	80	M	M		101,18			ND
04:00	5,7	2,7	81	M	M		101,24			ND
05:00	6,4	2,6	76	M	M		101,28			ND
06:00	7,9	3,8	75	M	M		101,29			ND
07:00	8,9	4,3	73	M	M		101,28			ND
08:00	9,9	3,1	62	M	M		101,25			ND
09:00	11,4	2,9	56	M	M		101,14			ND
10:00	12,9	4,2	56	M	M		101,09			ND
11:00	13,5	1,2	43	M	M		101,04			ND
12:00	14,4	1,7	42	M	M		101,00			ND
13:00	13,5	1,7	45	M	M		100,96			ND
14:00	12,2	3,3	54	M	M		100,98			ND
15:00	11,8	4,2	60	M	M		100,96			ND
16:00	10,2	5,8	74	M	M		100,99			ND
17:00	10,8	6,1	72	M	M		100,96			ND
18:00	10,0	5,5	74	M	M		100,93			ND
19:00	10,0	5,4	73	M	M		100,91			ND
20:00	9,6	4,8	72	M	M		100,92			ND
21:00	8,7	5,0	77	M	M		100,97			ND
22:00	9,5	4,5	71	M	M		100,95			ND
23:00	7,9	5,1	82	M	M		100,90			ND

Rapport de données horaires pour le 2 juin 2020

HEURE	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refr. éolien	Météo
00:00	7,6	5,1	84	M	M		100,88			ND
01:00	7,8	5,4	85	M	M		100,85			ND
02:00	7,5	5,8	89	M	M		100,82			ND
03:00	7,8	6,4	91	M	M		100,80			ND
04:00	8,7	6,2	84	M	M		100,79			ND
05:00	8,4	6,4	87	M	M		100,80			ND
06:00	9,7	6,7	81	M	M		100,78			ND
07:00	9,8	5,9	77	M	M		100,77			ND
08:00	10,3	6,1	75	M	M		100,70			ND
09:00	10,5	5,5	71	M	M		100,67			ND
10:00	11,5	5,8	68	M	M		100,58			ND
11:00	13,3	6,4	63	M	M		100,47			ND
12:00	15,7	6,4	54	M	M		100,36			ND
13:00	15,1	5,8	54	M	M		100,32			ND
14:00	15,8	7,0	56	M	M		100,22			ND
15:00	16,2	7,1	55	M	M		100,14			ND
16:00	16,4	7,1	54	M	M		100,07			ND
17:00	16,2	7,1	55	M	M		100,02			ND
18:00	16,1	7,5	57	M	M		100,01			ND
19:00	15,6	8,0	60	M	M		100,00			ND
20:00	15,1	7,3	60	M	M		99,97			ND
21:00	14,4	6,8	60	M	M		99,99			ND
22:00	13,7	8,6	72	M	M		99,88			ND
23:00	13,5	9,5	77	M	M		99,83			ND

Station Montréal INTL A

Rapport de données horaires pour le 1 juin 2020

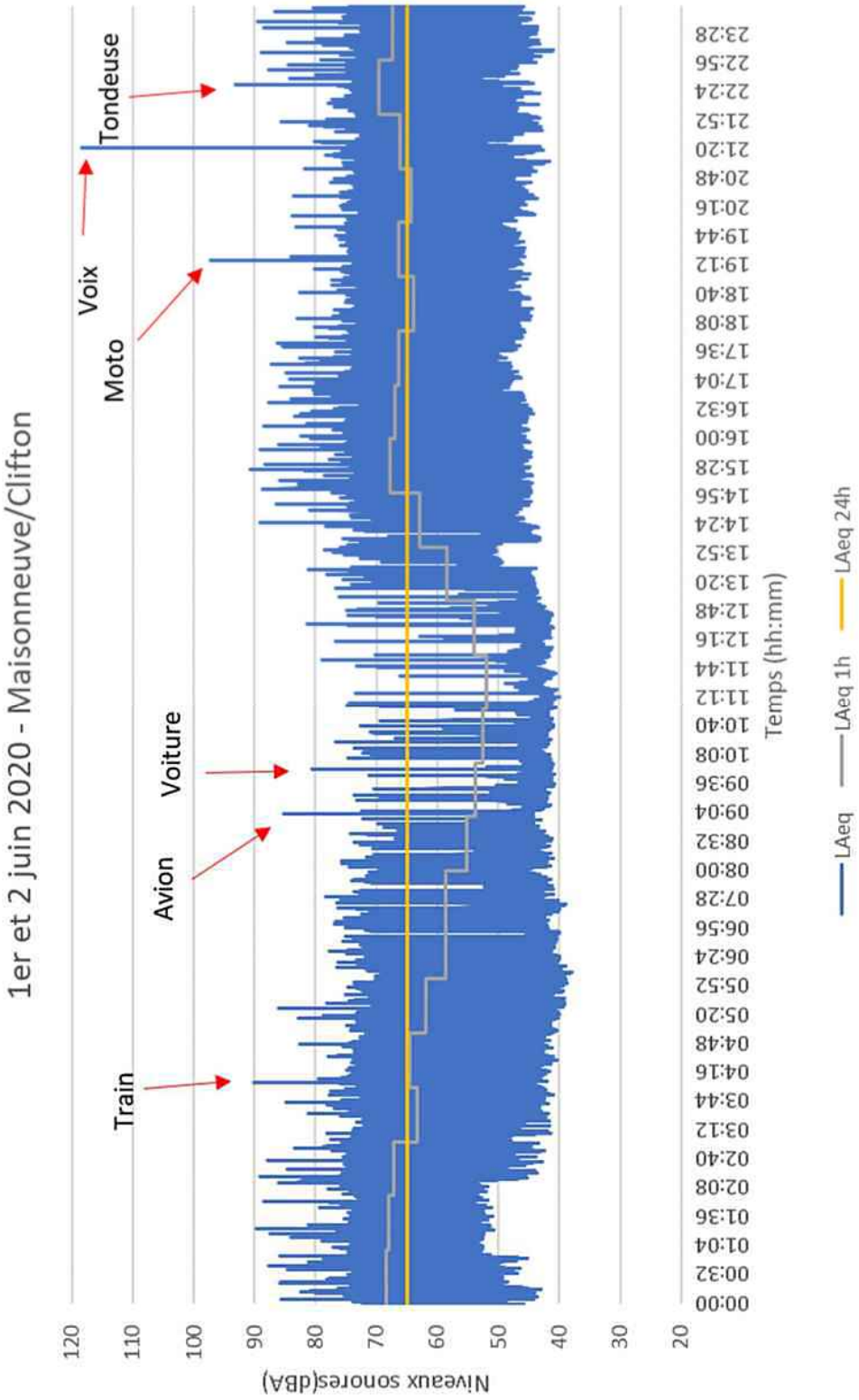
HEURE	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refr. éolien	Météo
00:00	5,8	3,5	85	28	13	24,1	101,66			ND
01:00	5,9	3,2	83	27	6	24,1	101,67			Dégagé
02:00	4,5	3,2	91	32	3	24,1	101,68			ND
03:00	4,4	3,3	92	36	1	24,1	101,68			ND
04:00	2,8	1,8	93	3	6	48,3	101,73			Généralement dégagé
05:00	5,0	3,4	89	11	4	48,3	101,76			ND
06:00	7,5	4,9	84	27	5	48,3	101,77			ND
07:00	8,5	3,8	72	26	16	48,3	101,78			Généralement nuageux
08:00	10,8	3,8	62	24	18	48,3	101,74			ND
09:00	11,8	5,4	65	21	18	48,3	101,64			ND
10:00	13,7	3,3	49	23	16	48,3	101,58			Généralement nuageux
11:00	14,1	0,3	39	26	30	48,3	101,53			ND
12:00	14,1	1,3	42	27	34	48,3	101,50			ND
13:00	13,1	4,1	54	30	30	48,3	101,49			Nuageux
14:00	12,3	4,1	57	27	24	24,1	101,47			Averses de pluie
15:00	11,4	3,7	59	27	15	48,3	101,43			Averses de pluie
16:00	11,3	5,7	69	33	5	48,3	101,46			Averses de pluie
17:00	11,1	5,7	69	33	9	48,3	101,44			Averses de pluie
18:00	11,5	4,0	60	31	7	48,3	101,40			ND
19:00	11,1	4,0	61	31	6	48,3	101,40			Généralement dégagé
20:00	9,4	3,6	67	26	8	48,3	101,40			ND
21:00	9,1	3,9	70	36	3	24,1	101,44			ND
22:00	7,2	4,2	81	24	5	24,1	101,44			Dégagé
23:00	7,1	3,9	80	17	4	24,1	101,38			ND

← Jour précédent | 2020 | juin | 1 | Allez | Jour suivant →

Rapport de données horaires pour le 2 juin 2020

HEURE	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refr. éolien	Météo
00:00	6,9	3,8	81	36	3	24,1	101,34			ND
01:00	6,8	4,7	86	12	4	24,1	101,31			Généralement nuageux
02:00	6,2	4,4	88	6	5	24,1	101,29			ND
03:00	6,2	4,3	88	9	8	24,1	101,26			ND
04:00	7,7	5,8	88	10	9	48,3	101,23			Généralement nuageux
05:00	8,4	6,4	87	11	7	48,3	101,27			ND
06:00	9,3	7,0	85	10	10	48,3	101,24			ND
07:00	10,0	6,0	76	10	9	48,3	101,23			Nuageux
08:00	10,4	6,2	75	10	13	48,3	101,15			ND
09:00	11,3	6,4	71	10	8	48,3	101,12			ND
10:00	12,9	7,0	67	13	13	48,3	101,02			Nuageux
11:00	14,7	7,8	63	14	13	48,3	100,91			ND
12:00	16,1	7,4	56	18	8	48,3	100,82			ND
13:00	15,6	8,0	60	3	4	48,3	100,76			Pluie
14:00	16,0	9,4	65	2	5	48,3	100,68			Pluie
15:00	16,2	7,8	57	9	3	48,3	100,60			ND
16:00	16,6	7,8	56	12	8	48,3	100,53			Nuageux
17:00	16,7	7,5	54	10	7	48,3	100,47			ND
18:00	16,6	7,6	55	13	7	48,3	100,46			ND
19:00	16,0	9,0	63	11	9	48,3	100,45			Averses de pluie
20:00	14,8	10,1	73	27	5	24,1	100,43			Averses de pluie
21:00	13,7	10,4	80	35	5	16,1	100,45			Averses de pluie
22:00	13,3	10,7	84	10	11	24,1	100,33			Nuageux
23:00	13,2	10,6	85	11	7	24,1	100,29			ND

ANNEXE B - RÉSULTATS DES MESURES ACOUSTIQUES


1er et 2 juin 2020 - Maisonneuve/Clifton
Tondeuse
Voix
Moto
Voiture
Avion
Train
Niveaux sonores(dBA)
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
Temps (hh:mm)
00:00
00:32
01:04
01:36
02:08
02:40
03:12
03:44
04:16
04:48
05:20
05:52
06:24
06:56
07:28
08:00
08:32
09:04
09:36
10:08
10:40
11:12
11:44
12:16
12:48
13:20
13:52
14:24
14:56
15:28
16:00
16:32
17:04
17:36
18:08
18:40
19:12
19:44
20:16
20:48
21:20
21:52
22:24
22:56
23:28
LAeq
LAeq 1h
LAeq 24h

ANNEXE C - RÉSULTATS DES MESURES VIBRATOIRES

Instantel

Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 2, 2020 06:26:15	**Numéro de série**	UM13737
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.8 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	juillet 9, 2019 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve monitoring GEO-06.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM13737_20200602062615.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

Remarques

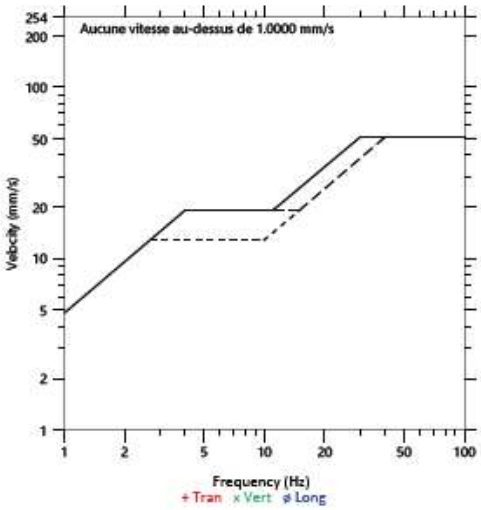
Location	Maisonneuve
Client	
Company	Atelier 7Hz
General Notes	GEO-06

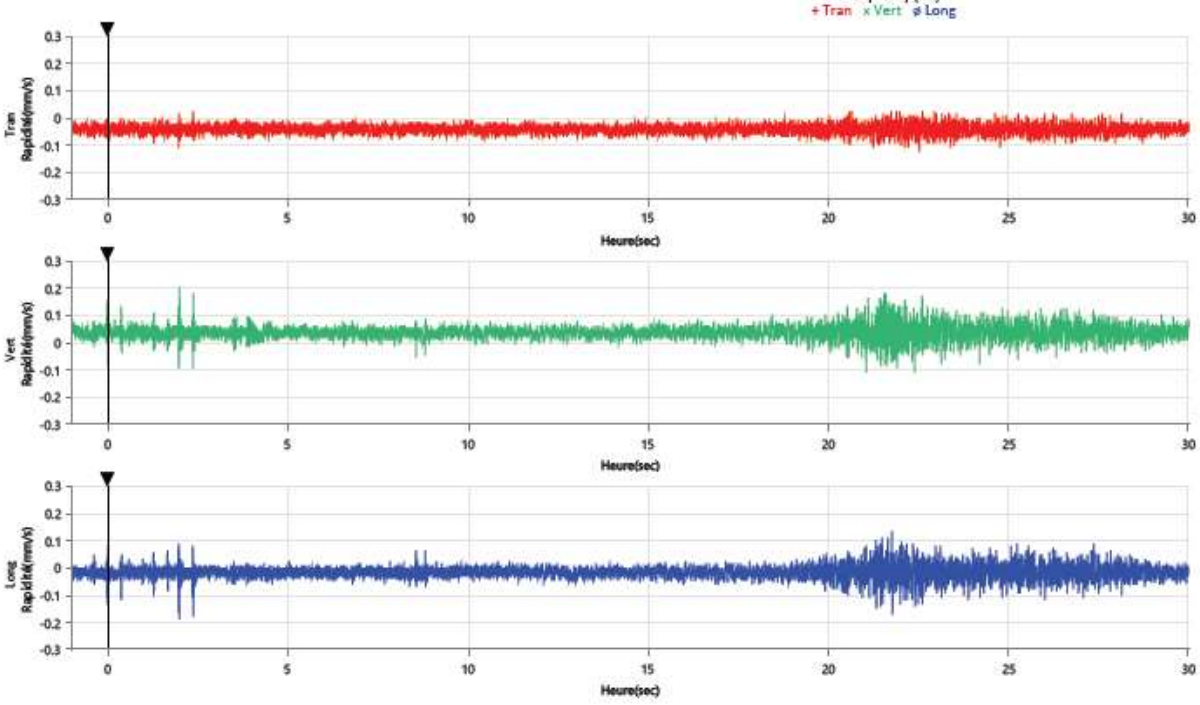
Notes après événement Aucun texte à afficher.

Geophone	**Tran**	**Vert**	**Long**
Le pic de vitesse des particules	<0.127 mm/s	0.205 mm/s	0.189 mm/s
Fréquence de passage à zéro	10.4 Hz	20.5 Hz	34.1 Hz
Heure (par rapport au déclenchement)	22.529 sec	2.002 sec	2.002 sec
Pic accélération	0.006 g	0.007 g	0.007 g
Pic déplacement	0.051 mm	0.007 mm	0.001 mm
Vérification du capteur	Désactivé	Désactivé	Désactivé

Pic somme vectorielle 0.283 mm/s à 2.002 sec

USBM RI8507 And OSMRE
Vitesse vs fréquence (passage à zéro)





Créé par la version 1.0.0.37.

Format © 2018 Xmark Corporation

Page 1 / 2

Instantel

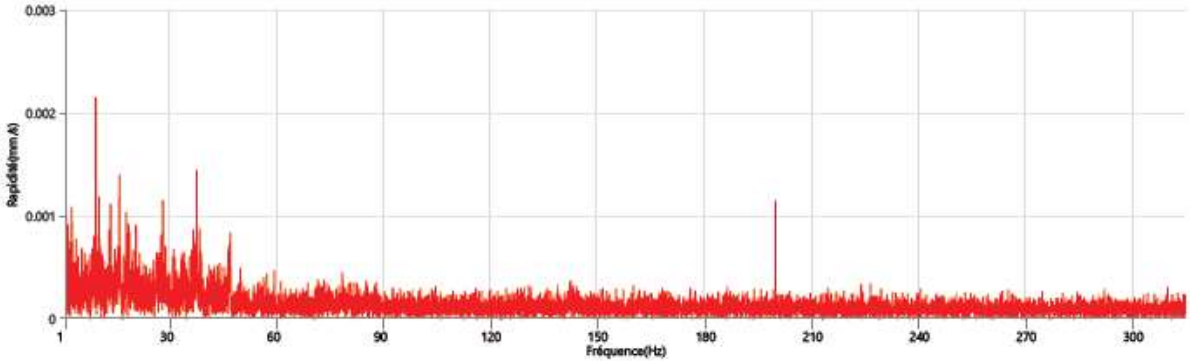
Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 2, 2020 06:26:15	**Numéro de série**	UM13737
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.8 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	juillet 9, 2019 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve monitoring GEO-06.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM13737_20200602062615.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

Remarques

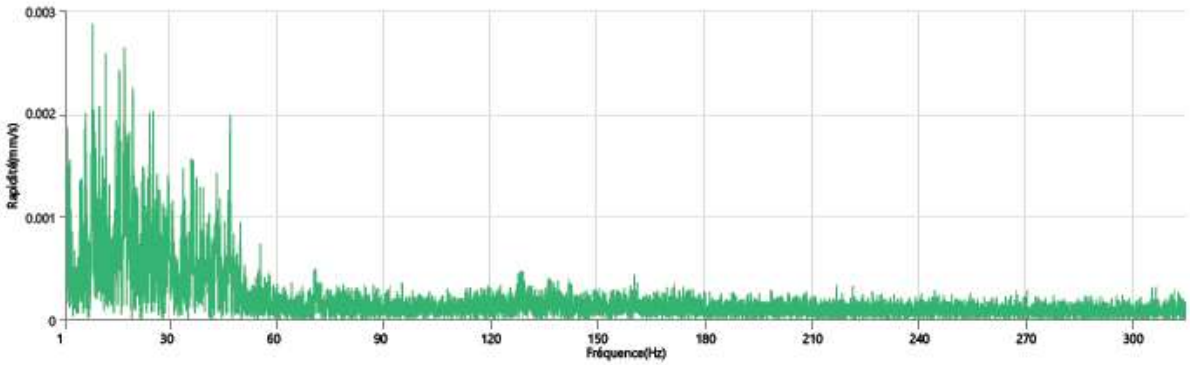
Location	Maisonneuve
Client	
Company	Atelier 7Hz
General Notes	GEO-06

Notes après événement Aucun texte à afficher.

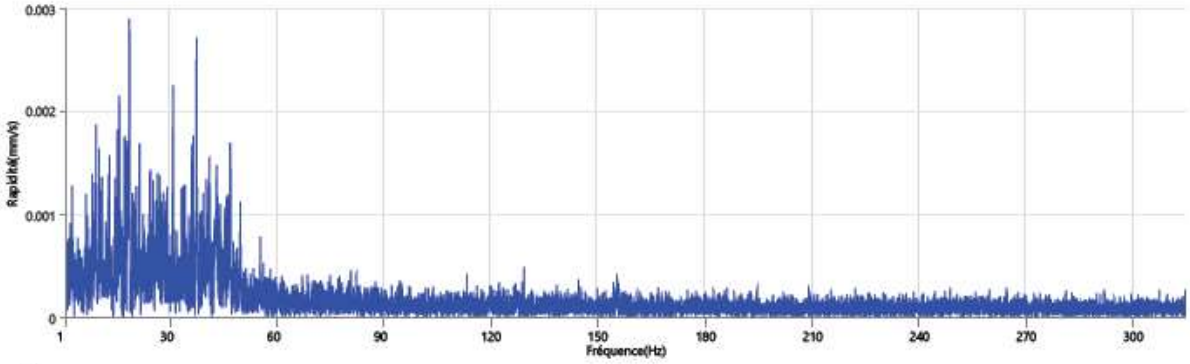
Tran - Fréquence dominante : 9.4 Hz, Amplitude : 0.002 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.126 mm/s)



Vert - Fréquence dominante : 8.5 Hz, Amplitude : 0.003 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.205 mm/s)



Long - Fréquence dominante : 18.8 Hz, Amplitude : 0.003 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.189 mm/s)



Créé par la version 1.0.0.37. Format © 2018 Xmark Corporation Page 2 / 2

Instantel

Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 2, 2020 06:48:14	**Numéro de série**	UM13737
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.8 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	juillet 9, 2019 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve monitoring GEO-06.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM13737_20200602064814.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

Remarques

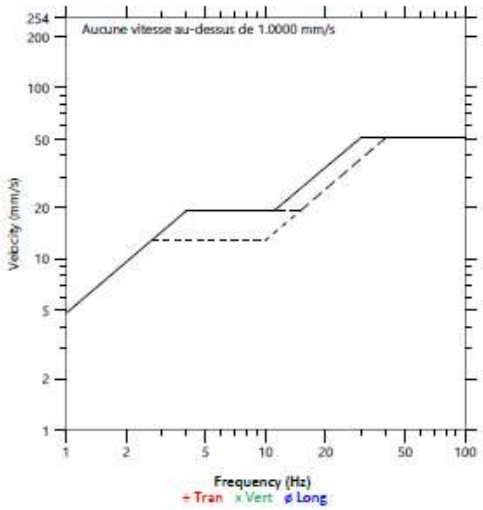
Location	Maisonneuve
Client	
Company	Atelier 7Hz
General Notes	GEO-06

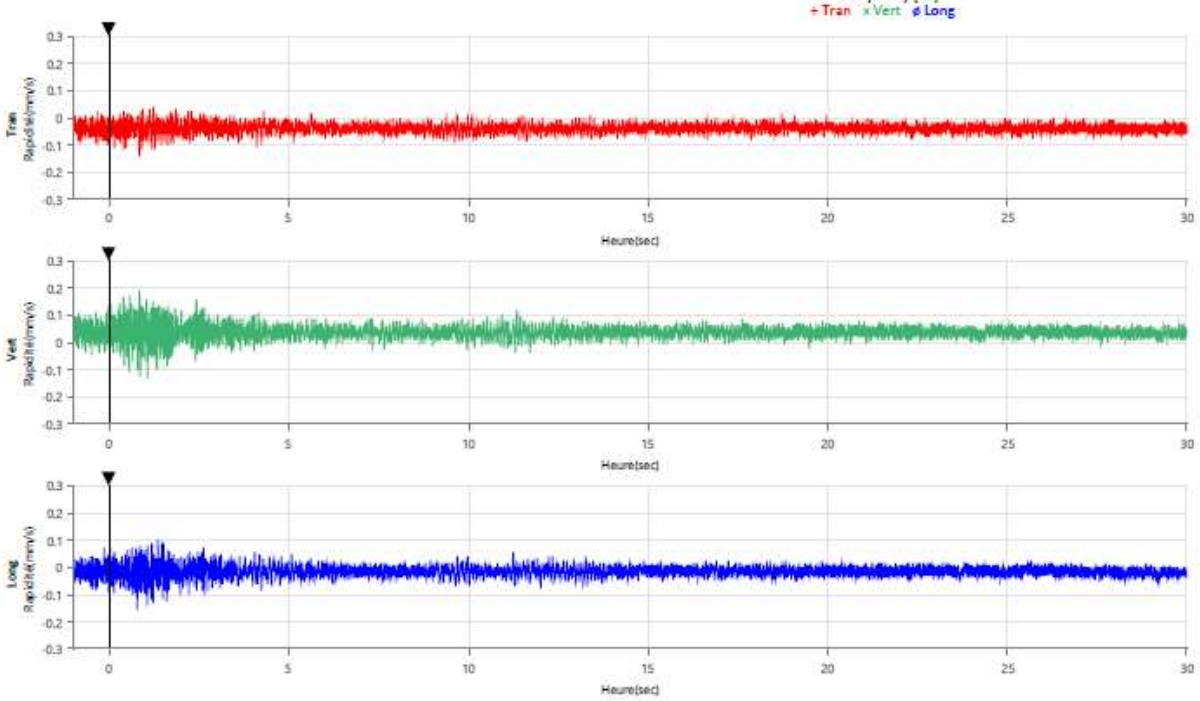
Notes après événement Aucun texte à afficher.

Geophone	**Tran**	**Vert**	**Long**
Le pic de vitesse des particules	0.142 mm/s	0.189 mm/s	0.158 mm/s
Fréquence de passage à zéro	12.5 Hz	12.8 Hz	18.3 Hz
Heure (par rapport au déclenchement)	0.850 sec	0.854 sec	0.792 sec
Pic accélération	0.006 g	0.008 g	0.009 g
Pic déplacement	0.030 mm	0.010 mm	0.001 mm
Vérification du capteur	Désactivé	Désactivé	Désactivé

Pic somme vectorielle 0.223 mm/s à 0.852 sec

USBM RI8507 And OSMRE
Vitesse vs fréquence (passage à zéro)





Créé par la version 1.0.0.37. Format © 2018 Xmark Corporation Page 1 / 2

Instantel

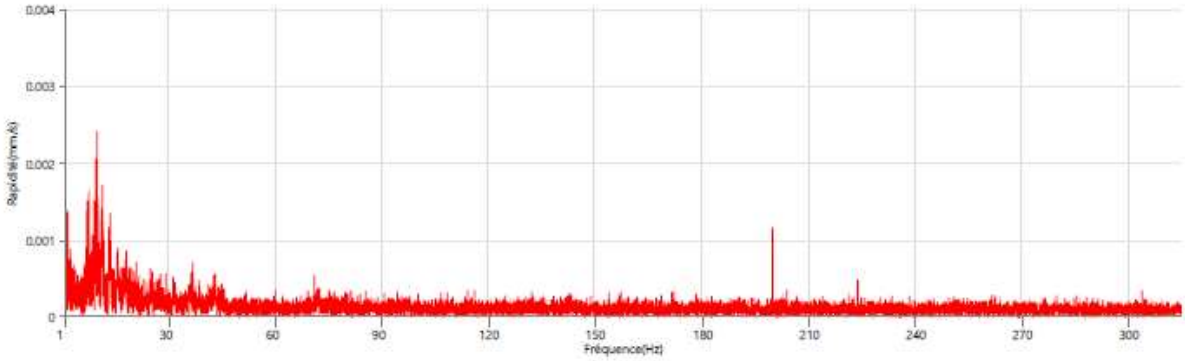
Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 2, 2020 06:48:14	**Numéro de série**	UM13737
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.8 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	juillet 9, 2019 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve monitoring GEO-06.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM13737_20200602064814.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

Remarques

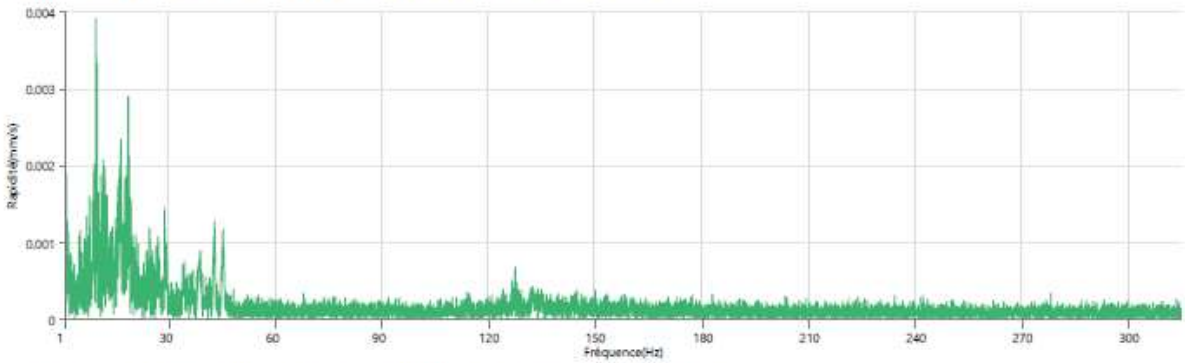
Location	Maisonneuve
Client	
Company	Atelier 7Hz
General Notes	GEO-06

Notes après événement Aucun texte à afficher.

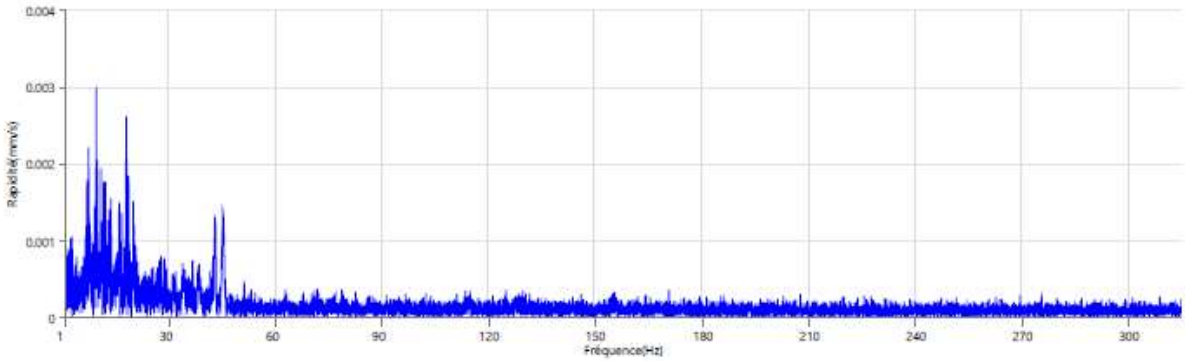
Tran - Fréquence dominante : 9.9 Hz, Amplitude : 0.002 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.142 mm/s)



Vert - Fréquence dominante : 9.6 Hz, Amplitude : 0.004 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.189 mm/s)



Long - Fréquence dominante : 9.7 Hz, Amplitude : 0.003 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.158 mm/s)



Créé par la version 1.0.0.37 Format © 2018 Xmark Corporation Page 2 / 2

Instantel

Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 2, 2020 07:13:34	**Numéro de série**	UM13737
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.8 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	juillet 9, 2019 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve monitoring GEO-06.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM13737_20200602071334.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

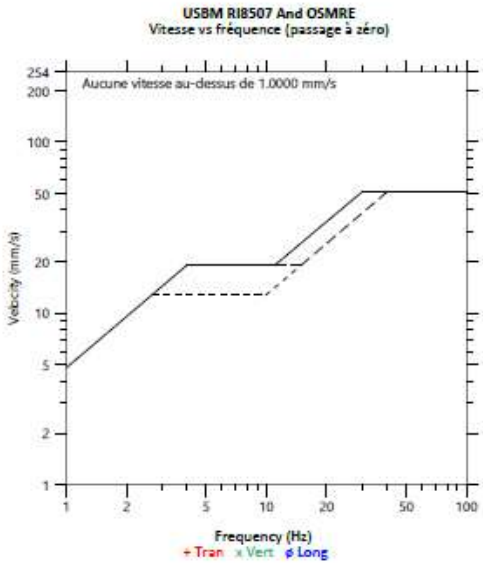
Remarques

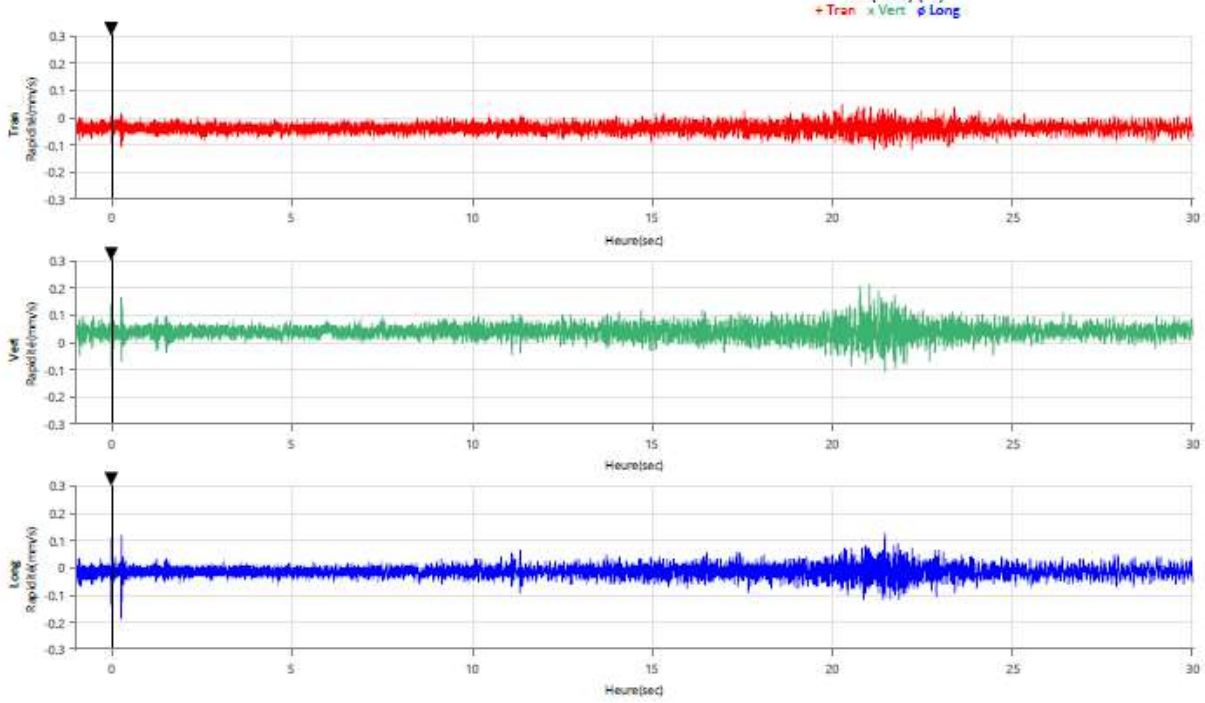
Location	Maisonneuve
Client	
Company	Atelier 7Hz
General Notes	GEO-06

Notes après événement Aucun texte à afficher.

Geophone	**Tran**	**Vert**	**Long**
Le pic de vitesse des particules	<0.127 mm/s	0.213 mm/s	0.189 mm/s
Fréquence de passage à zéro	6.2 Hz	21.3 Hz	56.9 Hz
Heure (par rapport au déclenchement)	21.160 sec	21.031 sec	0.273 sec
Pic accélération	0.006 g	0.007 g	0.007 g
Pic déplacement	0.026 mm	0.010 mm	0.001 mm
Vérification du capteur	Désactivé	Désactivé	Désactivé

Pic somme vectorielle 0.252 mm/s à 0.273 sec





Créé par la version 1.0.0.37. Format © 2018 Xmark Corporation Page 1 / 2

Instantel

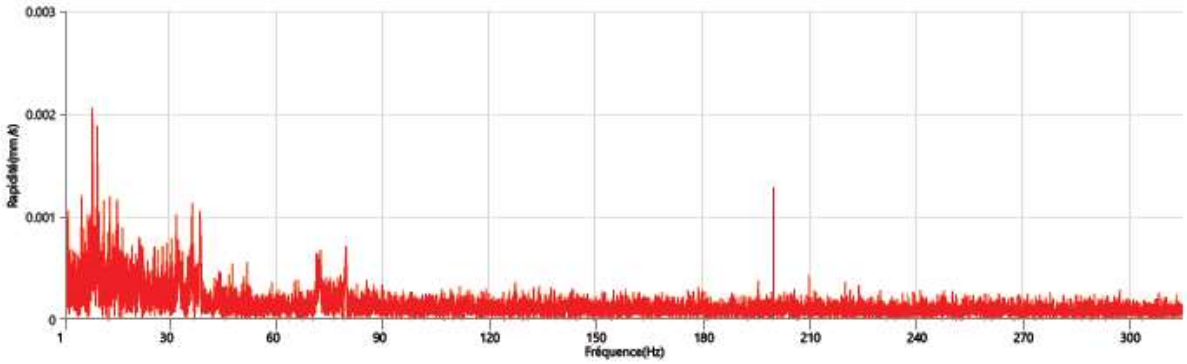
Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 2, 2020 07:13:34	**Numéro de série**	UM13737
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.8 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	juillet 9, 2019 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve monitoring GEO-06.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM13737_20200602071334.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

Remarques

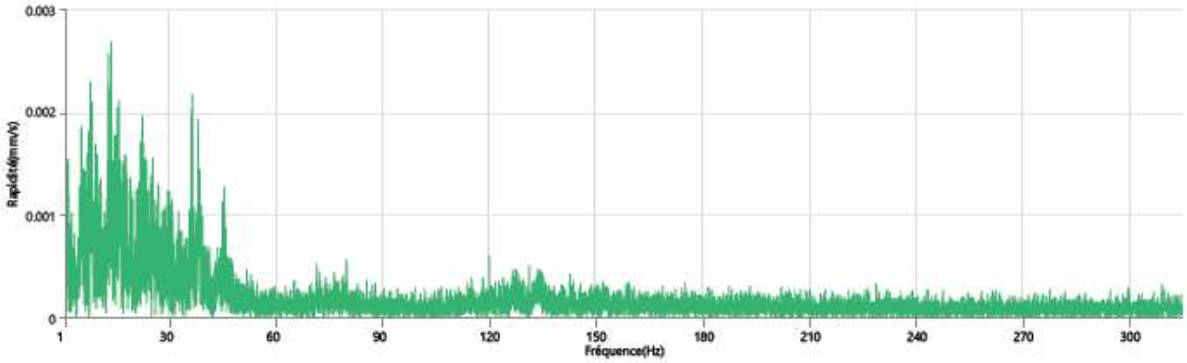
Location	Maisonneuve
Client	
Company	Atelier 7Hz
General Notes	GEO-06

Notes après événement Aucun texte à afficher.

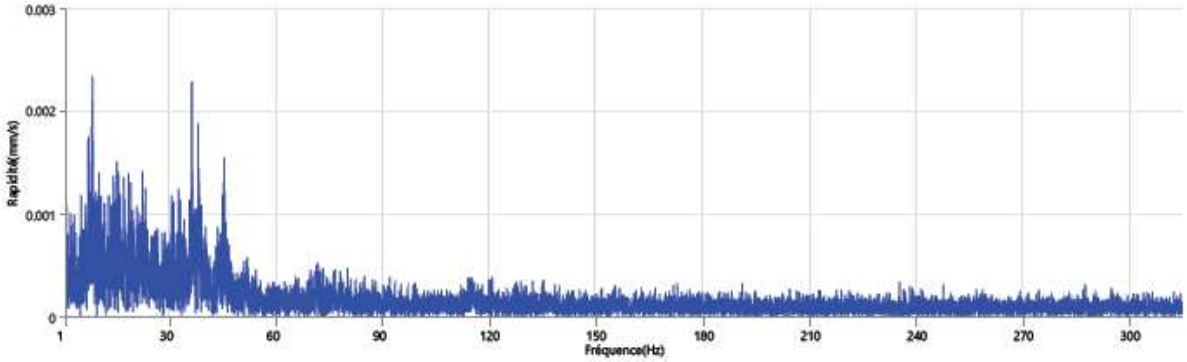
Tran - Fréquence dominante : 8.4 Hz, Amplitude : 0.002 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.118 mm/s)



Vert - Fréquence dominante : 13.7 Hz, Amplitude : 0.003 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.213 mm/s)



Long - Fréquence dominante : 8.5 Hz, Amplitude : 0.002 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.189 mm/s)



Créé par la version 1.0.0.37. Format © 2018 Xmark Corporation Page 2 / 2

M·A·T·H

SOLUTIONS D'INGÉNIERIE

2174 avenue de Clifton, Montréal

Étude d'avant-projet — Structure

RAPPORT D'EXPERTISE

ÉMISSION : Finale
DATE : 2020-06-10

No projet MA-TH inc. : 20211

MA·TH
SOLUTIONS D'INGÉNIERIE

2174 avenue de Clifton, Montréal

Étude d'avant-projet — Structure

RAPPORT D'EXPERTISE

No projet MA-TH inc. : 20211

Émission Finale : 10 juin 2020

PRÉPARÉ PAR : Daniel Turcotte, ing. (no OIQ: 5006590)

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION 1

2 DESCRIPTION DU BÂTIMENT EXISTANT 1

3 DESCRIPTION DU PROJET DE TRANSFORMATION 5

4 NATURE DES SOLS 6

5 RENFORCEMENT STRUCTURAUX REQUIS 7

5.1 TOITURE EXISTANTE 7

5.2 REZ-DE-CHAUSSÉE EXISTANT 7

5.3 CONTREVENTEMENT 7

5.4 COLONNES EXISTANTES 8

5.5 FONDATIONS ET MURS DE FONDATION 8

6 CONCLUSION 8

1 INTRODUCTION

La firme MA-TH inc. a été mandatée par Robert Tortorici de la compagnie 9416-5826 QUÉBEC INC. pour inspecter les éléments de charpente apparents du bâtiment situé au 2174 avenue de Clifton à Montréal. Le présent rapport a pour principal objectif d'identifier les déficiences structurales sur les éléments structuraux apparents du bâtiment dans le cadre d'un projet de transformation du bâtiment commercial existant en bâtiment résidentiel de 3 étages plus mezzanines et stationnement sous-terrain.

La visite du bâtiment a été réalisée le 28 mai 2020 par notre ingénieur Daniel Turcotte.

Le présent rapport expose les déficiences en structure observées sur les charpentes de l'immeuble commercial et les travaux à effectuer afin de transformer le bâtiment. Prendre note que les observations et les commentaires qui y sont reliés sont limités aux éléments accessibles et visibles à l'inspecteur lors de la visite.

Nous considérons la façade avant comme la façade donnant sur l'avenue de Clifton.

2 DESCRIPTION DU BÂTIMENT EXISTANT

Le bâtiment n'est composé que d'un étage et d'un sous-sol. Les dimensions en plan sont ± 92 pieds de largeur sur la façade avenue de Clifton et ± 48 pieds de profond. Le bâtiment se rétrécie en profondeur en suivant l'angle du boulevard de Maisonneuve O. pour atteindre environ 73 pieds de largeur le long du mur arrière. La superficie est donc d'environ 3960 pi^2. Un abri à matériaux de 650 pi^2 fait d'un toit incliné en charpente de bois et de mur de bloc a été annexé au bâtiment principal. Le niveau du sous-sol et du rez-de-chaussée de la pointe du bâtiment donnant sur le boulevard de Maisonneuve O. est surélevé par rapport au reste du bâtiment.

La charpente du bâtiment est principalement faite de poutres et colonnes d'acier avec des dalles de béton préfabriquées pour le plancher du rez-de-chaussée. Nous n'avons pas été en mesure d'observer s'il y avait un système de contreventement pour l'étage. La charpente du toit n'a pas pu être observée mise à part le bas des poutres d'acier principale qui semblent être installées selon la même trame structurale qu'au rez-de-chaussée. Il serait surprenant que le tablier du toit soit fait de dalle de béton préfabriqué comme au rez-de-chaussée d'un point de vue économique. Il serait plus probable que ce soit un pontage métallique appuyé sur des poutres ou poutrelles d'acier. On retrouve un axe de colonne au centre du bâtiment, soit à ± 24 pieds de la façade de l'avenue de Clifton. Les poutres d'acier observées étaient en bon état et ne semblait pas sous-dimensionnées.

Au sous-sol, on retrouve des murs de fondations en béton sur tout le périmètre jusqu'au rez-de-chaussée et les colonnes centrales qui supporte le rez-de-chaussée.

Le bâtiment sert présentement de commerce d'éléments de plomberie et chauffage. On y retrouve de nombreuses étagères d'entreposage de matériels de plomberie.

Le revêtement extérieur est fait de brique sur toutes les façades sauf le mur arrière qui semble être en bloc recouvert de crépis. La brique est très endommagée particulièrement à la base du mur de la façade principale près de la façade donnant sur la ruelle. Du côté de la façade latérale droite, un crépi a été installé par-dessus la brique à la base du mur jusqu'au niveau du plancher du rez-de-chaussée. Le niveau du pavage remonte plus haut que la maçonnerie, ce qui n'est pas souhaitable. La maçonnerie doit être installée minimum 8'' au-dessus du niveau du sol afin d'éviter une dégradation et des infiltrations. La brique endommagée devra être reconstruite afin d'éviter tout risque d'effondrement. De plus, il

faudra enlever les briques encastrées dans le sol et reconstruire une base de béton ancrée au mur de fondation jusqu'à un minimum de 8'' au-dessus du niveau du sol.

ILLUSTRATION 2.1

Vue aérienne du bâtiment (source : google.ca/maps)

ILLUSTRATION 2.2

Vue de la façade principale et d'une partie de la façade donnant sur la ruelle.

ILLUSTRATION 2.3

Porte donnant accès au sous-sol.

ILLUSTRATION 2.4

Briques très endommagées au coin de la façade principale et de la façade latérale droite. Les briques sont encastrées dans le pavage.

ILLUSTRATION 2.5

Briques recouvertes de crépi du côté de la façade latérale droite. Les briques sont encastrées dans le pavage et sont très endommagées.

ILLUSTRATION 2.6

Annexe arrière non isolé. Le toit est fait de solives de bois en pente.

ILLUSTRATION 2.7

Murs de bloc de l'annexe démolie en partie probablement par un impact. Une réparation est requise pour assurer la stabilité du mur.

ILLUSTRATION 2.8

Charpente d'acier du plancher du rez-de-chaussée vue du sous-sol.

ILLUSTRATION 2.9

Vue du rez-de-chaussée. On peut voir au plafond le bas d'une poutre d'acier de la charpente du toit.

3 DESCRIPTION DU PROJET DE TRANSFORMATION

Le projet de rénovation à pour but d'avoir un bâtiment résidentiel de 3 étages hors-sol avec mezzanines au 3e étage et un stationnement sous-terrain. La superficie proposée est de ±7115 pi^{2}, ce qui représente une augmentation d'environ 80% de la superficie existante. L'agrandissement de superficie se ferait sur toutes les façades existantes sont du côté du boulevard de Maisonneuve O. Une rampe extérieur donnant accès au stationnement sous-terrain serait ajoutée à l'arrière du bâtiment. L'accès à cette rampe se ferait par la ruelle. Le niveau de la dalle sur sol du stationnement sous-terrain sera environ 6 pieds plus bas que le niveau de la dalle sur sol actuel.

4 NATURE DES SOLS

Avec l'ajout des étages proposé, les charges imposées aux fondations existantes seront grandement augmentées. On a donc consulté les cartes indiquant la géologie des dépôts meubles et l'épaisseur de la couche de dépôt meuble afin de déterminer sur quel type de sol les assises (fondations) du bâtiment sont appuyées.

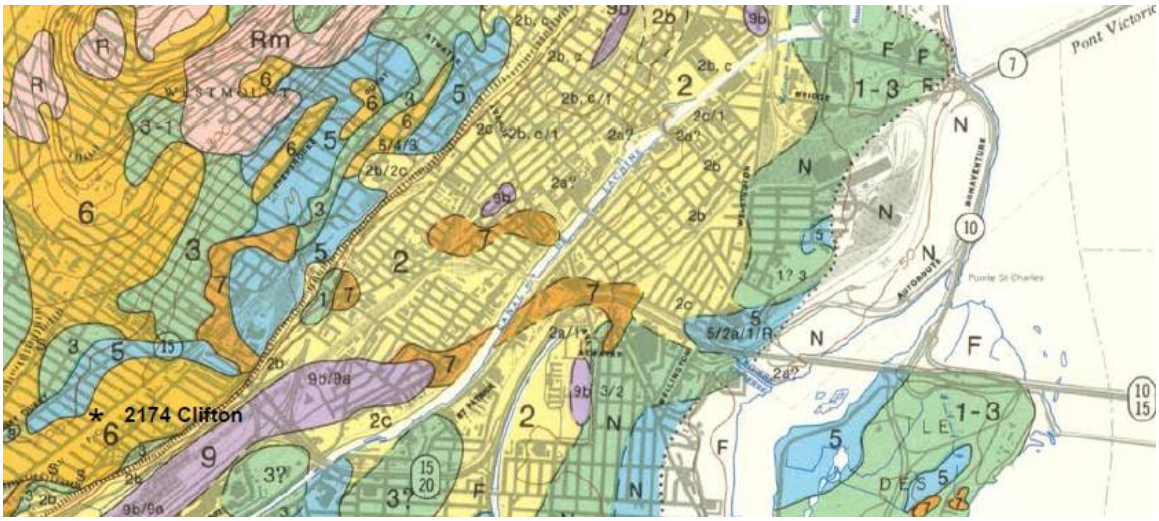


ILLUSTRATION 4.1 — GÉOLOGIE DES DÉPÔTS MEUBLES

La carte de géologie des dépôts meubles de Montréal indique que les fondations sont probablement appuyées sur un dépôt de sable, gravier avec coquillages marins. Les dépôts de sable et gravier n'ont généralement pas de très grande capacité portante. Une zone 5 est cependant située à proximité. La zone 5 correspond à des sols argileux, qui peuvent être instables et sensible à l'assèchement des sols. Il serait donc très surprenant que les fondations existantes aient la capacité de supporter des charges supplémentaires.

ILLUSTRATION 4.2 — COURBES DES ÉPAISSEURS DE DÉPÔTS MEUBLES

La carte indiquant les épaisseurs de dépôts meubles sur le roc de Montréal indique une épaisseur entre 50 et 60 pieds de dépôt meubles. La couche de dépôts meubles dans ce secteur est donc assez importante. Il devient donc très coûteux de stabiliser les fondations avec des pieux étant donné la longueur requise afin d'atteindre le roc.

Prendre note que ces cartes (géologie des dépôts meubles et la carte indiquant les épaisseurs de dépôts) sont approximatives, et que, dans le cadre de travaux de reconstruction des fondations, il est recommandé de faire effectuer des forages et puits exploratoires par un laboratoire spécialisé en géotechnique pour déterminer exactement le type de sol.

5 RENFORCEMENT STRUCTURAUX REQUIS

Dans cette section de l'étude, nous allons indiquer pour chaque section de façon sommaire les éléments structuraux existants pouvant être conservés tel quel, qui devront être renforcés ou finalement remplacées avec des recommandations de procédures. Notre étude se limite à l'analyse des éléments structuraux existants.

5.1 TOITURE EXISTANTE

Advenant l'ajout d'étage, la charpente de toit existante deviendrait le plancher du futur 2e étage. Tel que décrit à la section 2, il nous a été impossible de valider avec quel matériau était fait la charpente du toit. Si elle est faite d'un pontage métallique tel que présumé, une dalle de béton devra être coulée sur ce pontage afin de le rendre adéquat pour une utilisation de plancher résidentiel. L'ajout de cette chape de béton fera passer les charges permanentes de ± 20 lb/pi^2 à ±70 lb/pi^2 (augmentation de 350%). Il faudra ajouter des poutres entre les poutres existantes afin de réduire la portée du pontage et renforcer les poutres ou poutrelles existantes.

Le renforcement des poutres nécessite beaucoup de soudure en chantier qui amène un certain risque et nécessite énormément de temps de travaux. De plus, le levage des poutres et poutrelles par en-dessous amènera une surcharge du plancher de l'étage qui devra être étayé entre le rez-de-chaussée et l'étage durant la durée des travaux afin d'assurer la sécurité des travailleurs.

5.2 REZ-DE-CHAUSSÉE EXISTANT

La charpente du rez-de-chaussée existante est relativement en bon état. Par contre, son élévation est très élevée par rapport au sol, ce qui restreint énormément les possibilités d'aménagements pour une transformation en projet résidentiel. Comme l'usage actuel est commercial et que le plancher est déjà fait en béton, il n'y aurait pas d'augmentation de charge gravitaire. La démolition et reconstruction de la chape de béton au-dessus des dalles préfabriquées sera requise afin de corriger les fissures et niveler le niveau de la dalle. La portion du plancher près du boulevard de Maisonneuve O. devra aussi être démolie et reconstruite à la même élévation que le reste du rez-de-chaussée.

5.3 CONTREVENTEMENT

Avec l'agrandissement, l'ajout d'étages, l'augmentation de hauteur et l'augmentation de la masse du bâtiment, il est certain qu'un renforcement du système de résistance aux forces latérales (sismique et vent) sera requis. La transformation du bâtiment nécessitera une mise au norme sismique complète du bâtiment. Tel qu'indiqué à la section 2, nous ne savons pas par quel moyen le bâtiment existant est contreventé. Les normes de l'époque était beaucoup moins stricte que les normes actuelles, particulièrement pour les efforts

sismiques. Il serait structuralement possible d'ajouter des diagonales en profilé tubulaire d'acier (HSS) entre les colonnes pour résister aux nouvelles charges. Il sera cependant très compliqué de coordonner un emplacement pour ces contreventements qui peuvent fonctionner avec le futur aménagement. Vue l'augmentation des efforts sismiques et de vent, les assemblages de toutes les poutres existantes devront être validés et possiblement renforcés. Les colonnes sur lesquelles des contreventements sont ou seront fixées devront être renforcées pour supporter les nouvelles charges de tension et de compression. L'augmentation des efforts de tension/compression aux colonnes affectera aussi les fondations. Un renforcement des fondations est à prévoir en plus de l'ajout d'ancrages au roc pour contrer les effets de soulèvement. Les ancrages au roc seront très couteux vue la profondeur du roc tel qu'indiqué à la section 4.

5.4 COLONNES EXISTANTES

Les colonnes existantes sont des profilés d'acier en H aligné au sous-sol et au rez-de-chaussée. En prenant pour acquis que les nouvelles colonnes des étages supérieures reposeront aux mêmes endroits au-dessus des colonnes existantes, les charges pondérées des colonnes centrales passeront de ±147 000 lb à ± 250 000 lb (augmentation de 70%). Il faudra renforcer toutes les colonnes selon les nouvelles charges qu'elles auront à supporter. Un renforcement similaire sera aussi requis pour les colonnes périmétriques, particulièrement pour les colonnes sur lesquelles sont fixées des contreventements tel que décrit à la section précédente du présent rapport.

Le renforcement des colonnes nécessite beaucoup de soudure en chantier qui amène un certain risque et nécessite énormément de temps de travaux. Les colonnes renforcies seront aussi plus encombrantes que de nouvelles colonnes qu'on pourrait limiter à de plus petite dimension en les remplaçant.

5.5 FONDATIONS ET MURS DE FONDATION

Avec l'augmentation de charges induites aux colonnes, un renforcement des empattements est à prévoir. Vue des contraintes de hauteur, il ne sera pas possible de renforcer par le haut des empattements, des travaux de sous-œuvre sont donc à prévoir. Ces travaux présentent toujours un certain risque et sont très couteux.

Afin de permettre l'aménagement d'un stationnement intérieur au sous-sol, la majorité des murs de fondation devront être démolis. Des colonnes devront donc être ajoutées aux endroits où les poutres du rez-de-chaussée et les colonnes de l'étage s'appuyait. Ces travaux demanderont d'étayer temporairement une grande partie de la structure existante afin d'assurer la sécurité des travailleurs et de prévenir tout risque d'effondrement.

6 CONCLUSION

Le présent rapport expose un portrait global et factuel des déficiences en structure identifiées lors de la visite réalisée le 28 mai 2020 sur le bâtiment du 2174 avenue de Clifton à Montréal. Prendre note que l'inspection effectuée est visuelle et ne se limite qu'aux éléments de charpente apparents qui ne sont pas recouverts d'un finit architectural. Aucune vérification sur les détails architecturaux (étanchéité), les systèmes mécaniques et électriques n'ont été effectués.

Pour des raisons économiques, de sécurité, de logistiques et d'échéanciers, il serait fortement recommandé de démolir et reconstruire toute la structure existante.

Tel que décrit dans le rapport, les travaux de renforcement nécessiteraient énormément de soudure en chantier et d'étaiements temporaires que de grandes mesures devraient être

mises en place pour assurer la sécurité des travailleurs. Ces mesures seraient grandement diminuées dans le cas d'une reconstruction.

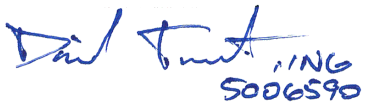
Les travaux de renforcement seront aussi plus longs à effectuer qu'une reconstruction où la plupart des éléments sont préfabriqués en usine et prêts à être installés lors de la livraison.

En reconstruisant complètement le bâtiment, il serait aussi possible de d'optimiser la trame structurale en positionnant les colonnes selon les futurs aménagements et non en fonction de leur positionnement actuel. Il serait aussi possible d'avoir des matériaux plus adaptés au bâtiment résidentiel en plus de permettre d'améliorer l'étanchéité, l'isolation et le confort général du bâtiment.

Nous demeurons disponibles pour discuter des différents scénarios envisagés pour régler les problèmes du bâtiment ou si des expertises additionnelles ou estimations sont requises pour vous guider dans votre décision.

Espérant le tout conforme à vos attentes.

N'hésitez pas à nous contacter pour toute question et/ou tout commentaire.



Daniel Turcotte, ing.
MA-TH inc.

OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR

1- Poursuivre la trame végétale existante de la rue Clifton.
Choisir des arbres de rue à grand déploiement
et privilégier la présence d'une haie de feuillus qui délimite
la propriété privée de la propriété publique.

2- Les zones de pavage seront fait de pavé gris clair avec un IRS de
plus de 29 pour un objectif de réduction des îlots de chaleur.

3- Installer un gazon plus écologique (Éco-Trèfle) grâce à sa biodiversité
et son entretien réduit.

4- Créer des terrasses au toit avec des bacs de plantation.
Privilégier une végétation vivace, durable avec un entretien réduit.

Légende

ARBRE
FEUILLUS
QUANTITÉ-CODE
CLÉ D'IDENTIFICATION
CONIFÈRE
GRIMPANT
VIVACE
ANNUELLE
LIGNE DE PROPRIÉTÉ

Nivellement

Voir plan d'architecture

Note à l'entrepreneur
L'entrepreneur devra faire une demande de repérage auprès de INFO-EXCAVATION, avant le début des travaux. L'entrepreneur devra exécuter tous les travaux selon les normes du Bureau de Normalisation du Québec (BNQ) et selon le code du bâtiment en vigueur.

L'entrepreneur devra faire les vérifications de toutes les dimensions avant la réalisation du projet et contacter l'architecte paysagiste pour signaler toutes omissions ou ambiguïtés au projet. L'architecte paysagiste n'est pas responsable de la qualité d'exécution des travaux réalisés pas l'entrepreneur.

Note au propriétaire
Le propriétaire à la responsabilité de faire approuver le ou les plans par la municipalité, il devra se procurer les permis de constructions nécessaires. Le propriétaire du projet à la responsabilité d'approuver le choix des matériaux à l'aide d'échantillons.

Note réalisation

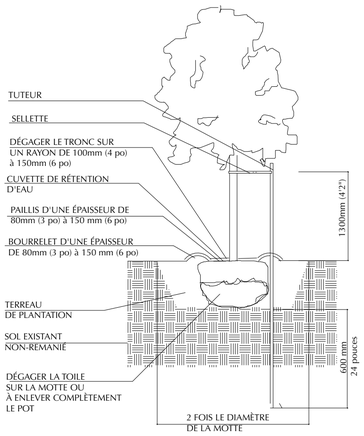
Engazonnement
L'engazonnement sera à faire, l'entrepreneur devra installer du gazon en plaque cultivé (Éco-Trèfle) sur 6 pouces de terreau à engazonnement (composé en majeure partie de sable et de limon avec 4 à 7% de matière organique, ph entre 6 et 7) selon les normes du BNQ en vigueur. Le mélange no 1 (3100) de la cie Savaria est recommandé, l'équicalent peut être accepté.

Plantation
Le lit pour les aires de plantation devra être excavé de 12 pouces, il sera ensuite rempli avec terreau de plantation, soit un loam sableux ayant un PH de 6.5 et un taux un matière organique entre 10 et 20%. Le mélange no 2 (3125) de la cie Savaria est recommandé, l'équivalent peut être accepté.

Finition
Couvrir le sol des plates-bandes avec un paillis de cèdre de couleur noire, sur une épaisseur d'environ 3 po. De plus, les plates-bandes adjacentes au gazon doivent être munie d'une bordure de plantation en aluminium.

Irrigation
Un système d'irrigation devra être prévu pour les plantations et le gazon. Une proposition pour le système d'irrigation devra être fait par l'entrepreneur paysagiste.

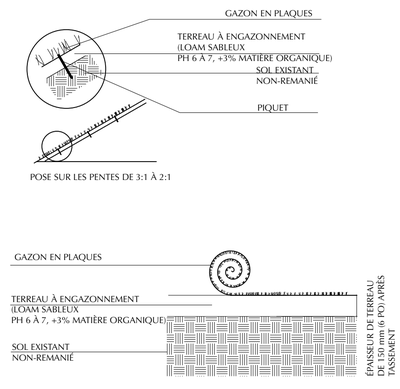
4a PLANTATION D'UN ARBRE FEUILLUS STABILISÉ PAR UN TUTEUR



Note: Le tuteur doit être placé du côté des vents dominants et à une distance du tronc suffisante pour ne pas briser les racines.

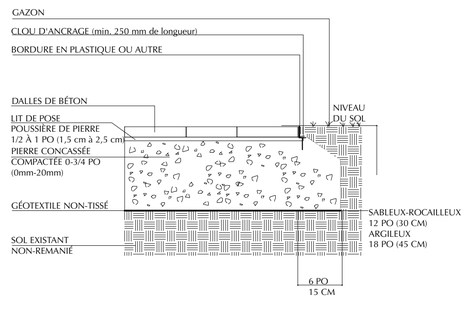
RÉF. BNQ 0605-100/2019

6.0 POSE DU GAZON EN PLAQUES



RÉF. BNQ 0605-100/2019

4,0 SENTIER ET TERRASSE DE DALLES DE BÉTON PRÉFABRIQUÉES



Note: La fondation se prépare en recouvrant le géotextile de pierre concassée. La pierre doit être légèrement arrosée avant l'opération de compactage. À l'aide d'une plaque vibrante ou d'une pilonneuse (jumping jack) l'opération doit s'effectuer par couches successives de 4 po (10 cm) et ce à deux reprises, c'est-à-dire dans les deux sens.

RÉF. BNQ 0605-500/2020

ARBRES DE RUE (à voir avec l'arrondissement)

2 Acer freemanii 'Autumn Blaze'
2 Celtis occidentalis

MATÉRIAUX

dalles lexa gris alpin de Permacon IRS 36,6

Liste pour l'ensemble du projet

LISTE DE VÉGÉTAUX

CATÉGORIE	QUANTITÉ	CODE	NOM LATIN	CALIBRE
ARBRES	***5***			
	2	Aarr	Acer rubrum 'Red Sunset'	50 mm
	3	Agbp	Ginkgo biloba 'Princeton Sentry'	50 mm
ARBUSTES	***75***			
	7	Fba	Berberis thunbergii 'Aurea Nana'	30 cm
	53	Fcac	Cotoneaster acutifolia	30 cm
	5	Fee	Euonymus fortunei 'Emerald Gaiety'	30 cm
	10	Fhai	Hydrangea arborescens 'Incrediball'	50cm
VIVACES	***65***			
	58	Vcaf	Calamagrostis acutiflora 'Karl Foerster'	2
	7	Vpac	Pachysandra terminalis	2
TOTAL	***145***			

Note: SP3= 4 po (9 cm) SP5= 2 litres (15 cm) 2= 2 gallons

Source: plan d'architecture

Calce architecture Workshop
11 juin 2020

No	Date	Émission
004	9 déc.. 20	Révisé espaces vélos- pour permis
003	4 nov. 20	Révisé pour permis
002	1 er oct.20	Révisé pour permis
001	16 juin 20	Pour permis

Sceau

ASSOCIATION DES ARCHITECTES PAYSAGISTES DU QUÉBEC
Martine Boudreault #356

Architecte paysagiste

L'espace Paysage
signé Martine Boudreault
T.450.447.2180 mboudreault@lespacepaysage.ca

Droit d'auteur
Ce dessin est sujet au droit d'auteur, il ne peut être reproduit pour quelques intentions ou usages que ce soit, il ne peut être utilisé uniquement avec l'apposition de la signature et du sceau.

www.lespacepaysage.ca

Conception
Martine Boudreault

Vérifié par
Martine Boudreault

Client
Provision Construction

Projet
2174 Clifton, Montréal

Titre
Plan d'aménagement paysager au sol

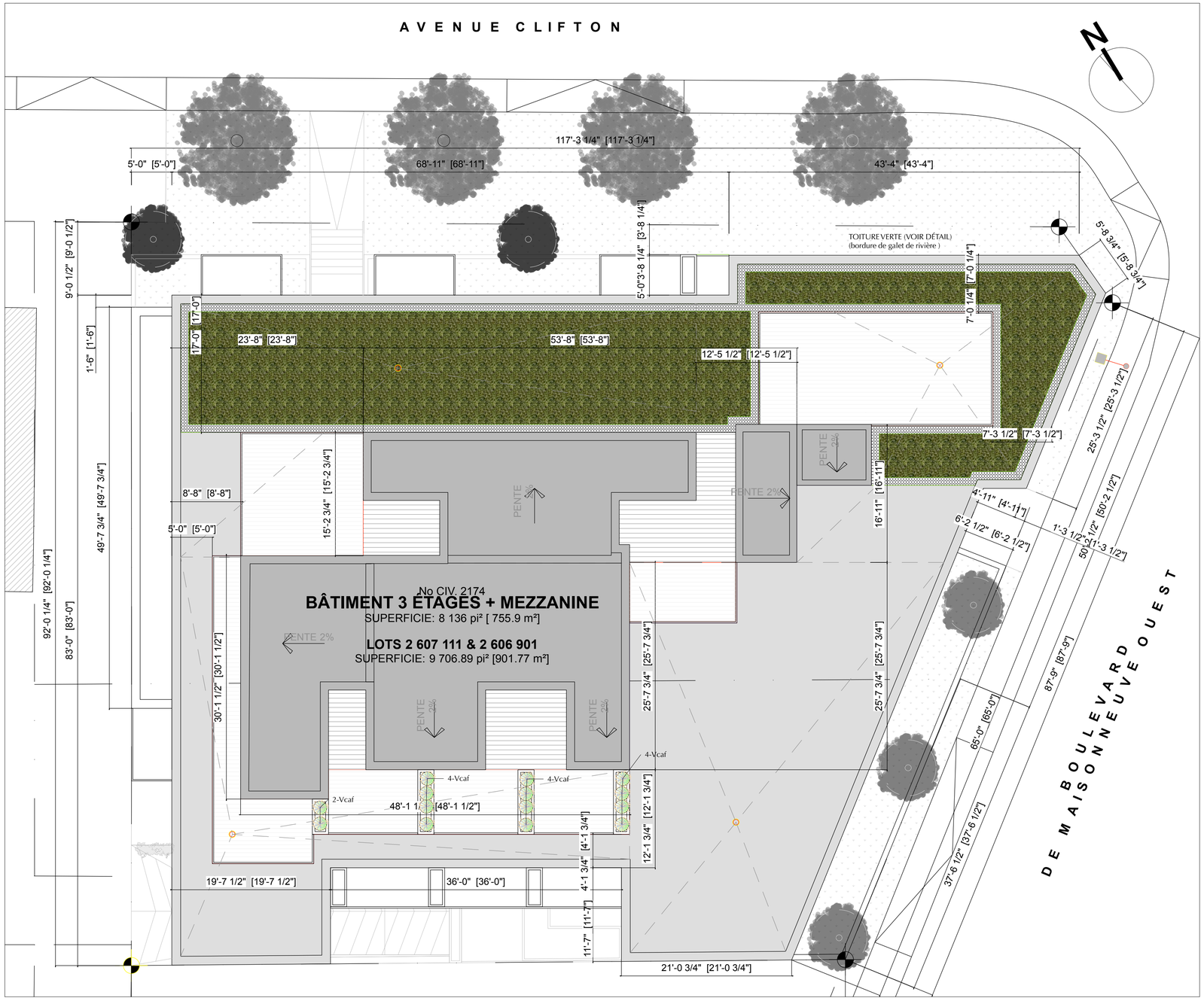
Dessin
Plan d'implantation et plantation

Échelle
0'-1/8"=1'0"

Dossier
#140-20

Date
9 déc. 2020

Feuille
1 de 2



Légende

ARBRE
CONIFÈRE
FEUILLUS
GRIMPANT
QUANTITÉ-CODE
CLÉ D'IDENTIFICATION
VIVACE
ANNUELLE
LIGNE DE PROPRIÉTÉ

Nivellement

Voir plan d'architecture

Note à l'entrepreneur
L'entrepreneur devra faire une demande de repérage auprès de INFO-EXCAVATION, avant le début des travaux. L'entrepreneur devra exécuter tous les travaux selon les normes du Bureau de Normalisation du Québec (BNQ) et selon le code du bâtiment en vigueur.

L'entrepreneur devra faire les vérifications de toutes les dimensions avant la réalisation du projet et contacter l'architecte paysagiste pour signaler toutes omissions ou ambiguités au projet. L'architecte paysagiste n'est pas responsable de la qualité d'exécution des travaux réalisés pas l'entrepreneur.

Note au propriétaire
Le propriétaire à la responsabilité de faire approuver le ou les plans par la municipalité, il devra se procurer les permis de constructions nécessaires. Le propriétaire du projet à la responsabilité d'approuver le choix des matériaux à l'aide d'échantillons.

Note réalisation

Végétaux en bacs
Le terreau ultra léger (3153) de Savaria devra être utilisé.
Une mince couhe de paillis forestier
devra être déposé sur les bacs. Ce paillis peut être ajouté à chaque année afin de faire un apport de matière nutritive. Aucun paillis de cèdre sur les plantations en bacs au toit.

Irrigation
Un système d'irrigation devra être prévu pour les bacs.
Une proposition pour le système d'irrigation devra être fait par l'entrepreneur paysagiste.

No	Date	Émission
004	9 déc. 20	Révisé espaces vélos- pour permis
003	4 nov. 20	Révisé pour permis
002	1 er oct. 20	Révisé pour permis
001	16 juin 20	Pour permis

Sceau

ASSOCIATION DES ARCHITECTES PAYSAGISTES DU QUÉBEC
Martine Boudreault
358

Architecte paysagiste

L'espace Paysage
signé Martine Boudreault
T.450.447.2180 mboudreault@lespacepaysage.ca

Droit d'auteur
Ce dessin est sujet au droit d'auteur, il ne peut être reproduit pour quelques intentions ou usages que ce soit, il ne peut être utilisé uniquement avec l'apposition de la signature et du sceau.

www.lespacepaysage.ca

Conception
Martine Boudreault

Vérifié par
Martine Boudreault

Client
Provision Construction

Projet
2174 Clifton, Montréal

Titre
Plan d'aménagement paysager- toit terasse

Dessin
Plan d'implantation et plantation

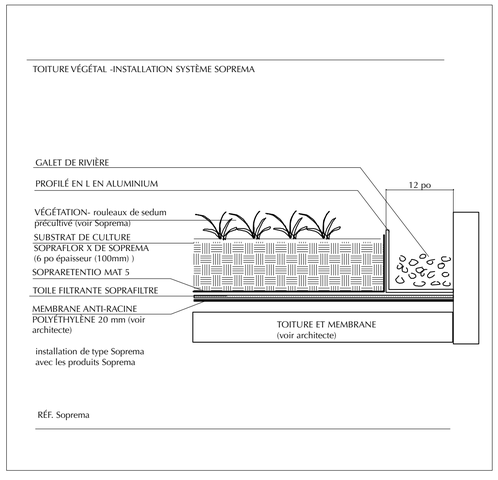
Échelle
0'-1/8"=1'0"

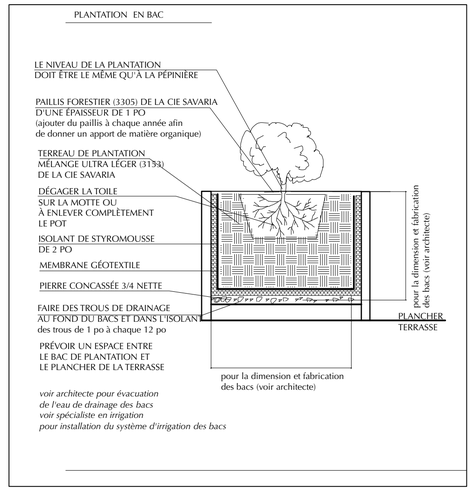
Dossier
#140-20

Date
9 déc. 2020

Feuille
2 de 2

Tapis de sedum





Liste pour l'ensemble du projet

LISTE DE VÉGÉTAUX

CATÉGORIE	QUANTITÉ	CODE	NOM LATIN	CALIBRE
ARBRES	***5***			
	2	Aarr	Acer rubrum 'Red Sunset'	50 mm
	3	Agbp	Ginkgo biloba 'Princeton Sentry'	50 mm
ARBUSTES	***75***			
	7	Fba	Berberis thunbergii 'Aurea Nana'	30 cm
	53	Fcac	Cotoneaster acutifolia	30 cm
	5	Fee	Euonymus fortunei 'Emerald Gaiety'	30 cm
	10	Fhai	Hydrangea arborescens 'Incrediball'	50cm
VIVACES	***65***			
	58	Vcaf	Calamagrostis acutiflora 'Karl Foerster'	2
	7	Vpac	Pachysandra terminalis	2
TOTAL	***145***			

Note: SP3= 4 po (9 cm) SP5= 2 litres (15 cm) 2= 2 gallons

Source: plan d'architecture

Calce architecture Workshop
11 juin 2020

Projet: **Projet: Clifton**

Code: **Aaf** **Catégorie:** ARBRES

Nom Latin: Acer X Freemanii 'Autumn Blaze'

Nom Français: Érable freemanii 'Autumn Blaze'

Feuillage: Les feuilles sont caduques et prennent une belle teinte rouge orange en automne.

Floraison: Rougeâtre Mai

Fruits: Samares

Taille: Juin

Autre: Fruits, samarres peu nombreux.

Zone: 4a **Ht (pi):** 49

Exposition: ❍ ◗ **Lg (pi):** 33

Code: **Aarr** **Catégorie:** ARBRES

Nom Latin: Acer rubrum 'Red Sunset' COPF

Nom Français: Érable Red Sunset

Feuillage: Vert durant l'été, prend une belle coloration rouge brillant qui persiste longtemps avant de tomber.

Floraison: Rougeâtre Mai

Fruits:

Taille: --

Autre: Un des meilleur cultivar de son espèce

Zone: 3a **Ht (pi):** 49

Exposition: ❍ **Lg (pi):** 26

Code: **Aceo** **Catégorie:** ARBRES

Nom Latin: Celtis occidentalis

Nom Français: Micocoulier

Feuillage: vert en été et jaune à l'automne.

Floraison: sans intérêts

Fruits: Oiseaux

Taille: Juin

Autre: supporte la pollution urbaine, résistant aux conditions difficiles. Indigène

Zone: 3 **Ht (pi):** 50

Exposition: ❍ **Lg (pi):** 18

Projet: **Projet: Clifton**

Code: **Agbp** **Catégorie:** ARBRES
Nom Latin: Ginkgo biloba 'Princeton Sentry
Nom Français: Arbre aux quarante
Feuillage: Vert tout l'été et doré l'automne

Floraison: -- --

Fruits:
Taille: Juin
Autre: Résistant à la pollution

Zone: 4 **Ht (pi):** 30
Exposition: ❍ ◗ **Lg (pi):** 15

Code: **Fba** **Catégorie:** FEUILLUS
Nom Latin: Berberis thunbergii 'Aurea Nana'
Nom Français: Épine-vinette Aurea
Feuillage: Persistant, doré devenant rouge orangé en automne

Floraison: Jaune Avril, Mai
Discrète

Fruits: Fruits rouges vifs, attirent les oiseaux
Taille: Juin
Autre: Persistant, port dense, tiges épineuses, croissance lente, toxique,

Zone: 4b **Ht (pi):** 2
Exposition: ❍ ◗ **Lg (pi):** 2,5

Code: **Fcac** **Catégorie:** FEUILLUS
Nom Latin: Cotoneaster acutifolius
Nom Français: Cotoneaster de Pékin
Feuillage: Vert luisant

Floraison: Rose Juin

Fruits: Oui
Taille: Juillet
Autre: Haie ou en massif
Tailler en juin.

Zone: 2a **Ht (pi):** 4
Exposition: ❍ ◗ ● **Lg (pi):** 4

Code: **Fee** **Catégorie:** FEUILLUS

Nom Latin: Euonymus fortunei 'Emerald Gaiety'

Nom Français: Fusain argenté

Feuillage: Feuilles ovales vertes bordées de blanc, rosées en automne

Floraison: Blanchâtre
Sans intérêt

Fruits: Sans intérêt, capsules rougeâtre à l'automne

Taille: Pour contenir la forme

Autre: Persistant, Peu de problèmes pathologiques et entomologiques, Intolérant au compactage et sel de déglaçage. Demande une protection hivernale en l'absence de couvert de neige.

Zone: 5 **Ht (pi):** 3.3

Exposition: ❍ ◗ **Lg (pi):** 6

Code: **Fhai** **Catégorie:** FEUILLUS

Nom Latin: Hydrangea arborescens 'Incrediball'

Nom Français: Hydrangée Incrediball

Feuillage: Feuillage vert foncé, dessus et légèrement grisâtre dessous, tomenteuses, en forme de coeur, grossièrement denté

Floraison: Blanc Juillet, août
Énormes boules de petites fleurs stériles qui se forment sur le nouveau bois en juillet. Fleurs séchées

Fruits: Capsules sans intérêt

Taille: Avril, Taillez à 30 cm du sol au printemps.

Autre: Drageonnant, Peu de problèmes pathologiques et entomologiques.

Zone: 3b **Ht (pi):** 4

Exposition: ❍ ◗ ● **Lg (pi):** 4

Code: **Vcaf** **Catégorie:** VIVACES

Nom Latin: Calamagrostis acutifolia 'Karl Foerster''

Nom Français: Calamagrostide panaché

Feuillage: Étroites feuilles dressées et d'autres arquées. Feuilles vert panaché de blanc

Floraison: Bronze argenté Juillet
Ses inflorescences en panicules dressées émergent de la touffe de feuilles, raides et droites,

Fruits: Sans intérêt

Taille: Avril

Autre: Port touffu, érigé, À planter dans les endroits venteux afin de voir balancer ses épis.

Zone: 4a **Ht (pi):** 5

Exposition: ❍ ◗ **Lg (pi):** 2

Code: **Vpac** **Catégorie:** VIVACES

Nom Latin: Pachysandra terminalis

Nom Français: Pachysandra

Feuillage: Vert moyen

Floraison: Blanc Mai

Fruits:

Taille: --

Autre:

Zone: 4b **Ht (pi):** 0.8

Exposition: ❍ ◗ ● **Lg (pi):** 1.0

Étude sommaire de l’intérêt patrimonial

2174-2180, avenue de Clifton

Arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce, Montréal

Préparée pour : 9416-5826 Québec inc.
Préparée par : Gris Orange Consultant Inc.
Déposée le : 8 juin 2020

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	2
Mise en contexte de l’étude sommaire de l’intérêt patrimonial	3
1_ Présentation du lieu	5
1.1 Reconnaissances et statuts	5
2_ État actuel	8
2.1 Contexte urbain	8
2.2 Usage	8
3_ Intérêt architectural	11
3.1 Extérieur	11
3.2 Intégrité et état de conservation	12
Références	13

MISE EN CONTEXTE DE L'ÉTUDE SOMMAIRE DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Gris Orange Consultant Inc. a reçu un mandat de la part de 9416-5826 Québec inc., afin de réaliser une étude sommaire de l'intérêt patrimonial portant spécifiquement sur l'usage et l'intérêt architectural du bâtiment commercial *sis* au 2174-2180, avenue de Clifton dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce à Montréal.

Si le bâtiment est assujetti au *Règlement régissant la démolition d'immeuble* de l'arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce, une étude complète de l'intérêt patrimonial sera rédigée et vous sera transmise.

Notre rapport suit de la structure typique d'une étude de l'intérêt patrimonial patrimonial, basé sur les critères présentés dans le *Guide pour la formulation d'un énoncé de l'intérêt patrimonial : notions, principes et boites à outils* publié par la Direction de l'urbanisme, Division du patrimoine de la Ville de Montréal (2019) et dans le *RCA-6 Règlement régissant la démolition d'immeubles (codification administrative) - Annexe B* de même que par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP) et le système *Patrimoine immobilier, mobilier et immatériel du Québec* (PIMIQ) du ministère Culture et Communications Québec.

Dans ce cas, nous survolons le contexte dans lequel se situent les bâtiments à l'étude, nous détaillons les usages et occupants depuis leur construction et nous en présentons les principales caractéristiques architecturales.

Cette étude sommaire se base sur quelques données factuelles, mais repose essentiellement sur l'observation du cadre bâti existant. Les données factuelles nous proviennent des annuaires *Lovell* et des cartes et plans (Goad, Underwritters' Survey Bureau, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, etc.).

Une visite sur place nous a permis d'observer le bâtiment (extérieur) et son insertion dans le contexte environnant, en plus de pouvoir documenter le rapport avec des photographies actuelles.

1_ PRÉSENTATION DU LIEU

Adresse civique : 2174-2180, avenue de Clifton

Montréal, Québec

H4A 2N6

Arrondissement : Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce

Entre les rues : boulevard De Maisonneuve Ouest, avenue Belgrave & rue Sherbrooke Ouest

Numéro de lot : 2 607 111

Superficie du lot : 589,90 m²

Mitoyenneté du bâtiment : aucune

Nombre d'étages : 2

Année de construction : 1962

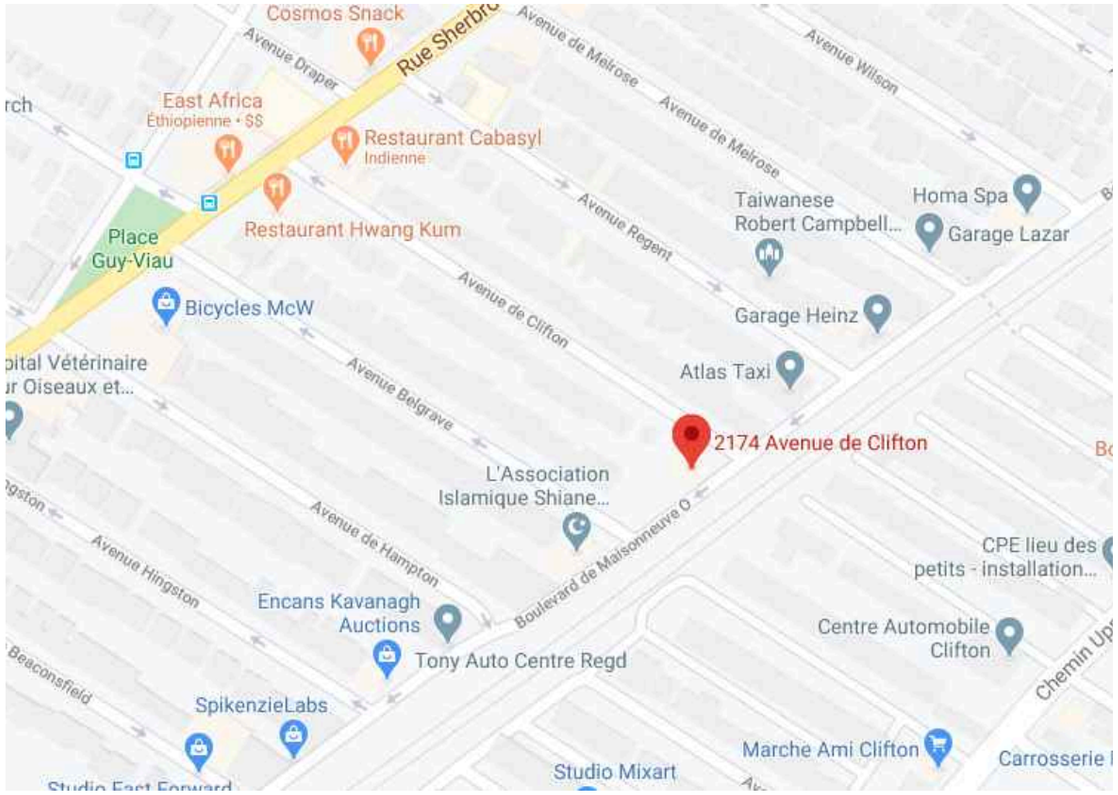
Occupant d'origine : 2174, avenue de Clifton_ Sutton Plumbing & Heating Supplies Ltd

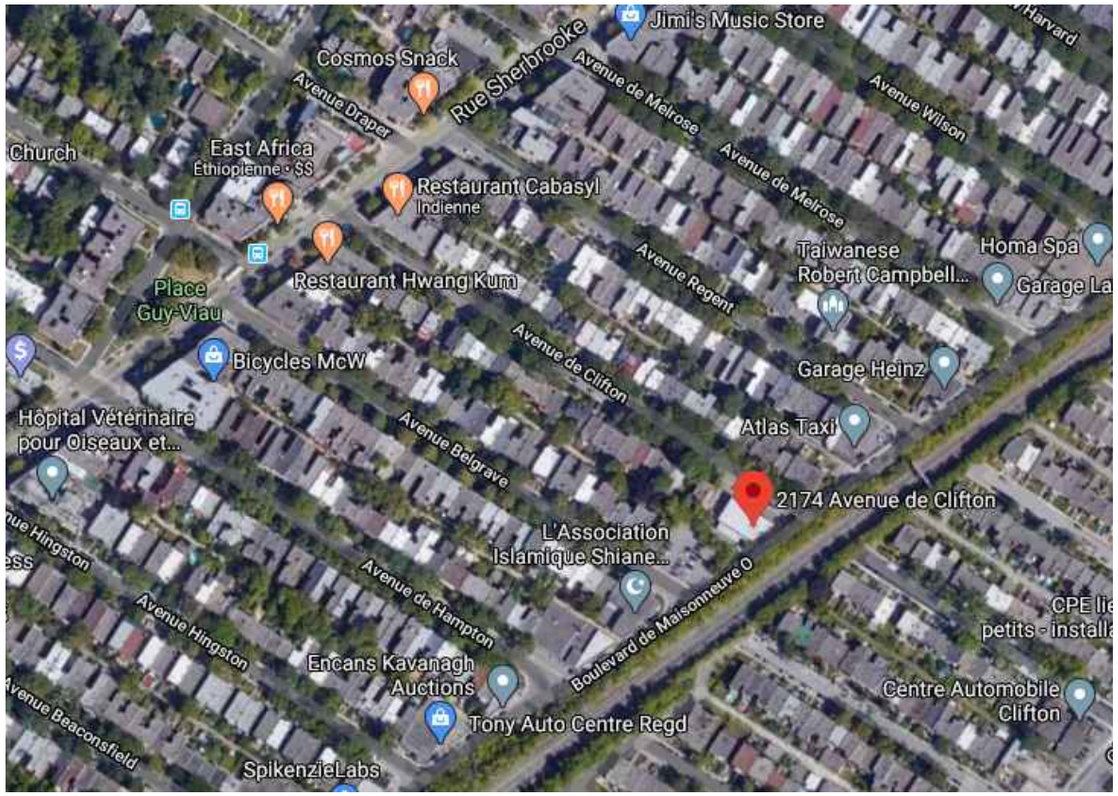
2180, avenue de Clifton_ Daoust Malenfant Ltd (Lovelle, 1962)

Typologie d'origine : commerciale

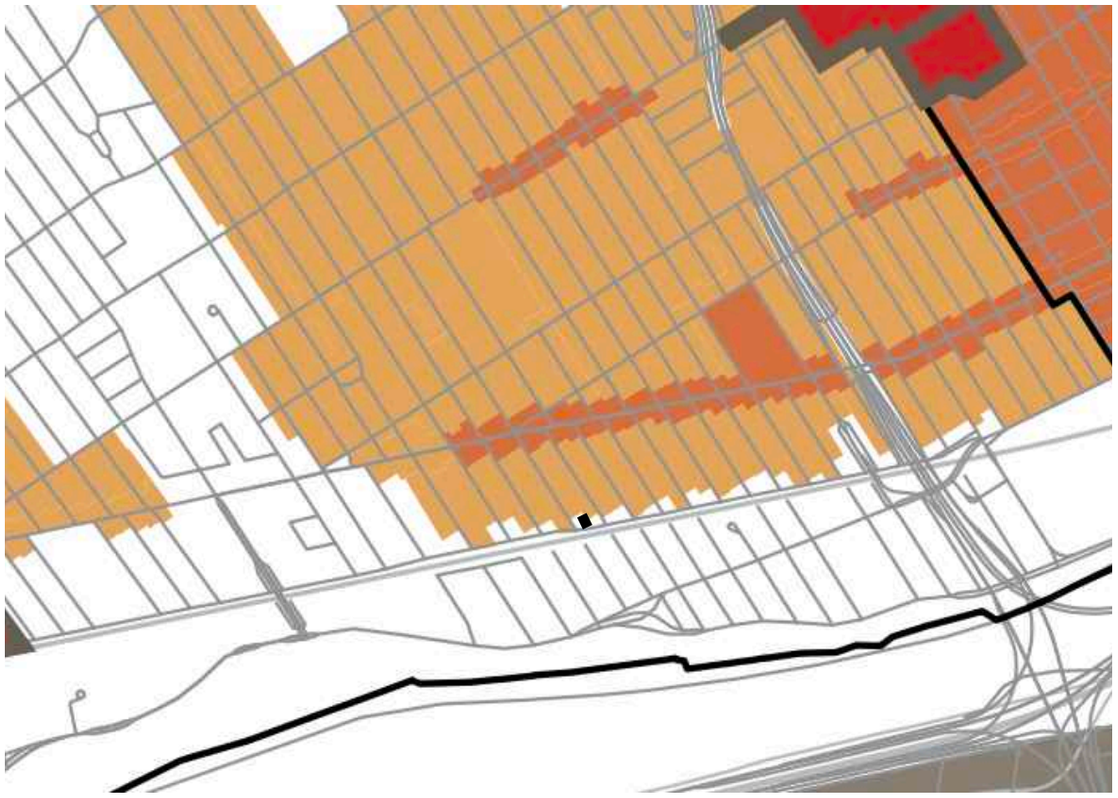
Propriétaire actuel : Sutton Plumbin & Heating Supplies Limited

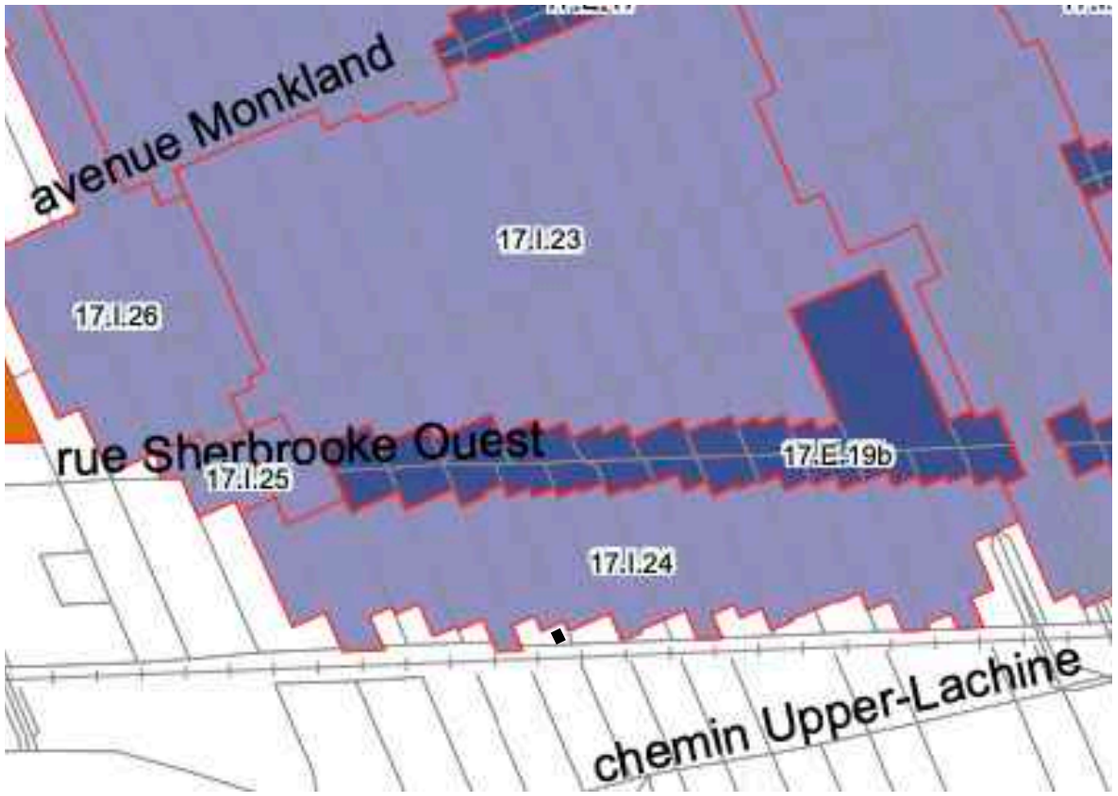
Typologie prédominante actuelle : immeuble commercial (Ville de Montréal, 2020)





Localisation (de base & en photo aérienne)
Source : Google Maps, 2020





Carte 12 - Patrimoine
Évaluation du patrimoine urbain Arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce
Sources : Direction de l'urbanisme | Service de la mise en valeur du patrimoine, 2015, p.71
Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 2005, p.53

1.1 RECONNAISSANCES ET STATUTS

Désignation patrimoniale au *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* : aucune

Désignation patrimoniale au *Plan d'urbanisme* : aucune

Carte 13 - Patrimoine Archéologique
Le patrimoine archéologique Arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce
Sources : Direction de l'urbanisme | Service de la mise en valeur du patrimoine, 2015, p.77
Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 2005, p.61

Potentiel archéologique selon le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal : aucun

Potentiel archéologique selon le *Plan d'urbanisme* : aucun

2_ ÉTAT ACTUEL

2.1 CONTEXTE URBAIN

Le bâtiment à l'étude est une construction détachée, construite à l'intersection nord-ouest du boulevard De Maisonneuve Ouest et de l'avenue de Clifton. L'implantation du bâtiment sur le lot, avec un dégagement important par rapport à l'avenue de Clifton et un faible recul par rapport au boulevard de Maisonneuve Ouest est typique par rapport à l'ensemble du paysage bâti bordant le boulevard.

Dans le secteur, le boulevard De Maisonneuve Ouest porte d'abord le nom d'avenue Western. Il s'agit d'une voie ouverte, en 1874 par la compagnie Côte Saint-Antoine Road. À ce moment, elle va de l'avenue Dorchester (actuelle Greene) à l'avenue Minto (actuelle autoroute Décarie). C'est durant les années 1950 et 1960 que, suivant des expropriation que la voie s'étend jusqu'à l'avenue Elmhurst (Létourneau-Guillon, G., s.d.).

Sur la portion à l'étude, située à l'ouest de l'autoroute Décarie, les abords du boulevard De Maisonneuve Ouest ne sont développés qu'au nord en raison de la présence des voies ferrées du Canadien Pacifique (CP) au sud. Construites en 1889, elles sont aujourd'hui utilisée par les trains de banlieue.

Un important couvert végétal, de grands arbres s'élevant sur une bande gazonnée ainsi que des végétaux grimpant sur la clôture délimite l'emprise de la voie ferrée. Quant au boulevard De Maisonneuve Ouest, il est à cette hauteur à sens unique vers l'Ouest, une seule voie de circulation bordée au sud d'une piste cyclable et au nord, d'espaces de stationnement sur rue.

Les têtes d'îlot donnant sur le boulevard De Maisonneuve Ouest accueillent généralement des bâtiments commerciaux ou industriels (légers), de un ou deux étages en briques, et dont l'implantation au sol varie. Pour la plupart, leur façade principale (ainsi que le numéro civique) donnent sur les rues transversales. Dans ce cas, la portion ouest de la tête d'îlot, à l'intersection de l'avenue Belgrave est occupée par un stationnement de surface.

Dans la portion Est du boulevard, quelques-unes de ces têtes d'îlots ont été récemment reconvertie pour usage résidentiel.

Les axes nord-sud, comme l'avenue de Clifton possèdent un caractère résidentiel. Il s'agit principalement de duplex, bien qu'on y retrouve quelques triplex, dont le revêtement est de brique. Les bâtiments sont implantés en retrait de la voie publique, permettant une cour avant. Ces dernières sont généralement gazonnée et aménagées et on y retrouve de grands arbres.

Puisqu'il s'agit d'une construction détachée et seul bâtiment à occuper la tête d'îlot, le bâtiment à l'étude bénéficie d'une grande visibilité. Pratiquement implanté à l'alignement zéro du côté du boulevard de Maisonneuve Ouest, il présent un fort recul du côté de l'avenue de Clifton ainsi qu'au nord, ce qui permet de l'espace pour du stationnement de surface et un accès à la portion du bâtiment située au bas du dénivelé de la cour de même qu'un quai de chargement au nord.

2.2 USAGE

La pérennité de l'occupation du bâtiment par l'entreprise Sutton Plumbing & Heating Supplies Ltd., pour qui le bâtiment a été construit en 1962 (Lovell, 1962) et ce, jusqu'à aujourd'hui contribue à faire du bâtiment un repère dans le paysage urbain.

De 1962 à 1976, le bâtiment est partagé entre Sutton Plumbing & Heating Supplies Ltd. et l'entreprise Daoust Malenfant Ltd. Par la suite, deux compagnie, une de construction (Miller Price Construction Ltd) entre 1977 et 1982 et ensuite, une spécialisée en peintres commercial jusqu'en 1987-1988 (Odell Howard Comme Statnas Ltd).

Depuis, il apparaît que le bâtiment n'abrite que la Sutton Plumbing & Heating Supplies Ltd., toujours en opération au moment de réaliser cette étude.

Côté sud du boulevard De Maisonneuve Ouest
Portion ouest de la tête d'îlot, à l'intersection de l'avenue Belgrave
Source : Gris Orange Consultant inc., 2020

Côté est
Côté ouest, tête d'îlot à l'étude
Source : Gris Orange Consultant inc., 2020

Côté ouest

3_ INTÉRÊT ARCHITECTURAL

3.1 EXTÉRIEUR

Le bâtiment s'élève sur un plan rectangulaire irrégulier, dont la limite sud suit la diagonale du boulevard De Maisonneuve Ouest. D'une hauteur de deux étages, l'édifice possède une aire d'étage de 782,40m^2 (Ville de Montréal, 2020).

Les fondations sont apparentes en façade, mais leur hauteur visible varie. Le bâtiment, à l'exception de la façade arrière, présente un revêtement de briques brunes posées suivant un appareil américain.

Façade avenue de Clifton

La portion sud de la façade, celle où se trouve l'entrée principale surmontée d'un auvent semi-circulaire, est percée de trois vitrines au rez-de-chaussée, alignées en bas. À l'étage se trouve deux types d'ouvertures. Quant à la portion nord, elle est percée, plus ou moins en son centre par une porte de garage, située légèrement en dénivelé par rapport au reste du terrain. Elle est flanquée d'une porte commerciale métallique. Des fenêtres percent également, tant le rez-de-chaussée que l'étage supérieur. L'ensemble de la fenestration est soulignée par un seuil en béton.

Le traitement du coin, légèrement tronqué et dont le chaînage d'angle de part et d'autre est marqué par un jeu de briques témoigne d'un certain effort en termes architecturaux.

En façade principale, ainsi que sur la façade latérale sud, une corniche simple, en tôle posée à la verticale sert de couronnement au bâtiment. À l'intersection sud, le nom de la compagnie SUTTON PLOMBERIE CHAUFFAGE GROSSISTE, est en lettres majuscules blanches.

Façade nord

La façade nord est percée de portes, de garage et régulière, surélevée par rapport au niveau du sol puisque servant pour le chargement/déchargement des marchandises ainsi qu'une fenêtre.

La ligne du toit est marquée d'une corniche métallique simple.

Façade principale
Façade latérale nord
Source : Gris Orange Consultant inc., 2020

Façade arrière

La façade arrière apparait être de blocs de béton, revêtus d'un crépis (ou peints). Une extension d'un étage avec toit à pente simple a été réalisé. Elle est percée d'une porte de garage.

La cour arrière sert d'entreposage et de stationnement.

Façade sud

La façade donnant sur le boulevard De Maisonneuve Ouest est presqu'aveugle, n'étant percée de manière irrégulière par des fenêtres de dimensions variées.

3.2 INTÉGRITÉ ET ÉTAT DE CONSERVATION

Modification(s) marquante(s) & état apparent

N'ayant pas eu accès à d'illustration ancienne du bâtiment, il est difficile d'en évaluer le niveau d'intégrité architecturale.

De l'extérieur, le bâtiment apparaît être dans un état convenable.

Façade latérale sud
Source : Gris Orange Consultant inc., 2020

Façade arrière (et cour)

RÉFÉRENCES

Direction culture et patrimoine de la Ville de Montréal, 2002-2020, « 2174-2180, avenue de Clifton », *Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal*. En ligne : https://www.google.com/search?client=safari&rls=en&q=grand+répertoire+du+patrimoine+bâti&ie=UTF-8&oe=UTF-8. Consultation en juin 2020.

Direction de l'urbanisme | Service de la mise en valeur du patrimoine, 2015, *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, janvier 2015, 218 pages.

Létourneau-Guillon, G., s.d., « De la rue West Broadway à l'avenue Claremont - Le boulevard De Maisonneuve et ses intersections », *Les grandes rues de Montréal*. En ligne : https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5677,64787587&_dad=portal&_schema=PORTAL. Consultation en juin 2020.

Lovell, s.d., *Annuaires Lovell de Montréal et sa banlieue* (1842 – 2010). En ligne : http://bibnum2.banq.qc.ca/bna/lovell/?language_id=3. Consultation en juin 2020.

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine - Direction du développement urbain - Division du patrimoine et de la toponymie, 2005, *Évaluation du patrimoine urbain - Arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce*, 70 pages. En ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/04_evaluation_patrimoine_cdn.pdf. Consultation en juin 2020.

Ville de Montréal, 2020, « 2174-2180, avenue de Clifton », *Extrait du rôle d'évaluation foncière*, rapport en date du 1 juin 2020. En ligne : https://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/evalweb/rechercherRapportPourAdresse#. Consultation en juin 2020.

Centres d'archives

- Bibliothèques et archives nationales du Québec (BANQ)

CONTACT

Pierre Barrieau, Président
Gris Orange Consultant Inc.
514.658.1234
pierre.barrieau@gris-orange.com

PROVISION
CONSTRUCTION

Projets de développement résidentiel au 2174, avenue de Clifton, au 2185, avenue de Hampton et au 2161, avenue de Melrose, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce

Étude d'impact sur la circulation

Aristomen Anéziris, ing.

27 octobre 2020

Projets de développement résidentiel au 2174, avenue de Clifton,
au 2185, avenue de Hampton et au 2161, avenue de Melrose,
dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce

Document préparé et vérifié par :

Aristomen Anéziris, ing. 41954

Le présent rapport a été préparé par Aristomen Anéziris, ing. pour le compte de la firme Provision Construction. Toute utilisation qu'une tierce partie fera de ce rapport ou toute action ou décision prise sur son fondement demeure la responsabilité de ladite partie.

Version	Transmission	Date
Finale	Version électronique **Robert Tortorici, partner** **Mazine Malhi, ing. Engineer/Design Consultant**	27 octobre 2020
Préliminaire 1.0	Version électronique **Mazine Malhi, ing. Engineer/Design Consultant**	14 octobre 2020

Table des matières

1. INTRODUCTION 1
1.1 Contexte 1
1.2 But de l'étude 2
1.3 Secteur à l'étude 2

2. ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE 3
2.1 Classification routière 3
2.2 Caractéristiques géométriques 3
2.3 Vitesse affichée 5
2.4 Contrôle de la circulation 5
2.5 Règlementation du stationnement 6
2.6 Transport en commun 6
2.7 Réseau cyclable 7
2.8 Débits de circulation 7
2.9 Analyse de capacité 9

3. GÉNÉRATION ET DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS 10
3.1 Outils d'évaluation 10
3.2 Génération des déplacements 10
3.3 Distribution des déplacements 11

4. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION 13
4.1 Impact sur les conditions d'écoulement de la circulation 13
4.2 Pertinence d'intervention 14
4.3 Stationnement hors rue 14
4.3.1 Taux selon l'enquête O-D 14
4.3.2 Règlement municipal en vigueur 14
4.3.3 Règlement municipal à venir 15
4.4 Stationnement sur rue 16
4.4.1 Avenue de Melrose 16
4.4.2 Avenue de Clifton 16
4.4.3 Avenue de Hampton 17
4.5 Déplacements actifs 17
4.6 Stationnement pour vélos 17
4.6.1 Règlementation en vigueur 17
4.6.2 Règlementation à venir 18
4.7 Déplacements en transport en commun 18
4.8 Livraison 18
4.9 Mesures d'atténuation et d'accompagnement 19
4.9.1 Sécurité 19
4.9.2 Stationnement intérieur 19
4.9.3 Stationnement pour vélos 19

5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS 20
5.1 Conclusion 20
5.2 Recommandations 21

Annexe 1 – Débits de circulation
Annexe 2 – Analyse de capacité – Situation actuelle
Annexe 3 – Analyse de capacité – Situation prévisible
Annexe 4 – Enquête origine-destination secteur NDG

Liste des figures

Figure 1 Sites de développement 1
Figure 2 Contrôle de la circulation 5
Figure 3 Transport en commun 6
Figure 4 Réseau cyclable 7
Figure 5 Débits de circulation – Situation actuelle – 7h45 – 8h45 8
Figure 6 Débits de circulation – Situation actuelle – 16h30 – 17h30 9
Figure 7 Distribution des déplacements générés par le projet – 7h45 – 8h45 12
Figure 8 Distribution des déplacements générés par le projet – 16h30 – 17h30 12

Liste des tableaux

Tableau 1 Débits de circulation comparatifs sur la rue Sherbrooke (total deux directions), immédiatement à l'est du boulevard Cavendish - 2018 versus 2020 8
Tableau 2 Analyse de capacité – Situation actuelle 9
Tableau 3 Génération des déplacements 11
Tableau 4 Analyse de capacité – Situation prévisible 13

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

Ce document présente les résultats des analyses d'impact sur la circulation associées à trois projets de développement.

Le projet du 2161, avenue de Melrose (développement 1), recevra 48 unités de logement. Le stationnement de 17 unités sera accessible via ladite avenue.

Celui localisé au 2174, avenue de Clifton (développement 2), prévoit la construction d'un bâtiment qui recevra 38 unités de logement. Un stationnement intérieur de 13 unités sera accessible par une ruelle qui relie les avenues de Clifton et Belgrave, au nord du boulevard de Maisonneuve.

Finalement, celui localisé au 2185, avenue de Hampton (développement 3), recevra 40 unités de logement. Un stationnement intérieur de 13 unités sera accessible par ladite avenue à quelques dizaines de mètres au nord du boulevard de Maisonneuve.

Figure 1 – Sites de développement

1.2 But de l'étude

Le signataire de ce rapport a reçu le mandat d'identification les impacts des développements sur la circulation et de proposées des mesures afin d'atténuer ceux-ci.

En plus de l'introduction, ce rapport comprend les chapitres suivants :

- État de la situation existante
- Génération et distribution des déplacements
- Impacts et mesures d'atténuation
- Conclusion et recommandations

1.3 Secteur à l'étude

En tenant compte des sens uniques dans le secteur, la zone d'étude est limitée par les axes suivants :

- Rue Sherbrooke au nord
- Boulevard de Maisonneuve, au sud
- Avenue Wilson à l'est
- Avenue Hingston, à l'ouest

2. ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE

2.1 Classification routière

Tel qu'identifié dans le plan du réseau artériel de l'agglomération de Montréal, la rue Sherbrooke joue le rôle d'une artère.

Le boulevard de Maisonneuve ne fait pas partie du réseau artériel à cet endroit. Il joue le rôle d'une collectrice.

Les avenues sises dans la zone d'étude sont toutes des rues locales.

2.2 Caractéristiques géométriques

La rue Sherbrooke est dotée de deux voies de circulation par direction. La voie de droite est réservée aux autobus et aux taxis en direction est le matin (6h30 - 9h30) et en direction ouest le soir (15h30 – 18h30), les jours de semaine.

Le boulevard de Maisonneuve, à sens unique vers l'ouest, est doté d'une voie de circulation et d'une voie de stationnement (côté nord). Du côté sud, on retrouve une voie cyclable bidirectionnelle. À la hauteur de l'avenue Melrose, la largeur de la chaussée dudit boulevard est de 9,0 m, incluant 2,7 m pour la voie cyclable. Aux intersections du boulevard de Maisonneuve et des avenues à sens unique vers le sud, un court mail de béton sépare la voie cyclable de la voie de circulation.

En axe nord-sud, les avenues sont toutes à sens unique, offrant une voie de circulation avec stationnement en bordure des deux côtés. Le sens de la circulation est le suivant :

- Avenue Wilson, à sens unique vers le sud;
- Avenue de Melrose, à sens unique vers le nord;
- Avenue Régent, à sens unique vers le sud;
- Avenue de Clifton, à sens unique vers le nord;
- Avenue Belgrave, à sens unique vers le nord;
- Avenue de Hampton, à sens unique vers le sud;
- Avenue Hingston, à sens unique vers le nord.

La largeur de la chaussée a été relevée aux trois axes routiers donnant accès aux développements :

- Avenue de Melrose : 9,2 m (photo 1);
- Avenue de Clifton : 9,2 m (photo 2);
- Avenue de Hampton : 9,0 m (photo 3).

Photo 1 – Avenue de Melrose, au nord du boulevard de Maisonneuve

Photo 2 – Avenue de Clifton, au nord du boulevard de Maisonneuve

Photo 3 – Avenue de Hampton, au nord du boulevard de Maisonneuve

2.3 Vitesse affichée

La vitesse affichée est de 40 km/h sur la rue Sherbrooke et de 30 km/h dans le réseau local de la zone d'étude.

2.4 Contrôle de la circulation

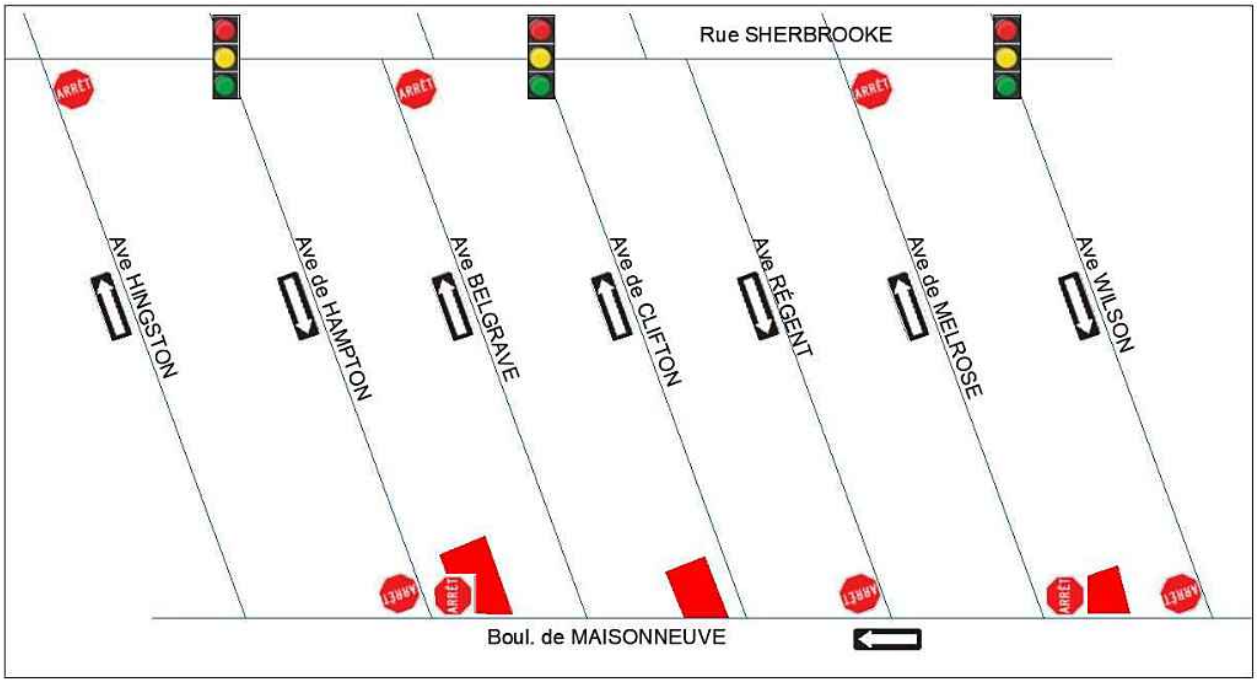
La figure 2 illustre le type de contrôle de la circulation dans le secteur d'étude. Des feux de circulation se retrouvent sur la rue Sherbrooke à la hauteur des avenues Wilson, de Clifton et de Hampton.

Sur le boulevard de Maisonneuve, la circulation est contrôlée par des arrêts à la hauteur des avenues de Melrose et de Hampton. Au premier endroit, on retrouve un lien souterrain permettant aux piétons et aux cyclistes de traverser les voies ferrées au sud dudit boulevard.

Il est à noter que la circulation des camions est interdite sur les différentes avenues, excepté pour la livraison locale.

Des dos-d'âne se retrouvent sur les différentes avenues.

Figure 2 – Contrôle de la circulation



2.5 Règlementation du stationnement

Sur la rue Sherbrooke, le stationnement est permis en tout temps, excepté aux heures d'opération de la voie réservée où l'arrêt est interdit. Le stationnement est payant sur la majorité du tronçon.

Dans l'axe du boulevard de Maisonneuve, du côté nord, le stationnement est permis en tout temps, excepté aux périodes d'entretien. Une zone réservée à la livraison (7h à 19h, du lundi au vendredi) se retrouve entre les avenues de Clifton et Belgrave.

En axe nord-sud, sur les avenues, le stationnement est généralement permis, excepté lors des périodes d'entretien. Ces périodes couvrent une période de deux heures, généralement en début d'après-midi, un seul jour de semaine, du 1er avril au 1er décembre. La journée touchée n'est pas la même pour les deux côtés de la même avenue. On retrouve des espaces de stationnement réservés aux détenteurs de permis (SRRR zone 12, de 9h à 21h, du lundi au vendredi) dans certains tronçons des avenues Wilson et Hingston.

Une observation effectuée le jeudi 8 octobre 2020, entre 6h45 et 7h, montre que seulement 34 espaces de stationnement étaient disponibles, au total, sur les différentes avenues de la zone d'étude (excepté l'avenue de Clifton où le stationnement était interdit suite à des travaux). Cela correspond à un taux d'occupation de l'ordre de 93%. À 11h45, le taux d'occupation descend à 88 %.

2.6 Transport en commun

Les circuits d'autobus no. 105 (Sherbrooke) et 420 (express Notre-Dame-de-Grâce) circulent sur la rue Sherbrooke. Le premier dessert, entre autres, la station de métro Vendôme (ligne orange). La fréquence atteint les 20 bus/h aux heures de pointe. Le second dessert. Entre autres, les stations de métro Lucien-L'Allier, Bonaventure et Square Victoria (ligne orange). Sa fréquence atteint les 4 bus/h aux heures de pointe, avec desserte directionnelle seulement.

Figure 3 – Transport en commun

Source web de la STM

2.7 Réseau cyclable

Tel qu'indiqué à la section 2.2, on retrouve une voie cyclable bidirectionnelle sur le boulevard de Maisonneuve. Celle-ci permet d'accéder au centre-ville de Montréal et, entre autres, à la station de métro Vendôme dont l'accès est situé, sur le boulevard de Maisonneuve, à près de 920 m à l'est de l'avenue Wilson.

Une station Bixi se retrouve sur l'avenue Melrose, au sud de la rue Sherbrooke.

Figure 4 – Réseau cyclable

Source web : Réseau cyclable de Montréal

2.8 Débits de circulation

Tel qu'entendu avec les représentants de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, les relevés de la circulation sont limités au secteur de développement no. 2 (Avenue Clifton), soit les intersections dans le quadrilatère Sherbrooke/Régent/de Maisonneuve/Clifton. Les relevés ont été effectués aux heures de pointe du matin et du soir en octobre 2020.

Compte tenu de la situation anormale reliée à la pandémie (Covid-19), il a été décider de comparer les comptages effectués à l'intersection Sherbrooke/Cavendish, par la Ville de Montréal, le 7 août 2018 à ceux relevés dans ce mandat le 30 septembre 2020. La différence entre les deux comptages permettra d'évaluer le degré de baisse de l'achalandage relié à la pandémie.

Le tableau 1 présente le débit total sur la rue Sherbrooke, immédiatement à l'est du boulevard Cavendish, pour les deux relevés.

Tableau 1 – Débits de circulation comparatifs sur la rue Sherbrooke (total deux directions), immédiatement à l'est du boulevard Cavendish
2018 versus 2020

Date du comptage	7h45 - 8h45	16h - 17h
Mardi 7 août 2018	925 véh/h	1118 véh/h
Mercredi 30 septembre 2020	961 véh/h	1108 véh/h
Différence:	+36 véh/h	-10 véh/h

Comme l'indiquent les résultats, les débits de circulation de 2020 sont tout à fait comparables à ceux de 2018. Même avec un accroissement moyen annuel de 1%, la différence entre les débits des deux périodes serait inférieure à 3%. Pour cette raison, les débits relevés en 2020 sont utilisés tels quels, sans facteur d'ajustement.

Les figures 5 et 6 illustrent les débits de circulation relevés dans le quadrilatère entourant le développement no. 2 (Clifton), respectivement pour les heures de pointe du matin et du soir. Les comptages n'ont toutefois pas été effectués sur le boulevard de Maisonneuve compte tenu des travaux dans le secteur.

Autant à l'heure de pointe du matin que celle du soir, le débit total (deux directions) sur la rue Sherbrooke tourne autour de 900 véh/h.

À l'heure de pointe du soir, le débit entrant sur l'avenue Régent dépasse les 50 véh/h. Une partie de la circulation entrant sur ladite avenue provient de l'avenue de Clifton. Cela pourrait être associé à la circulation provenant de l'est sur le boulevard de Maisonneuve qui fait un détour par l'avenue de Clifton pour rejoindre l'avenue Régent ou encore à une circulation qui cherche des places de stationnement.

Figure 5 – Débits de circulation (véh/h)
Situation actuelle - *7h45 – 8h45*

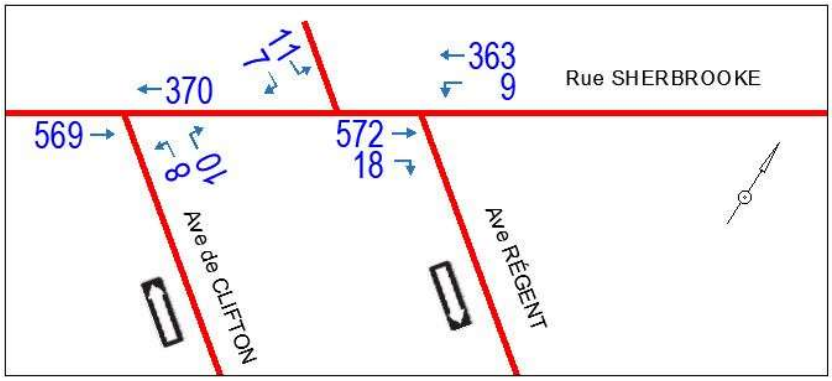
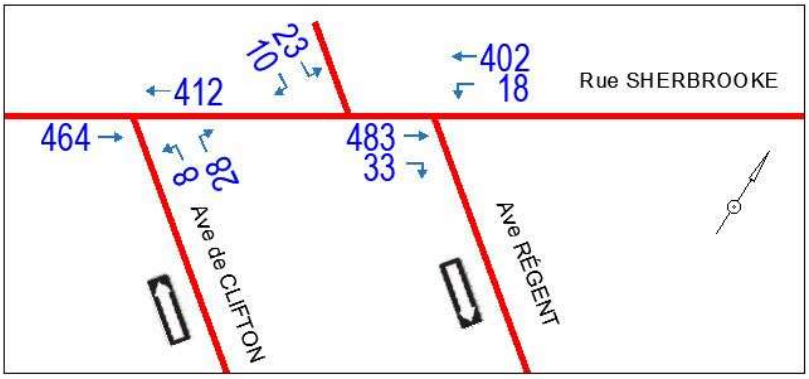


Figure 6 – Débits de circulation (véh/h)
Situation actuelle - 16*h30 – 17h30*



2.9 Analyse de capacité

Les analyses de capacité sont effectuées à l'aide de l'outil Synchro 10 et du module SimTraffic. Les intersections Sherbrooke/Régent et Sherbrooke/de Clifton sont analysées. Les simulations ne tiennent pas en compte des contraintes d'écoulement ailleurs dans le réseau routier, notamment à l'approche du boulevard Décarie.

Le tableau 2 présente, pour chacun des mouvements, le rapport débit/capacité, le retard moyen ainsi que le niveau de service dans la zone d'étude. Les résultats découlent d'une moyenne de 5 passes de simulations. Les résultats détaillés sont présentés en annexe.

Autant à l'heure de pointe du matin qu'à l'heure de pointe du soir, les niveaux de service actuels aux deux intersections de la rue Sherbrooke sont bons, variant de « A » à « C ». Aucun mouvement ne présente un mauvais niveau de service.

Tableau 2 – Analyse de capacité
Situation actuelle

Intersection	Approche	Mouvement	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
			Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service	Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service
Sherbrooke/de Clifton	Est	Tout droit	370	0,58	10,4 B	412	0,52	9,9 A
	Ouest	Tout droit	569	0,68	13,3 B	464	0,64	11,6 B
	Sud	Virage à gauche	8	0,14	18,6 B	6	0,28	31,7 C
		Virage à droite	10	0,14	23,8 C	28	0,28	26,7 C
	Ensemble des mouvements				12,4 B			11,4 B
Sherbrooke/Régent	Est	Virage à gauche	9	0,02	5,3 A	18	0,03	6,7 A
		Tout droit	363	0,02	1,0 A	402	0,03	1,5 A
	Ouest	Tout droit	572	0,41	1,4 A	483	0,35	1,8 A
		Virage à droite	18	0,01	1,3 A	33	0,35	1,3 A
	Ensemble des mouvements				1,3 A			1,7 A

LÉGENDE

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

3. GÉNÉRATION ET DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS

Cette section présente la génération des déplacements des trois projets de développement ainsi que la distribution de celle-ci dans le réseau routier du secteur.

3.1 Outils d'évaluation

La détermination des débits générés par un projet de développement est généralement effectuée en tenant compte des taux de génération provenant du document « Trip Generation Manual » de l'ITE. Les débits bruts sont ajustés en tenant compte des différentes parts modales des déplacements dans le secteur Sud-Est, tels qu'identifiées dans l'enquête origine-destination de l'ARTM de 2018 (voir extrait en annexe).

3.2 Génération des déplacements

Le tableau 3 présente l'évaluation des déplacements véhiculaires, en transport en commun ainsi que les déplacements actifs aux heures de pointe du matin et du soir.

Le débit véhiculaire généré est estimé à 9 à 11 véh/h pour chacun des projets. Par exemple, pour le développement no. 1 (2185, Avenue de Hampton), à l'heure de pointe du matin, le débit véhiculaire généré est de 2 véh/h entrant sur le site et 7 véh/h sortant du site. À l'heure de pointe du soir, le débit véhiculaire généré est de 7 véh/h entrant et de 3 véh/h sortant.

Les déplacements en transport en commun sont également faibles, soit de l'ordre de 6 à 9 déplacements par développement aux heures de pointe. Les déplacements actifs sont encore plus faibles avec un nombre de 2 à 3 déplacements par projet aux heures de pointe.

Tableau 3 – Génération des déplacements

Développement	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Entrant	*Sortant*	*Entrant*	*Sortant*
1) 2185 Avenue de Hampton				
Résidentiel [1] 40 unités	3	15	14	7
Part modale [2]:				
a) Auto	2	7	7	3
b) Transport en commun	1	6	5	3
c) Déplacement actif	0	2	2	1
2) 2174 Avenue de Clifton				
Résidentiel [1] 38 unités	3	14	13	7
Part modale [2]:				
a) Auto	2	7	7	4
b) Transport en commun	1	5	5	2
c) Déplacement actif	0	2	2	1
3) 2161 Avenue de Melrose				
Résidentiel [1] 48 unités	4	18	17	8
Part modale [2]:				
a) Auto	2	9	9	4
b) Transport en commun	1	7	6	3
c) Déplacement actif	0	2	2	1

1: Code 230, Trip Generation Manual, 9t Edition, ITE

2: Parts modales définies dans l'enquête O-D 2018 de l'ARTM

3.3 Distribution des déplacements

La distribution des déplacements est basée sur les patrons de la circulation de la situation actuelle dans la zone d'étude.

Les figures 7 et 8 présentent les débits générés distribués dans le réseau routier du secteur à l'étude, respectivement pour les heures de pointe du matin et du soir. Cette circulation s'ajoute à la circulation actuelle.

Aucune avenue dans le secteur d'étude ne voit un accroissement de la circulation de 10 véh/h ou plus. D'ailleurs, aucun mouvement sur la rue Sherbrooke et le boulevard de Maisonneuve ne s'accroit de plus de 10 véh/h.

Figure 7 – Distribution des déplacements générés par le développement (véh/h)
7h45 – 8h45

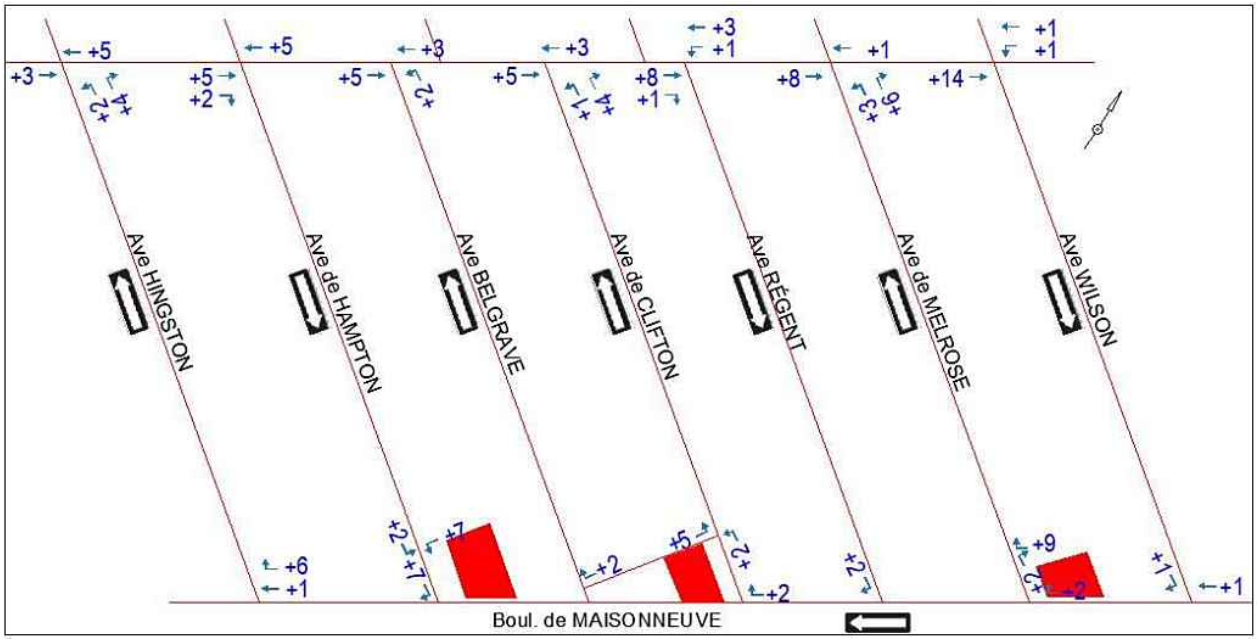
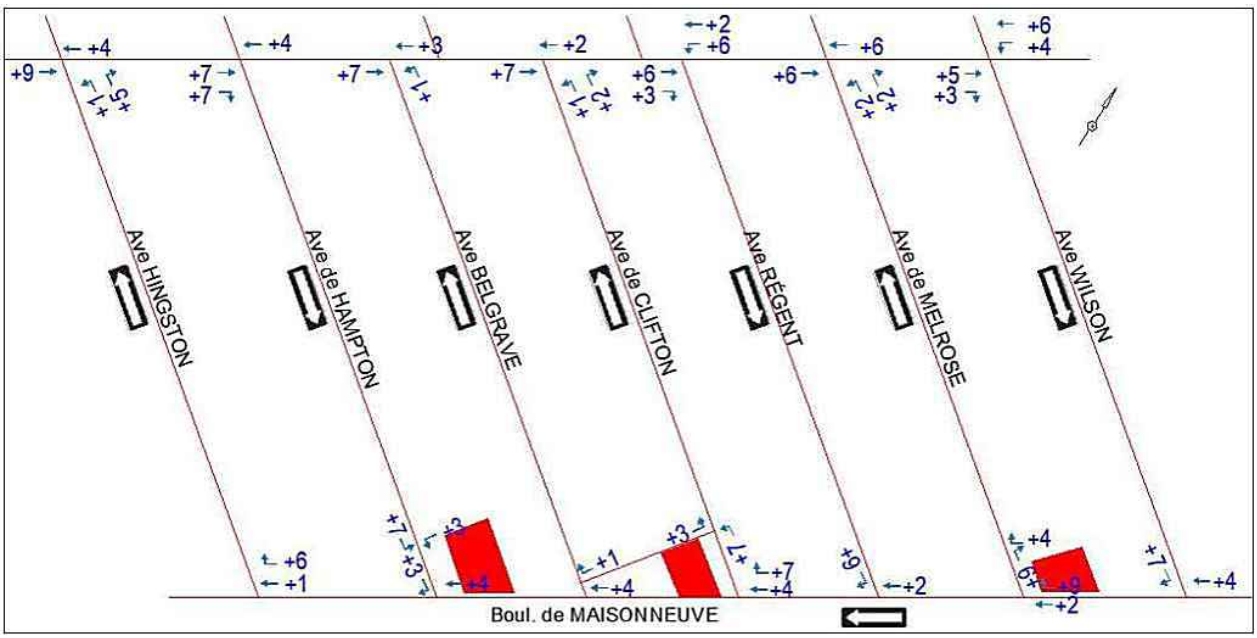


Figure 8 – Distribution des déplacements générés par le développement (véh/h)
16h30 – 17h30



4. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

Ce chapitre présente les impacts du projet sur les conditions d'écoulement de la circulation, l'accessibilité et le stationnement. Des mesures d'atténuation sont émises pour les problématiques identifiées.

4.1 Impact sur les conditions d'écoulement de la circulation

Les débits générés par les trois projets de développement (figures 7 et 8) sont ajoutés aux débits de la circulation actuelle (figures 5 et 6). Pour les fins de cette étude, nous n'avons pas réduit les débits de ceux présentement associés aux trois sites (commerces et industriel léger). Les résultats sont présentés au tableau 4. On y retrouve, pour chacun des mouvements aux intersections de la zone d'étude, le rapport débit/capacité, le retard moyen ainsi que le niveau de service. Les résultats découlent d'une moyenne de 5 passes de simulations. Les résultats détaillés sont présentés en annexe.

À l'heure de pointe du matin, aucun mouvement ne présente une détérioration du niveau de service.

À l'heure de pointe du soir, un seul mouvement présente une détérioration du niveau de service. Il est situé à l'intersection Sherbrooke/de Clifton, soit le mouvement :

- Mouvement tout droit de l'approche est, niveau de service passant de « A » à « B » (accroissement négligeable des retards moyens de 0,4 sec/véh)

Tableau 4 – Analyse de capacité
Situation prévisible

Intersection	Approche	Mouvement	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
			Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service	Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service
Sherbrooke/de Clifton	Est	Tout droit	373	0,58	10,1 B	414	0,52	10,3 B
	Ouest	Tout droit	574	0,69	12,3 B	471	0,65	12,4 B
	Sud	Virage à gauche	9	0,18	18,9 B	9	0,30	26,6 C
		Virage à droite	14	0,18	20,6 C	30	0,30	26,8 C
	Ensemble des mouvements				11,6 B			12,0 B
Sherbrooke/Régent	Est	Virage à gauche	10	0,02	6,1 A	24	0,04	7,8 A
		Tout droit	366	0,02	1,3 A	404	0,04	2,1 A
	Ouest	Tout droit	580	0,41	1,4 A	489	0,36	1,9 A
		Virage à droite	19	0,02	1,4 A	36	0,36	1,3 A
	Ensemble des mouvements				1,4 A			2,1 A

LÉGENDE

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

4.2 Pertinence d'intervention

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

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

Les trois projets de développement à l'étude n'impliquent aucune détérioration de deux niveaux de service. De plus, aucun mouvement ne présente un accroissement de plus de 30 véh/h dont le niveau de service actuel est E ou F. Ainsi, en fonction des résultats obtenus, aucune intervention ne serait requise pour atténuer les impacts du projet sur l'écoulement de la circulation.

4.3 Stationnement hors rue

Les développements des avenues de Clifton et de Hampton prévoient 13 unités de stationnement intérieur. Celui de l'avenue de Melrose prévoit 17 unités de stationnement intérieur.

4.3.1 Taux selon l'enquête O-D

Selon les résultats de l'enquête origine-destination 2018 de l'ARTM, le taux de possession automobile à dans le secteur Notre-Dame-de-Grâce est de 0,92 auto/logis (annexe). Pour les 126 logis (total trois développements), le nombre de places de stationnement requis (en fonction du taux moyen) est de 116 espaces. L'offre de 43 unités de stationnement est inférieure au besoin moyen de possession automobile dans le secteur.

4.3.2 Règlement municipal en vigueur

Selon l'article 566 du règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce (01-276), les taux requis d'unité de stationnement pour les bâtiments résidentiels sont les suivants :

- Superficie < 50 m^2 : 1 unité par 4 logements à 1 unité par logement;
- Superficie > 50 m^2 : 1 unité par 2 logements à 1,5 unité par logement;

Pour le projet de l'avenue de Melrose, on compte 22 des 48 unités dont la superficie est inférieure à 50 m^2. Pour celui de l'avenue de Clifton, 16 des 38 unités présentent une superficie inférieure à 50 m^2. Finalement, pour le développement de l'avenue de Hampton, 12 des 40 unités présentent une superficie inférieure à 50 m^2.

Ainsi, le nombre d'unités de stationnement requis (valeur minimale) est la suivante :

- Projet de l'avenue de Melrose: 19 unités (22/4 + 26/2)
  17 unités de stationnement seront offertes, soit un manque de 2 unités

- Projet de l'avenue de Clifton: 15 unités (16/4 + 22/2)
  13 unités de stationnement seront offertes, soit un manque de 2 unités

- Projet de l'avenue de Hampton: 17 unités (12/4 + 28/2)
  13 unités de stationnement seront offertes, soit un manque de 4 unités

L'offre totale de 43 unités de stationnement est inférieure à la valeur minimale exigée par l'arrondissement qui est de 51 unités.

4.3.3 Règlement municipal à venir

L'Arrondissement prévoit modifier certains articles dans son règlement d'urbanisme 01-276. À l'article 560, le nombre d'unités de stationnement ne doit pas dépasser le taux suivant :

- 1 unité par 90 m^2

Ainsi, le nombre maximal d'unités de stationnement permis est le suivant :

- Projet de l'avenue de Melrose: 31 unités (2759 m^2 / 90)
  17 unités de stationnement seront offertes, soit en deçà de la valeur maximale permise

- Projet de l'avenue de Clifton: 25 unités (2220 m^2 / 90)
  13 unités de stationnement seront offertes, soit en deçà de la valeur maximale permise

- Projet de l'avenue de Hampton: 28 unités (2475 m^2 / 90)
  13 unités de stationnement seront offertes, soit en deçà de la valeur maximale permise

Le nombre de places de stationnement offert dans les trois projets respecte le règlement à venir.

4.4 Stationnement sur rue

Les projets de développement prévoient la fermeture de quelques entrées charretières existantes et l'élimination d'une zone de livraison sur rue.

4.4.1 Avenue de Melrose

Sur l'avenue de Melrose, dans le cadran nord-est de son intersection avec le boulevard de Maisonneuve, on retrouve une entrée charretière de l'ordre de 12 m de longueur, immédiatement au nord de l'accès au passage souterrain (photo 4). Cette entrée charretière sera éliminée, permettant d'accroître de deux places la capacité d'accueil sur ladite avenue. Celle qui se situe à la limite nord du site sera conservée.

Sur le boulevard de Maisonneuve, l'élimination d'une entrée charretière donnant accès au bâtiment existant, permettra d'accroître d'une place la capacité d'accueil.

Photo 4 – Entrées charretières existantes devant le site de développement de Melrose

4.4.2 Avenue de Clifton

Sur l'avenue de Clifton, dans le cadran nord-ouest de son intersection avec le boulevard de Maisonneuve, on retrouve une entrée charretière de l'ordre de 6 m de longueur, en plus de celle devant la ruelle. La première entrée charretière sera éliminée, permettant d'accroître d'une place la capacité d'accueil sur ladite avenue.

Sur le boulevard de Maisonneuve, immédiatement à l'ouest de l'avenue de Clifton, on retrouve également une entrée charretière, de l'ordre de 8 m de longueur, qui dessert le site de développement. Cette entrée charretière sera éliminée permettant d'accroître d'une place la capacité d'accueil sur ledit boulevard.

Toujours sur ledit boulevard, une zone de livraison (7h à 19h, du lundi au vendredi) de l'ordre de 40 m de longueur, desservant le site, sera éliminée. Le stationnement pourra être permis en tout temps, excepté lors de la période d'entretien, augmentant ainsi la capacité d'accueil du stationnement d'environ 6 places le jour.

4.4.3 Avenue de Hampton

Sur l'avenue de Hampton, dans le cadran nord-est de son intersection avec le boulevard de Maisonneuve, on retrouve une entrée charretière de l'ordre de 10 m de longueur desservant le bâtiment actuel. Cette entrée charretière sera éliminée et remplacée par une nouvelle, de plus petites dimensions, à l'extrémité nord du site. Le projet n'a pas d'impact sur la capacité d'accueil du stationnement sur rue. Dans le cas où la borne-fontaine en place serait légèrement déplacée vers le sud, il pourrait être possible d'accroître, d'une ou deux places, la capacité d'accueil sur ladite avenue.

L'élimination d'une entrée charretière sur le boulevard de Maisonneuve, desservant le bâtiment existant, permet d'accroître d'une place la capacité d'accueil dans le secteur.

4.5 Déplacements actifs

Tel qu'indiqué à la section 3.2, l'accroissement des débits de piétons et de cyclistes est inférieur à 5 par projet par heure de pointe. La présence de trottoirs bordant les sites de développement et celle de la voie cyclable bidirectionnelle sur le boulevard de Maisonneuve facilitent ces déplacements.

La longueur de la traverse de la rue Sherbrooke, à la hauteur de l'avenue de Clifton, est de l'ordre de 18 m. La durée de la silhouette est de 11 secondes alors que celle de la main clignotante est de 14 secondes. Avec un débit piétonnier maximum de l'ordre de 50 piétons/h traversant la rue Sherbrooke (par traverse), la durée requise de la silhouette est de 7 secondes selon les normes du MTQ. Pour une vitesse de marche de 1,1 m/sec, la durée minimale requise de la main clignotante est de 16 secondes, soit 2 secondes de plus que la durée en place. La programmation en place pour les piétons devrait être revue.

4.6 Stationnement pour vélos

4.6.1 Règlementation en vigueur

Selon l'article 614 du règlement d'urbanisme, le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélo est de 5 pour le premier groupe de 10 logements, plus 1 unité pour chaque groupe de 10 logements additionnels. Selon l'article 613 du même règlement, un nombre d'unités de stationnement pour vélo supérieur au nombre exigé est autorisé.

Comme le projet prévoit l'aménagement d'une place pour vélo par unité de logement, l'offre en stationnement pour vélo est conforme à la règlementation en vigueur.

4.6.2 Règlementation à venir

Suite aux modifications à la règlementation d'urbanisme de l'Arrondissement, l'article 614 un nombre minimal d'unités de stationnement pour vélos, soit un taux de 1 unité / 70 m^2.

Ainsi, le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélos requis est le suivant :

- Projet de l'avenue de Melrose: 40 unités (2759 m^2 / 70)
  48 unités de stationnement seront offertes, soit en delà de la valeur minimale exigée

- Projet de l'avenue de Clifton: 32 unités (2220 m^2 / 70)
  38 unités de stationnement seront offertes, soit en delà de la valeur minimale exigée

- Projet de l'avenue de Hampton: 36 unités (2475 m^2 / 70)
  40 unités de stationnement seront offertes, soit en delà de la valeur minimale exigée

Le nombre de places de stationnement offert pour vélos dans les trois projets respecte le règlement à venir. Le promoteur devra s'assurer qu'un minimum de 20% de ceux-ci se retrouve à l'extérieur et au moins 50% à l'intérieur.

4.7 Déplacements en transport en commun

Tel qu'indiqué à la section 3.2, l'accroissement de l'achalandage en transport en commun est inférieur à 10 par projet par heure de pointe. Compte tenu de l'excellente desserte en transport en commun sur la rue Sherbrooke, cet accroissement n'a aucun impact sur la desserte.

4.8 Livraison

Aucune zone de livraison n'est requise pour les trois projets. La récupération des déchets se fera sur rue. Une salle à déchet (intérieure) est prévue sur chacun des sites.

4.9 Mesures d'atténuation et d'accompagnement

Les mesures d'atténuation et d'accompagnement sont décrites ci-après.

4.9.1 Sécurité

Tel qu'indiqué à la section 4.2, aucune intervention ne serait requise pour atténuer les impacts du projet de développement à l'étude. Une mesure d'atténuation est requise afin de mettre aux normes la programmation des feux de piétons à l'intersection Sherbrooke/de Clifton. La durée de la main clignotante pour traverser la rue Sherbrooke est présentement de 14 secondes alors qu'une durée minimale de 16 secondes serait requise compte tenu de la longueur de la traverse. Afin de ne pas modifier la répartition du feu vert, il est proposé de réduire de 2 secondes la durée de la silhouette fixe, passant de 11 secondes à 9 secondes, et d'augmenter, en conséquence, la durée de la main clignotante. Une vérification similaire devrait être effectuée aux autres intersections de l'arrondissement.

4.9.2 Stationnement intérieur

Selon l'article 561.1 du règlement d'urbanisme en vigueur, une unité en autopartage équivaut à 4 unités de stationnement. Ainsi, pour être conforme aux règlements touchant le nombre minimum de stationnements, le nombre de places suivant doit être dédié à l'autopartage :

- Projet de l'avenue de Melrose: 1 unité de stationnement
- Projet de l'avenue de Clifton: 1 unité de stationnement
- Projet de l'avenue de Hampton: 2 unités de stationnement

Cette mesure d'atténuation ne serait plus requise suite aux modifications prévues au règlement d'urbanisme de l'Arrondissement.

4.9.3 Stationnement pour vélos

L'offre prévue pour le stationnement des vélos est conforme à la réglementation en vigueur. Dans le cas de l'application prévue audit règlement, le promoteur devra prévoir au moins 20% des places de stationnement pour vélos à l'extérieur du bâtiment, et celles-ci devront être recouvertes par un toit ou par une saillie du bâtiment, être éclairées et situées à une distance maximale de 30 m d'un accès au bâtiment.

5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

5.1 Conclusion

Trois projets de développement résidentiel font l'objet de cette étude d'impact sur la circulation.

Le projet du 2161, avenue de Melrose, recevra 48 unités de logement. Le stationnement intérieur de 17 unités sera accessible via ladite avenue. Celui localisé au 2174, avenue de Clifton, prévoit la construction d'un bâtiment qui recevra 38 unités de logement. Un stationnement intérieur de 13 unités sera accessible par une ruelle qui relie les avenues de Clifton et Belgrave, au nord du boulevard de Maisonneuve. Finalement, celui localisé au 2185, avenue de Hampton, recevra 40 unités de logement. Un stationnement intérieur de 13 unités sera accessible par ladite avenue à quelques dizaines de mètres au nord du boulevard de Maisonneuve.

L'offre en places de stationnement est inférieure aux exigences du règlement d'urbanisme en vigueur de l'arrondissement. En effet, le nombre minimal de places de stationnement exigé est de 19 places pour le projet de Melrose (manque de 2 places), de 15 places pour le projet de Clifton (manque de 2 places) et de 17 places pour le projet de Hampton (manque de 4 places). Par contre, l'offre est conforme au projet de modification au règlement d'urbanisme de l'Arrondissement.

L'élimination d'entrées charretières existantes permet d'accroître la capacité d'accueil du stationnement sur rue. Pour le projet de Melrose, l'élimination de deux entrées charretières (une sur l'avenue de Melrose et l'autre sur le boulevard de Maisonneuve) permet de créer trois places de stationnement supplémentaires sur rue. Pour le projet de l'avenue de Clifton, l'élimination de deux entrées charretières (une sur l'avenue de Clifton et l'autre sur le boulevard de Maisonneuve) permet de créer deux places de stationnement supplémentaires sur rue. De plus, une zone de livraison (7h à 19h, du lundi au vendredi) de l'ordre de 40 m de longueur, desservant le site, sera éliminée. Le stationnement pourra être permis en tout temps, excepté lors de la période d'entretien, augmentant ainsi la capacité d'accueil du stationnement d'environ six places le jour. Pour le projet de l'avenue de Hampton, l'élimination d'une entrée charretière sur le boulevard de Maisonneuve permet d'accroître la capacité d'accueil du stationnement d'une place.

Les débits véhiculaires générés par chacun des développements sont inférieurs à 10 véh/h aux heures de pointe du matin et du soir.

L'accroissement de la circulation générée par le développement n'implique aucune détérioration significative des conditions d'écoulement de la circulation dans la zone d'étude.

Étant donné qu'aucune détérioration de deux niveaux de service ou plus n'est prévisible et qu'aucun mouvement ne présente un accroissement de plus de 30 véh/h dont le niveau de service actuel est E ou F, aucune intervention ne serait requise pour atténuer les impacts du projet sur l'écoulement de la circulation.

5.2 Recommandations

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

1. Prévoir une place pour autopartage dans le stationnement intérieur du projet de l'avenue de Melrose afin de rencontrer la valeur minimale exigée en places de stationnement ;

2. Prévoir une place pour autopartage dans le stationnement intérieur du projet de l'avenue de Clifton afin de rencontrer la valeur minimale exigée en places de stationnement ;

3. Prévoir deux places pour autopartage dans le stationnement intérieur du projet de l'avenue de Hampton afin de rencontrer la valeur minimale exigée en places de stationnement ;

4. Éliminer les entrées charretières existantes qui ne seront pas utilisées dans les trois projets de développement;

5. Modifier la règlementation du stationnement en éliminant la zone de livraison sur le boulevard de Maisonneuve, immédiatement à l'ouest de l'avenue de Clifton ;

6. Ajuster la programmation des feux de circulation, notamment en ce qui a trait à la période de dégagement (main clignotante) pour la traverse de la rue Sherbrooke, à la hauteur de l'avenue de Clifton et effectuer une vérification aux autres carrefours dotés de feux de circulation.

7. Envisager le marquage d'une boîte de jonction (hachurage blanc) sur le côté sud de la rue Sherbrooke, devant l'avenue Régent, compte tenu de la présence de files d'attente en direction est, principalement causées par une capacité réduite à l'approche du boulevard Décarie.

Les mesures 1 à 3 ne seraient pas requises suite à l'entrée en vigueur du projet visant à modifier le règlement d'urbanisme de l'Arrondissement. L'offre en places de stationnement pour autos est suffisante et ne dépasse pas la valeur maximale autorisée.

Le même projet de modification au règlement requiert un ajustement au projet de développement concernant les places de stationnement pour vélos. Le constructeur devra prévoir un minimum de 20% des places à l'extérieur du bâtiment, espace protégé par un toit et situé à moins de 30 m d'un accès aux bâtiments.

Les mesures 5 à 7 relèvent de l'Arrondissement et ne sont pas assujetties au règlement d'urbanisme.

ANNEXE 1

DÉBITS DE CIRCULATION

Intersection Cavendish/Sherbrooke

Date du relevé: mardi 7 août 2018

Période		App. Sud				App. Nord				App.Ouest				App. Est				Côté Nord		Côté sud		Côté est		Côté ouest	
		VenU	VàG	TD	VàD	VenU	VàG	TD	VàD	VenU	VàG	TD	VàD	VenU	VàG	TD	VàD	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos
7h - 7h15	autos	0	10	34	15	0	6	65	1	0	0	41	21	0	41	17	8	1	0	8	0	4	0	11	0
	bus	0	1	2	0	0	1	2	0	0	0	4	0	0	0	4	0								
	camions	0	2	3	2	0	1	3	1	0	1	0	0	0	1	2	0								
7h15 - 7h30	autos	0	11	50	19	0	7	71	3	0	0	33	23	0	47	15	3	10	0	8	2	10	1	12	0
	bus	0	1	2	0	0	1	1	0	0	0	5	0	0	0	3	0								
	camions	0	0	12	2	0	2	1	0	0	0	3	2	0	1	5	1								
7h30 - 7h45	autos	0	9	54	26	0	14	97	5	0	0	25	31	0	54	17	8	8	1	10	2	6	0	14	0
	bus	0	1	3	3	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	3	0								
	camions	0	0	6	5	0	0	2	0	0	0	1	1	0	2	1	2								
7h45 - 8h	autos	1	10	38	24	0	11	88	0	0	0	51	40	0	47	24	3	5	0	24	0	10	0	15	0
	bus	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0								
	camions	0	0	7	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0								
8h - 8h15	autos	0	9	43	29	0	5	108	3	0	0	62	55	0	53	39	5	17	0	7	0	5	0	14	0
	bus	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	6	0	0	0	8	0								
	camions	0	0	4	1	0	0	4	0	0	0	3	2	0	6	3	2								
8h15 - 8h30	autos	0	22	71	41	0	19	120	9	0	0	64	37	0	47	35	14	23	1	11	0	22	1	16	0
	bus	0	1	1	0	0	2	2	0	0	0	6	0	0	0	5	0								
	camions	0	0	3	1	0	0	6	0	0	0	1	5	0	0	3	1								
8h30 - 8h45	autos	1	15	66	27	0	14	122	9	0	0	55	42	0	41	52	13	15	2	17	0	16	0	22	0
	bus	0	1	1	2	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0								
	camions	0	1	2	2	0	1	2	0	0	0	4	0	0	0	4	1								
8h45 - 9h	autos	0	11	74	19	0	17	104	8	0	0	68	49	0	50	59	8	10	1	26	0	26	0	19	2
	bus	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	6	0	0	0	3	0								
	camions	0	1	4	3	0	0	1	0	0	0	0	3	0	3	1	3								
7h45 - 8h45	véh	1	62	270	127	0	61	471	29	0	0	277	193	0	200	213	47	65	4	61	0	69	1	71	2
	% camions	0%	3%	5%	6%	0%	2%	3%	0%	0%	0%	3%	5%	0%	5%	5%	15%								
	FPI	0,25	0,67	0,90	0,76		0,73	0,92	0,81			0,98	0,85		0,85	0,93	0,78								
16h - 16h15	autos	1	30	92	53	0	34	127	14	0	1	51	34	0	63	64	19	39	0	47	1	46	0	25	0
	bus	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	5	1								
	camions	0	3	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	3	1	0								
16h15 - 16h30	autos	2	19	100	32	0	27	122	7	0	0	68	32	0	62	32	0	64	0	56	3	42	0	34	0
	bus	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	3	0								
	camions	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	2	3	1								
16h30 - 16h45	autos	0	25	88	61	0	17	106	9	0	0	52	34	0	54	71	28	46	1	43	0	42	0	28	0
	bus	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	3	1								
	camions	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	2	1	0	2	2	0								
16h45 - 17h	autos	0	31	85	37	0	22	106	8	0	0	55	22	0	59	78	21	41	0	29	3	57	1	37	0
	bus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	7								
	camions	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	2	3	0								
17h - 17h15	autos	0	21	99	36	0	23	99	11	0	1	53	32	0	60	74	19	46	0	51	0	50	1	40	0
	bus	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	4	1								
	camions	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1								
17h15 - 17h30	autos	0	26	103	43	0	27	93	7	0	2	61	32	0	77	87	18	42	3	22	0	30	1	25	0
	bus	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	0	2	1								
	camions	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0								
17h30 - 17h45	autos	0	30	102	50	0	25	108	11	0	0	65	28	0	49	87	25	54	0	45	0	40	2	36	0
	bus	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	6	0								
	camions	0	0	3		0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	2								
17h45 - 18h	autos	0	26	105	40	0	30	85	8	0	0	55	30	0	58	74	27	73	0	37	0	64	0	35	0
	bus	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	5	1								
	camions	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0								
16h - 17h	véh	3	109	369	186	0	102	474	38	0	1	240	130	0	247	265	78	190	1	175	7	187	1	124	0
	% camions	0%	3%	0%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	4%	3%	1%								
	FPI	0,38	0,83	0,90	0,75		0,71	0,93	0,68		0,25	0,82	0,90		0,94	0,82	0,67								

Source: Site web de la Ville de Motréal

Intersection Sherbrooke/Clifton

Date du relevé: Jeudi 8 octobre 2020

Période	Approche sud VàG		Approche sud VàD		Approche ouest TD		Approche est TD		Côté ouest		Côté est	
	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos
7h45 - 8h	4	0	2	0	139	15	99	9	5	1	6	0
8h - 8h15	0	0	2	1	146	5	70	5	2	0	11	0
8h15 - 8h30	3	0	4	0	107	14	88	5	2	0	5	0
8h30 - 8h45	1	0	1	0	124	7	75	12	3	0	3	1
7h45 - 8h45	8	0	9	1	516	41	332	31	12	1	25	1
% camions	0%		11%		8%		9%					
FPI	0,50		0,56		0,838		0,769					

Période	Approche sud VàG		Approche sud VàD		Approche ouest TD		Approche est TD		Côté ouest		Côté est	
	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos
16h - 16h15	4	0	2	0	114	10	99	6	1	0	15	0
16h15 - 16h30	0	0	2	1	120	1	85	5	16	0	13	2
16h30 - 16h45	3	0	4	0	13	5	119	5	6	1	8	1
16h45 - 17h	1	0	1	0	86	10	87	6	8	6	9	0
16h - 17h	8	0	9	1	333	26	390	22	31	7	45	3
% camions	0%		11%		8%		6%					
FPI	0,50		0,56		0,671		0,786					

Intersection Sherbrooke/Régent

Date du relevé: Jeudi 8 octobre 2020

Période	Approche ouest				Approche Est				Côté sud	
	TD		VàD		VàG		TD			
	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	Piétons	Vélos
7h45 - 8h	146	15	2	0	2	0	99	9	11	3
8h - 8h15	154	6	6	0	2	0	70	5	17	2
8h15 - 8h30	111	14	4	0	3	0	88	5	12	0
8h30 - 8h45	125	7	5	1	2	0	75	12	7	3
7h45 - 8h45	536	42	17	1	9	0	332	31	47	8
% camions	8%		6%		0%		9%			
FPI	0,83		0,71		0,75		0,77			

Période	Approche ouest				Approche Est				Côté sud	
	TD		VàD		VàG		TD			
	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	Piétons	Vélos
16h - 16h15	113	11	8	0	5	0	95	7	33	2
16h15 - 16h30	120	8	9	0	2	0	82	5	33	6
16h30 - 16h45	121	9	7	1	6	0	116	5	33	5
16h45 - 17h	91	10	8	0	5	0	86	6	34	2
16h - 17h	445	38	32	1	18	0	379	23	133	15
% camions	9%		3%		0%		6%			
FPI	0,86		0,89		0,75		0,78			

ANNEXE 2

ANALYSE DE CAPACITÉ – SITUATION ACTUELLE

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42
End Time	8:45	8:45	8:45	8:45	8:45	8:45
Total Time (min)	63	63	63	63	63	63
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	2	2	2	2	2	2
# of Recorded Intervals	1	1	1	1	1	1
Vehs Entered	944	962	1006	1025	941	975
Vehs Exited	949	966	999	1026	939	976
Starting Vehs	20	19	8	18	15	16
Ending Vehs	15	15	15	17	17	15
Travel Distance (km)	619	628	657	670	617	638
Travel Time (hr)	18.2	18.7	19.6	20.7	18.6	19.2
Total Delay (hr)	3.9	4.1	4.3	5.0	4.2	4.3
Total Stops	440	484	466	555	480	486
Fuel Used (l)	52.5	53.6	56.1	57.6	53.0	54.6

Interval #0 Information Seeding

Start Time	7:42
End Time	7:45
Total Time (min)	3

Volumes adjusted by Growth Factors.

No data recorded this interval.

Interval #1 Information Recording

Start Time	7:45
End Time	8:45
Total Time (min)	60

Volumes adjusted by Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	944	962	1006	1025	941	975
Vehs Exited	949	966	999	1026	939	976
Starting Vehs	20	19	8	18	15	16
Ending Vehs	15	15	15	17	17	15
Travel Distance (km)	619	628	657	670	617	638
Travel Time (hr)	18.2	18.7	19.6	20.7	18.6	19.2
Total Delay (hr)	3.9	4.1	4.3	5.0	4.2	4.3
Total Stops	440	484	466	555	480	486
Fuel Used (l)	52.5	53.6	56.1	57.6	53.0	54.6

6: Régent & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.4	0.2
Total Del/Veh (s)	1.4	1.3	5.3	1.0	1.3

8: de Clifton & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.1	0.1	0.1	0.3
Total Del/Veh (s)	13.3	10.4	18.6	23.8	12.4

Total Zone Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	1316.0

Intersection: 6: Régent & Sherbrooke

Movement	EB	WB
Directions Served	R	LT
Maximum Queue (m)	11.4	30.5
Average Queue (m)	1.1	2.9
95th Queue (m)	6.6	14.1
Link Distance (m)		288.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)	15.0	
Storage Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	0	

Intersection: 8: de Clifton & Sherbrooke

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	118.2	60.1	18.2
Average Queue (m)	54.4	32.4	3.8
95th Queue (m)	93.6	55.2	12.0
Link Distance (m)	291.8	59.5	
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		2	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Zone Summary

Zone wide Queuing Penalty: 2

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	4:27	4:27	4:27	4:27	4:27	4:27
End Time	5:30	5:30	5:30	5:30	5:30	5:30
Total Time (min)	63	63	63	63	63	63
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	2	2	2	2	2	2
# of Recorded Intervals	1	1	1	1	1	1
Vehs Entered	898	943	944	905	955	930
Vehs Exited	912	948	933	916	948	932
Starting Vehs	27	19	18	20	17	19
Ending Vehs	13	14	29	9	24	18
Travel Distance (km)	582	606	602	580	610	596
Travel Time (hr)	17.4	18.4	18.1	17.2	18.2	17.8
Total Delay (hr)	3.7	4.2	4.1	3.6	3.8	3.9
Total Stops	426	452	447	413	414	430
Fuel Used (l)	49.4	52.6	51.4	49.6	52.3	51.1

Interval #0 Information Seeding

Start Time	4:27
End Time	4:30
Total Time (min)	3

Volumes adjusted by Growth Factors.

No data recorded this interval.

Interval #1 Information Recording

Start Time	4:30
End Time	5:30
Total Time (min)	60

Volumes adjusted by Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	898	943	944	905	955	930
Vehs Exited	912	948	933	916	948	932
Starting Vehs	27	19	18	20	17	19
Ending Vehs	13	14	29	9	24	18
Travel Distance (km)	582	606	602	580	610	596
Travel Time (hr)	17.4	18.4	18.1	17.2	18.2	17.8
Total Delay (hr)	3.7	4.2	4.1	3.6	3.8	3.9
Total Stops	426	452	447	413	414	430
Fuel Used (l)	49.4	52.6	51.4	49.6	52.3	51.1

6: Régent & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.3	0.4	0.2
Total Del/Veh (s)	1.8	1.3	6.7	1.5	1.7

8: de Clifton & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.1	0.1	0.1	0.3
Total Del/Veh (s)	11.6	9.9	31.7	26.7	11.4

Total Zone Performance

Denied Del/Veh (s)	0.6
Total Del/Veh (s)	1177.5

Intersection: 6: Régent & Sherbrooke

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	4.4	41.4
Average Queue (m)	0.1	5.2
95th Queue (m)	2.4	22.1
Link Distance (m)	58.2	288.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 8: de Clifton & Sherbrooke

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	76.4	61.3	24.1
Average Queue (m)	41.7	37.0	8.0
95th Queue (m)	67.4	58.7	19.5
Link Distance (m)	291.8	58.2	
Upstream Blk Time (%)		1	
Queuing Penalty (veh)		3	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Zone Summary

Zone wide Queuing Penalty: 3

ANNEXE 3

ANALYSE DE CAPACITÉ – SITUATION PRÉVISIBLE

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42
End Time	8:45	8:45	8:45	8:45	8:45	8:45
Total Time (min)	63	63	63	63	63	63
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	2	2	2	2	2	2
# of Recorded Intervals	1	1	1	1	1	1
Vehs Entered	964	1021	942	929	1006	974
Vehs Exited	967	1015	942	935	1000	971
Starting Vehs	19	13	21	21	13	16
Ending Vehs	16	19	21	15	19	18
Travel Distance (km)	628	662	612	610	655	634
Travel Time (hr)	19.0	19.8	17.8	18.0	19.6	18.8
Total Delay (hr)	4.4	4.4	3.5	3.8	4.3	4.1
Total Stops	506	512	406	434	478	467
Fuel Used (l)	54.0	56.9	51.5	52.3	56.4	54.2

Interval #0 Information Seeding

Start Time	7:42
End Time	7:45
Total Time (min)	3

Volumes adjusted by Growth Factors.

No data recorded this interval.

Interval #1 Information Recording

Start Time	7:45
End Time	8:45
Total Time (min)	60

Volumes adjusted by Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	964	1021	942	929	1006	974
Vehs Exited	967	1015	942	935	1000	971
Starting Vehs	19	13	21	21	13	16
Ending Vehs	16	19	21	15	19	18
Travel Distance (km)	628	662	612	610	655	634
Travel Time (hr)	19.0	19.8	17.8	18.0	19.6	18.8
Total Delay (hr)	4.4	4.4	3.5	3.8	4.3	4.1
Total Stops	506	512	406	434	478	467
Fuel Used (l)	54.0	56.9	51.5	52.3	56.4	54.2

6: Régent & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.4	0.4	0.2
Total Del/Veh (s)	1.4	1.4	6.1	1.3	1.4

8: de Clifton & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.0	0.1	0.1	0.3
Total Del/Veh (s)	12.3	10.1	18.9	20.6	11.6

Total Zone Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	779.0

Intersection: 6: Régent & Sherbrooke

Movement	EB	WB
Directions Served	R	LT
Maximum Queue (m)	12.5	27.7
Average Queue (m)	1.7	4.2
95th Queue (m)	7.8	19.0
Link Distance (m)		288.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)	15.0	
Storage Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	0	

Intersection: 8: de Clifton & Sherbrooke

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	106.8	61.1	14.9
Average Queue (m)	49.1	34.0	3.9
95th Queue (m)	86.9	57.5	11.1
Link Distance (m)	291.8	59.5	
Upstream Blk Time (%)		1	
Queuing Penalty (veh)		3	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Zone Summary

Zone wide Queuing Penalty: 3

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	4:27	4:27	4:27	4:27	4:27	4:27
End Time	5:30	5:30	5:30	5:30	5:30	5:30
Total Time (min)	63	63	63	63	63	63
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	2	2	2	2	2	2
# of Recorded Intervals	1	1	1	1	1	1
Vehs Entered	976	985	963	965	935	965
Vehs Exited	980	984	960	970	934	966
Starting Vehs	27	19	21	19	17	20
Ending Vehs	23	20	24	14	18	20
Travel Distance (km)	624	632	609	619	597	616
Travel Time (hr)	19.1	19.3	18.7	18.9	17.8	18.8
Total Delay (hr)	4.4	4.5	4.3	4.4	3.7	4.2
Total Stops	517	481	502	482	410	478
Fuel Used (l)	53.6	54.4	52.5	53.5	50.6	52.9

Interval #0 Information Seeding

Start Time	4:27
End Time	4:30
Total Time (min)	3

Volumes adjusted by Growth Factors.

No data recorded this interval.

Interval #1 Information Recording

Start Time	4:30
End Time	5:30
Total Time (min)	60

Volumes adjusted by Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	976	985	963	965	935	965
Vehs Exited	980	984	960	970	934	966
Starting Vehs	27	19	21	19	17	20
Ending Vehs	23	20	24	14	18	20
Travel Distance (km)	624	632	609	619	597	616
Travel Time (hr)	19.1	19.3	18.7	18.9	17.8	18.8
Total Delay (hr)	4.4	4.5	4.3	4.4	3.7	4.2
Total Stops	517	481	502	482	410	478
Fuel Used (l)	53.6	54.4	52.5	53.5	50.6	52.9

6: Régent & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.4	0.4	0.2
Total Del/Veh (s)	1.9	1.3	7.8	2.1	2.1

8: de Clifton & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.1	0.1	0.1	0.3
Total Del/Veh (s)	12.4	10.3	26.6	26.8	12.0

Total Zone Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	1306.1

Intersection: 6: Régent & Sherbrooke

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	4.6	48.5
Average Queue (m)	0.3	9.0
95th Queue (m)	3.2	32.2
Link Distance (m)	58.2	288.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 8: de Clifton & Sherbrooke

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	103.3	60.4	27.7
Average Queue (m)	46.0	39.3	8.2
95th Queue (m)	79.9	60.6	21.3
Link Distance (m)	291.8	58.2	
Upstream Blk Time (%)		1	
Queuing Penalty (veh)		4	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Zone Summary

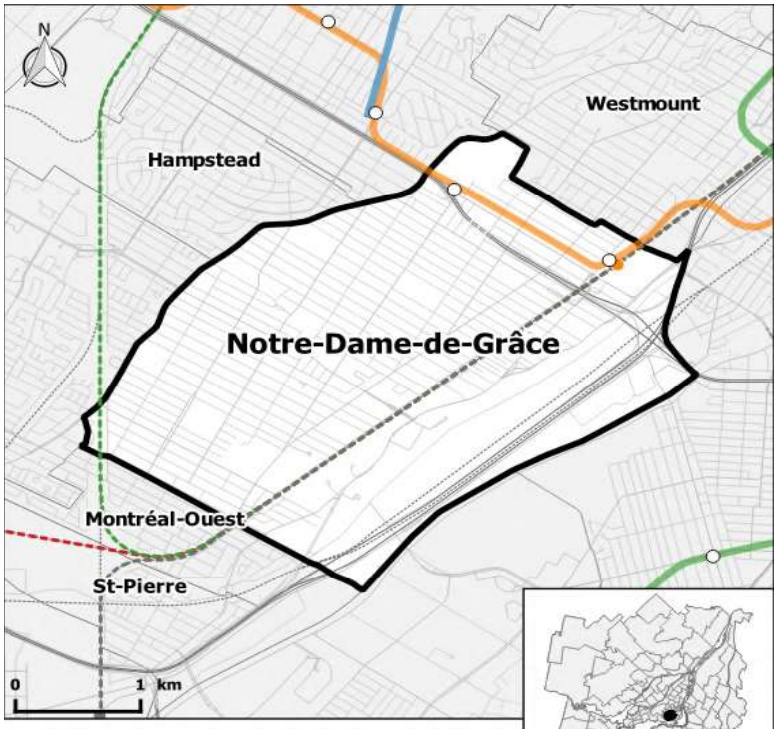
Zone wide Queuing Penalty: 4

ANNEXE 4

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION
SECTEUR NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

104 - Montréal : Notre-Dame-de-Grâce

Population:	67 415	Hommes	47.4%	Femmes	52.6%
Nombre de logis:	30 970	Âge	%	Nb logis avec:	
Logis enquêtés:	1 123	0-19	21.3%	0 auto	31.9%
Autos:	28 500	20-34	22.6%	1 auto	48.1%
Personnes/logis:	2.18	35-49	21.9%	2 autos	17.4%
Autos/logis:	0.92	50-64	18.2%	3 autos	2.2%
Autos/personne:	0.42	65 et +	16.0%	4 autos et +	0.4%



Superficie: 10.6 km²

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

Nombre de déplacements effectués par les résidents:	149 100
Nombre de déplacements internes:	44 700
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas:	10 300
Déplacements par personne (5 ans et +):	2.34

Par MOTIF *(tous modes - 24 heures)*	Produits	Attirés	Externes
- Travail	26.8%	3.8%	23.8%
- Études	15.5%	5.8%	5.7%
- Loisir	11.3%	5.3%	22.8%
- Magasinage	8.8%	5.8%	18.3%
- Autres (sauf retour)	15.1%	8.9%	29.2%
- Retour au domicile	22.5%	70.4%	-
TOTAL (nb)	**92 400**	**91 600**	**9 800**

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR

Par MOTIF - 24 hres *(tous modes)*	Produits	Attirés
- Travail	19.3%	15.9%
- Études	10.7%	8.7%
- Loisir	9.0%	8.1%
- Magasinage	7.6%	6.2%
- Autres (sauf retour)	12.4%	14.5%
- Retour au domicile	40.9%	46.6%
TOTAL (nb)	**138 500**	**138 300**

Par MODE - 24 hres *(tous motifs sauf retour)*	Produits		Attirés	
- Motorisés (nb)	68 000	83.0%	60 800	82.4%
- Automobile (nb)	42 100	51.4%	43 700	59.2%
- Conducteur	*77.6%*		*76.0%*	
- Passager	*22.4%*		*24.0%*	
- T.C. Public (nb)	24 700	30.2%	18 200	24.7%
- Métro	*73.6%*		*68.0%*	
- STM (bus)	*63.2%*		*53.5%*	
- Train	*2.8%*		*13.3%*	
- STL, RTL, exo (bus)	*0.8%*		*5.9%*	
- Bimodal	*3.1%*		*15.8%*	
- Autres motorisés (nb)	2 000	2.4%	2 000	2.7%
- Non motorisés (nb)	13 700	16.7%	12 900	17.5%
- Autres et indéterminés (nb)	400	0.5%	200	0.3%
TOTAL (nb)	**81 900**		**73 800**	

Par MODE - PPAM *(tous motifs sauf retour)*	Produits	Attirés
- Motorisés	87.0%	85.9%
- Automobile	*47.5%*	*57.0%*
- T.C. Public	*37.0%*	*32.7%*
- Bimodal	*1.1%*	*7.1%*
- Autres motorisés	*3.6%*	*3.3%*
- Non motorisés	13.0%	13.9%
- Autres	0.4%	0.5%
TOTAL (nb)	**36 100**	**32 800**

Par PÉRIODE *(Motorisés tous motifs)*	Produits	Attirés
- PPAM	28.5%	26.0%
- Jour	25.7%	21.7%
- PPPM	34.8%	37.3%
- Soir	10.2%	13.7%
- Nuit	0.8%	1.2%
TOTAL (nb)	**113 200**	**113 000**

2174
Clifton

Présentation pour
AVIS PRÉLIMINAIRE - R2

2020.11.04

A2 - A17 **Perspectives**
A18 - A25 **Détails et matérialité**
A26 - A31 **Axonométries**
A32 - A35 **Étude d'ensoleillement**

calce
architecture
workshop

Perspectives

Pages A2 - A17

01 - avenue Clifton

02 - avenue Clifton

03 - avenue Clifton et entrée de la ruelle

04 - entrée avenue Clifton

05 - au coin de Melrose et Maisonneuve

06 - au coin de Melrose et Maisonneuve

07 - au coin de Melrose et Maisonneuve

08 - à partir de Maisonneuve

09 - élévation à partir du boulevard Maisonneuve

10 - entrée à partir de Maisonneuve

11 - à partir de Maisonneuve

12 - à partir du lot voisin

13 - à partir du lot voisin et de la ruelle

14 - entrée du garage de stationnement

15 - à partir de la ruelle

Détails et matérialité

Pages A18 - A25

01 - Matérialité

02 - Matérialité

03 - Matérialité

04 - Détail de barrotin

05 - Détail de l'entrée

06 - Détail de la loggia

07 - Détail de brique

Axonométries

Pages A26 - A31

01 - Axonométrie à partir de Melrose

02 - Axonométrie à partir de Melrose et Maisonneuve

03 - Axonométrie à partir de Maisonneuve

04 - Axonométrie façade arrière

05 - Axonométrie façade arrière

Étude d'ensoleillement

Pages A32 - A35

nord

Ombre projetée par le bâtiment existant

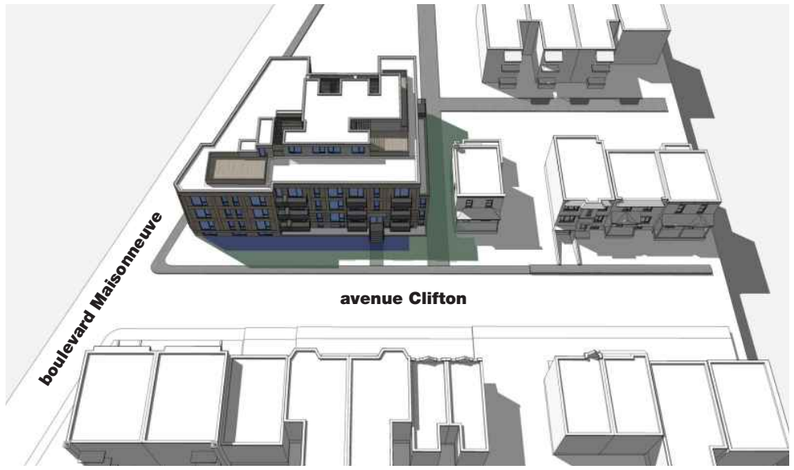
Ombre projetée par le projet proposé

Gain d'ensoleillement par le projet proposé

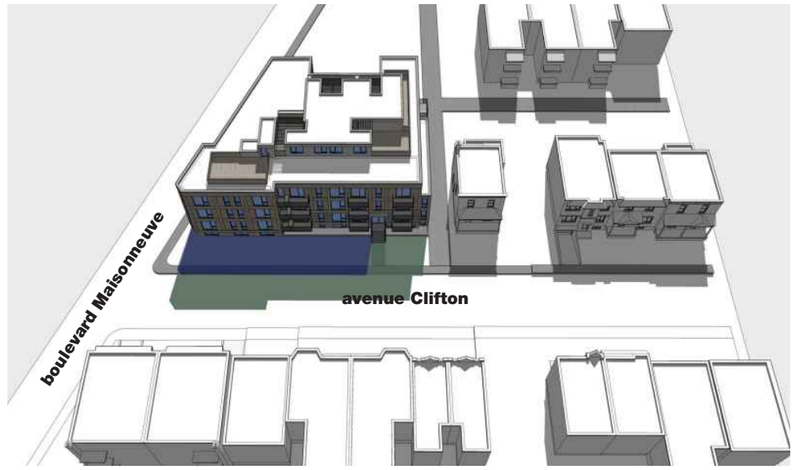
Équinoxes de printemps

L'ombre le 20 mars en matinée est concentrée sur les arrière-cours, la ruelle et la toiture du voisin immédiat. Vers midi, l'ombre se concentre sur la cour avant du projet proposé et sur la ruelle. En après-midi, l'ombre se concentre sur une partie de la voie publique. De cette façon, elle dégage complètement les bâtiments voisins de toute ombre. Il est donc à considérer qu'à l'équinoxe du printemps, le projet proposé à un léger impact sur les arrière-cours voisines en début de matinée, mais n'a aucun impact pour le reste de la journée.

01 (20 mars 9:00)



02 (20 mars 12:00)



03 (20 mars 15:00)

nord

Ombre projetée par le bâtiment existant

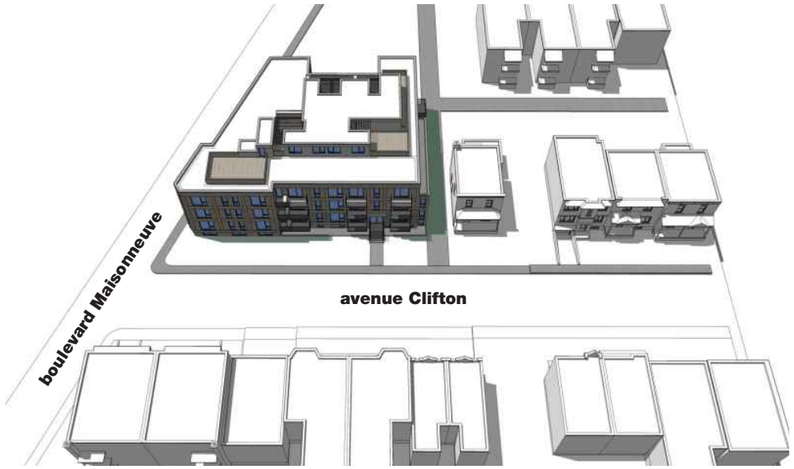
Ombre projetée par le projet proposé

Gain d'ensoleillement par le projet proposé

Solstice d'été

L'ombre le 21 juin en matinée est concentrée sur l'arrière-cour voisine. Vers midi, l'ombre se concentre sur la ruelle, dégageant graduellement l'ombre de la cour du bâtiment voisin. Il est aussi à considérer que la voie publique demeure ensoleillée à ce moment de la journée. En après-midi, l'ombre n'a pas d'impact sur son contexte. Elle se concentre uniquement sur la cour avant du projet proposé, dégageant de toutes ombres les voisins, la ruelle et la voie publique. Il est donc à considérer que le projet proposé a peu d'impact sur son contexte au moment du solstice d'été.

01 (21 juin 9:00)



02 (21 juin 12:00)

03 (21 juin 15:00)

nord

Ombre projetée par le bâtiment existant

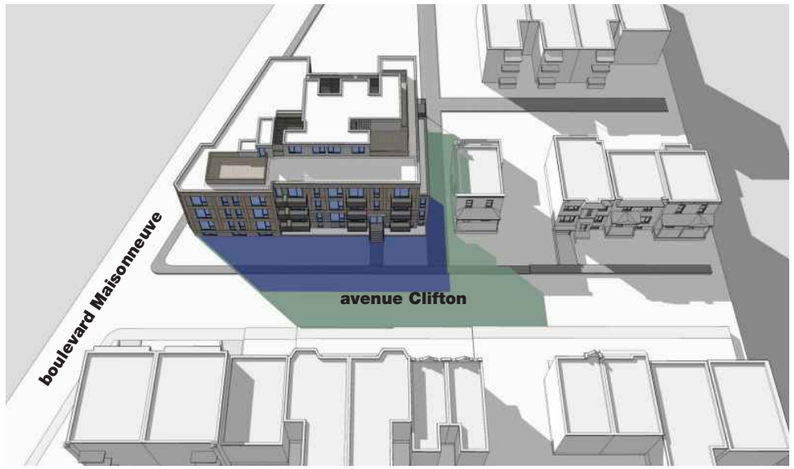
Ombre projetée par le projet proposé

Gain d'ensoleillement par le projet proposé

Solstice d'hiver

L'ombre le 21 décembre en matinée est concentrée sur certaines arrière-cours voisines et sur les toits. Toutefois, l'ombre se déplace graduellement vers la rue Clifton et laisse les cours voisines ensoleillées tout le reste de la journée. Vers midi, l'ombre se concentre sur la ruelle et la voie publique, dégageant graduellement l'ombre des cours voisines. En après-midi, l'ombre se concentre sur la cour avant du projet proposé et sur la voie publique. Il est donc à considérer que le projet proposé a peu d'impact sur son contexte au moment du solstice d'hiver.

01 (21 décembre 9:00)



02 (21 décembre 12:00)

03 (21 décembre 15:00)

Montréal

Julie FARALDO-BOULET <julie.faraldo-boulet@montreal.ca>

2174-2180 Clinton

1 message

[redacted] 16 décembre 2020 à 20 h 52
A : "consultation.cdn-ndg@montreal.ca" <consultation.cdn-ndg@montreal.ca>
Cc : Peter MCQUEEN <peter.mcqueen@montreal.ca>

Bonjour,

Après consultation du projet et participation à la consultation publique, je m'oppose au projet dans sa forme actuelle, notamment :
- dangerosité de l'accès au stationnement. La ruelle est très utilisée par des résidents, dont beaucoup d'enfants. Ajouter un tel traffic dans le bas de la ruelle est dangereux pour la sécurité.
- De plus, la ruelle est publique et deviendra en pratique une voie d'accès privée au stationnement surtout si le déneigement n'est pas réglementé. Le déneigement doit être réglementé, car déjà la mosquée pousse la neige « publique » de la portion ruelle dans l'entrée de la ruelle Belgrave-Clifton. Si le bâtiment le fait en plus, nous devons escalader la montagne pour accéder à la ruelle - ce qui ne sera pas possible, car déjà la montagne est difficile à escalader!
- il faut spécifier le lieu des climatiseurs = sur le toit,
- il faut augmenter le nombre de logements familiaux en proportion aux studios.

Merci

[redacted]
Résidente
--
[redacted]

***

L'orthographe moderne recommandée par le Conseil supérieur de la langue française est utilisée dans ce texte, par exemple : paraitre, *sans accent. Pour tout savoir : www.orthographe-recommandee.info.*

Montréal, le 12 janvier 2021

Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Maître Geneviève Reeves
5160, boulevard Décarie, bureau 600
Montréal (Québec) H3X 2H9
Téléphone pour le public : 514 872-9387
Télécopieur : 514 868-3538
Courriel : genevieve.reeves@montreal.ca

Objet : Appel de la décision du comité de démolition tenu le 16 décembre 2020

La présente est pour vous informer que nous nous opposons à la décision du Comité de démolition pour le 6035 et 6045 rue de Maisonneuve ouest, # 3002047834*, décision adoptée lors de la séance du Comité de démolition de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame de-Grâce tenue 16 décembre 2020.

Le projet de construction soumis par le promoteur, 9416-5826 Québec INC et intégré dans sa demande de permis de démolition, présente de sérieuses et nombreuses lacunes, tant au niveau de sa conception que des impacts négatifs majeurs qu'il créera sur le quartier et le milieu de vie entourant ledit projet. Outre les conséquences négatives ayant effets sur tout ce qui touche notre propriété, les impacts négatifs dudit projet occasionneront une énorme perte de jouissance et une dégradation majeure de notre qualité de vie, y compris pour notre locataire.

Nous nous opposons fermement à ce projet tel qu'il est présenté et souhaitons être entendus.

Bien à vous,

[redacted]

Propriétaires

[redacted]

Montéal (Québec) H4A 2L8

* (ÉGALEMENT PROJET INCLUS À LA DEMANDE # 3002047674)

Système de gestion des décisions des instances
RECOMMANDATION

CA : 40.02

2021/03/11
17:30

Dossier # : 1213558014

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
Projet :	-
Objet :	Statuer sur la demande d'appel de la décision du comité de démolition CD20-006 relativement à une demande de démolition de l'immeuble situé au 6035-6045 boul. De Maisonneuve Ouest – Demande de permis de démolition # 3002047834

ATTENDU que le comité de démolition a autorisé avec conditions la démolition du bâtiment situé au 6035-6045 boul. De Maisonneuve Ouest lors de sa séance tenue le 16 décembre 2020;

ATTENDU que sept demandes d'appel de cette décision ont été déposées dans les délais prescrits;

ATTENDU que les conditions du comité répondent en partie aux préoccupations argumentées dans les demandes d'appel de décision;

ATTENDU que de nouvelles conditions visent à assurer que le nombre d'unité de logement sera réduit et que d'avantages d'unités de plus grande dimensions seront offertes;

ATTENDU qu'une nouvelle condition vise à assurer l'amélioration des conditions d'ensoleillement pour les propriétés voisines;

IL EST RECOMMANDÉ :

D'autoriser, conformément au Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009), la démolition de l'immeuble situé 6035-6045 boul. De Maisonneuve Ouest et son programme préliminaire de réutilisation du sol dégagé, aux conditions suivantes :

1. Que les documents suivants soient soumis préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :
    1. un plan d'aménagement paysager localisant un espace extérieur dédié à la gestion des matières résiduelles;
    2. un plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
    3. un plan de gestion des matières résiduelles des futures occupations;
    4. un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier;

2. Qu’aucun appareil de climatisation ne soit installé sur un balcon ou une façade;
3. Que des espaces de rangement intérieur soient aménagés;
4. Qu’une demande de permis pour la construction d’un projet conforme à la réglementation d’urbanisme, au projet de réutilisation du sol dégagé, et aux présentes conditions, soit déposée préalablement à la délivrance du certificat d’autorisation de démolition et ce dans les 12 mois suivants la présente approbation;
5. Que les travaux de démolition soient entrepris dans les 6 mois suivant la délivrance du certificat d’autorisation de démolition;
6. Que les travaux de démolition soient terminés dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d’autorisation de démolition;
7. Qu’au plus 25% des unités aient une superficie de 50 m² et moins;
8. Qu’aucun logement ne soit entièrement aménagé sous le niveau du rez-de-chaussée;
9. Que la mezzanine ait un retrait minimal de 9 m par rapport à la façade nord-ouest implantée à 3,45 m de la limite latérale;
10. Que le projet présente un maximum de 37 unités, dont un minimum de 4 logements familiaux comportant trois chambres et plus et une superficie minimale de 96 m², ainsi qu’un maximum de 5 studios.

Signé par Stephane P PLANTE **Le** 2021-03-05 09:40

Signataire : Stephane P PLANTE

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

Système de gestion des décisions des instances
SOMMAIRE DÉCISIONNEL

IDENTIFICATION **Dossier # :1213558014**

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
Projet :	-
Objet :	Statuer sur la demande d'appel de la décision du comité de démolition CD20-006 relativement à une demande de démolition de l'immeuble situé au 6035-6045 boul. De Maisonneuve Ouest – Demande de permis de démolition # 3002047834

CONTENU

CONTEXTE

Des demandes d'appel de la décision du comité de démolition ont été déposées à l'arrondissement en vertu de l'article 25 du Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02-17009). Ces demandes d'appel concernent la demande de démolition # 3002047834, déposée le 17 juin 2020, et visant l'immeuble portant l'adresse 6035-6045 boul. De Maisonneuve Ouest.
Ces demandes d'appel font suite à la décision favorable à la demande de démolition du bâtiment rendue par le comité de démolition de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce lors de sa séance du 16 décembre 2020.

En vertu de l'article 26 du même règlement, le conseil d'arrondissement peut confirmer la décision du comité ou rendre toute autre décision.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

1203558053 : Poursuivre la procédure de demande d'autorisation de démolition pour neuf demandes de certificat d'autorisation de démolition, conformément aux règles de l'arrêté ministériel 2020-049 du 4 juillet 2020, en remplaçant la possibilité de faire connaître son opposition à la démolition (article 148.0.7 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, RLRQ, c. A-19.1), par une consultation écrite d'une durée de 15 jours annoncée au préalable par un avis public.
2020-12-16 - CD20-006 : Décision rendue avec conditions

DESCRIPTION

L'immeuble visé par la demande
Le bâtiment visé par la demande de démolition est situé au 6035-6045, boul. De Maisonneuve Ouest à l'intersection de l'avenue de Hampton. Construit en 1944 il n'a aucune valeur patrimoniale et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur. Le bâtiment qui était jusqu'à tout récemment occupé par l'entreprise Sutton Plumbing & Heating Supplies Ltd à des fins d'entreposage et de manutention, n'est pas situé dans un secteur patrimonial et ne fait pas l'objet d'une protection patrimoniale au niveau municipal, provincial ou fédéral.

Le bâtiment a fait l'objet d'une expertise d'ingénierie par MATH Solutions d'ingénierie en 10 juin 2020. Le rapport fait état que la structure pourrait ne pas respecter les normes en vigueur et qu'une bonne partie des éléments structuraux sont dans un état précaire. Le bâtiment comporte un très grand nombre de déficiences devant faire l'objet de mesures correctives à court terme afin d'assurer la sécurité du public et des occupants. Il serait donc difficile, voire inefficace, de conserver les éléments existants et de les rendre conformes aux exigences des Codes et des règles de l'art en vigueur.

L'utilisation projetée du sol dégagé
Le projet de remplacement prévoit la construction d'un bâtiment résidentiel incluant 40 unités de logement réparties sur 3 étages avec mezzanines. Un total de 13 unités de stationnement automobile et 37 unités de stationnement pour vélo réparties à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment sont proposés. L'usage résidentiel du projet de remplacement est compatible avec le milieu environnant et son gabarit proposé est caractéristique des têtes d'îlot reconverties en habitation sur cette portion du boul. De Maisonneuve. Le bâtiment s'inscrit dans la continuité de l'alignement résidentiel sur l'avenue de Hampton. Des revêtements nobles et durables sont proposés sur l'ensemble des façades en privilégiant la maçonnerie. La nouvelle construction s'intègre architecturalement aux bâtiments adjacents tout en témoignant de son époque de construction de façon contemporaine. La proposition architecturale s'accompagne d'un verdissement des espaces libres, de bacs de plantation et d'un toit végétalisé. Le projet de remplacement déroge à certaines dispositions du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276) en cours de modification par le projet de règlement RCA20 17336 à savoir le paragraphe 2 de l'article 573.1 qui prévoit qu'une voie d'accès desservant une aire de stationnement doit :
- avoir une largeur minimale de 5,5 m lorsqu'elle est à double sens;
- l'article 584 qui prévoit que la porte de garage menant à une aire de stationnement intérieure de 5 unités et plus doit être située à une distance minimale de 5,5 m de la limite avant.

Le projet est planifié en vertu du programme de logement abordable de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) via son programme RCFI. Par conséquent, près du tiers des logements seront des logements abordables et donc réduits d'environ 30% en dessous du taux de location du marché.

Un projet de démolition prévoyant la démolition complète du bâtiment a été présenté à deux reprises au Comité consultatif d'urbanisme (CCU) le 29 juillet 2020 et le 14 octobre 2020 et a reçu deux avis préliminaires favorables de la part du comité. Par la suite, le projet a été présenté au comité de démolition le 16 décembre 2020, et celui-ci a rendu une décision favorable à la démolition, considérant que:

- La demande satisfait aux critères applicables du Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009);
- Le bâtiment visé par la demande de démolition présente peu d'intérêt patrimonial et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur;
- L'usage résidentiel proposé du projet de remplacement est compatible avec le milieu environnant et constitue une grande amélioration pour le secteur;
- La construction hors toit devra être approuvée en Titre VIII selon les critères prévus à l'article 22 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276);
- Le projet de remplacement devra être approuvé conformément au Titre VIII selon les critères prévus à l'article 122.14 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276) traitant de la construction d'un bâtiment destiné à être occupé par un usage sensible et situé sur un terrain adjacent à l'emprise d'une voie ferrée principale;

- Les mesures de mitigation formulées dans le rapport intitulé « Étude de conformité acoustique et vibratoire au coin de la rue Hampton et du boulevard De Maisonneuve » préparé par l'Atelier 7hz devront être mises en place;
- Le projet de remplacement est assujetti à la Politique locale sur le logement abordable, social et familial si la demande de permis de construire est déposée avant le 1er avril 2021, dans le cas contraire, il sera assujetti au Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial;
- Une autorisation en vertu du Règlement sur les dérogations mineures (RCA02 17006) pourrait être demandée afin d'autoriser que le projet de remplacement soit doté d'une voie d'accès au stationnement souterrain d'une largeur de 3.2 m et dont la porte de garage est située à une distance de 4.4 m de la limite avant de la propriété.

La décision favorable du comité de démolition est assortie des conditions suivantes :

- Que les documents suivants soient soumis préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :
  - un plan d'aménagement paysager localisant un espace extérieur dédié à la gestion des matières résiduelles;
  - un plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
  - un plan de gestion des matières résiduelles des futures occupations;
  - un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier.
- Qu'aucun appareil de climatisation ne soit installé sur un balcon ou une façade;
- Que la volumétrie soit modifiée de manière à atténuer les impacts d'ensoleillement sur les résidences voisines;
- Que des espaces de rangement intérieur soient aménagés;
- Que le nombre d'unité de logement soit réduit afin d'offrir davantage d'unités de plus grande dimension;
- Qu'une demande de permis pour la construction d'un projet conforme à la réglementation d'urbanisme, au projet de réutilisation du sol dégagé et aux présentes conditions, soit déposée préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition et ce dans les 12 mois suivants la présente approbation;
- Que les travaux de démolition soient entrepris dans les 6 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition;
- Que les travaux de démolition soient terminés dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition.

À la suite de cette décision, l'arrondissement a reçu 7 demandes d'appel de la part des citoyens. Les principales préoccupations argumentées dans ces demandes d'appel sont les suivantes :

- La densité (certains parlent de 79 unités);
- Les impacts sur le stationnement;
- Augmentation du débit véhiculaire;
- Sécurité des enfants qui jouent à l'extérieur;
- Impacts sur l'ensoleillement pour les résidents sur l'avenue de Belgrave;
- La présence de balcons donnant sur la ruelle;
- La localisation des climatiseurs;
- Trop de logement de petite taille;
- Dégradation significative de la qualité de vie.

La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE) est d'avis

que les préoccupations argumentées par les demandeurs d'appel sont en bonne partie répondues par les conditions imposées par le comité de démolition dans sa décision rendue.

JUSTIFICATION

Bien que les conditions du comité répondent en partie aux préoccupations argumentées dans les demandes d'appel de décision, nous proposons l'ajout de nouvelles conditions. Celles-ci visent à assurer la réduction du nombre d'unité de logement et l'augmentation du nombre d'unités de plus grandes dimensions. De plus, une condition vise à assurer l'amélioration des conditions d'ensoleillement pour les propriétés voisines par un ajustement au volume de la mezzanine.
La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE) recommande de rendre une décision favorable au projet et de modifier la décision du comité en y prévoyant les conditions suivantes :

1. Que les documents suivants soient soumis préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :
    1. un plan d'aménagement paysager localisant un espace extérieur dédié à la gestion des matières résiduelles;
    2. un plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
    3. un plan de gestion des matières résiduelles des futures occupations;
    4. un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier;
2. Qu'aucun appareil de climatisation ne soit installé sur un balcon ou une façade;
3. Que des espaces de rangement intérieur soient aménagés;
4. Qu'une demande de permis pour la construction d'un projet conforme à la réglementation d'urbanisme, au projet de réutilisation du sol dégagé, et aux présentes conditions, soit déposée préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition et ce dans les 12 mois suivants la présente approbation;
5. Que les travaux de démolition soient entrepris dans les 6 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition;
6. Que les travaux de démolition soient terminés dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition;
7. Qu'au plus 25% des unités aient une superficie de 50 m² et moins;
8. Qu'aucun logement ne soit entièrement aménagé sous le niveau du rez-de-chaussée;
9. Que la mezzanine ait un retrait minimal de 9 m par rapport à la façade nord-ouest implantée à 3,45 m de la limite latérale;
10. Que le projet présente un maximum de 37 unités, dont un minimum de 4 logements familiaux comportant trois chambres et plus et une superficie minimale de 96 m², ainsi qu'un maximum de 5 studios.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

s. o.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

s. o.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

s. o.

IMPACT(S) LIÉ(S) À LA COVID-19

Compte tenu de l’état d’urgence sanitaire et dans le respect des décrets ministériels portant sur les procédures autres que référendaires qui font partie du processus décisionnel d’un organisme municipal et qui implique le déplacement ou le rassemblement de citoyens, la possibilité pour toute personne intéressée de se faire entendre par le comité d'étude des demandes de démolition a été remplacée par une consultation écrite d’une durée de 15 jours.

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

s. o.

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

Délivrance du permis de démolition suite à la décision

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

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

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

Parties prenantes

Lecture :

RESPONSABLE DU DOSSIER

Sophie COURNOYER
conseiller(ere) en amenagement

Tél : 514-872-4031
Télécop. : 000-0000

ENDOSSÉ PAR Le : 2021-03-03

Sébastien MANSEAU
Chef de division

Tél : 514-872-1832
Télécop. :

APPROBATION DU DIRECTEUR DE DIRECTION

Lucie BÉDARD_URB
directeur(trice) - amen. urb.& serv. aux entreprises en arrondissement
Tél : 514-872-2345
Approuvé le : 2021-03-05

Système de gestion des décisions des instances
PIÈCES JOINTES AU DOSSIER

Dossier # : 1213558014

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
Objet :	Statuer sur la demande d'appel de la décision du comité de démolition CD20-006 relativement à une demande de démolition de l'immeuble situé au 6035-6045 boul. De Maisonneuve Ouest – Demande de permis de démolition # 3002047834

Comité de démolition

2020-12-16-Présentation Comité de démolition - 6035-6045, boul. de Maisonneuve.pdf

CD20-0006-De Maisonneuve-Signé.pdf

Documentation

De Maisonneuve_6035-6045_Bruit et Vibration - juin 2020.pdf

De Maisonneuve_6035-6045_Rapport d'expertise construction - 2020-06-10.pdf

De Maisonneuve_6035-6045_Étude d'impact sur la circulation 2020-10-27.pdf

De Maisonneuve_6035-6045_Intérêt patrimonial - 2020-06-08.pdf

De Maisonneuve_6035-6045_Cahier de plans.pdf

De Maisonneuve_6035-6045_Plan topographique.pdf

De Maisonneuve_6035-6045_Plan paysage-2020-12-09.pdf

De Maisonneuve_6035-6045_Document graphique.pdf

Demandes d'appel de la décision (7)

De Maisonneuve_6035-6045_Demandes d'appel de la décision (biffé).pdf

RESPONSABLE DU DOSSIER

Sophie COURNOYER
conseiller(ere) en amenagement

Tél : 514-872-4031
Télécop. : 000-0000

attachant

COMITÉ DE DÉMOLITION

16 décembre 2020

6035-6045, Boul de Maisonneuve - # 3002047834

ORDRE DU JOUR

Ouverture de la séance

1. **Présentation des membres**
2. **Lecture et adoption de l'ordre du jour**
3. **Procédures relatives à une demande de permis de démolition**
4. **Étude du dossier :**
    1. **Présentation de la demande et de l'analyse de la Direction**
    2. **Questions et commentaires du public**
    3. **Questions et commentaires des membres du comité**
    4. **Décision du comité**

Fermeture de la séance

PROCÉDURES

PROCESSUS D'OPPOSITION

EXTRAIT DE LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME

148.0.7 *Toute personne qui veut s'opposer à la démolition doit, dans les 10 jours de la publication de l'avis public ou, à défaut, dans les 10 jours qui suivent l'affichage de l'avis sur l'immeuble concerné, faire connaître par écrit son opposition motivée au greffier ou au secrétaire-trésorier de la municipalité, selon le cas.*

Avant de rendre sa décision, le comité doit considérer les oppositions reçues; ses séances sont publiques.

Il peut en outre tenir une audition publique s'il l'estime opportun.

Nous avons reçu une opposition verbale et une opposition écrite.
De plus, à l'extérieur du cadre formel d'opposition nous avons reçu une seconde opposition écrite.

OPPOSITIONS REÇUES

Les principales préoccupations évoquées portent sur les thèmes suivants :

- La hauteur du projet de remplacement en regard de l'impact sur les conditions d'ensoleillement et les vues sur les cours arrière des propriétés avoisinantes;
- L'impact du projet de remplacement sur le stationnement sur rue pour l'ensemble du secteur;
- La superficie et typologie des logements proposés;
- La gestion des matières résiduelles;
- Le verdissement;
- L'emplacement et le bruit générés par les unités de climatisation.

APPEL DE LA DÉCISION DU COMITÉ

EXTRAIT DE LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME

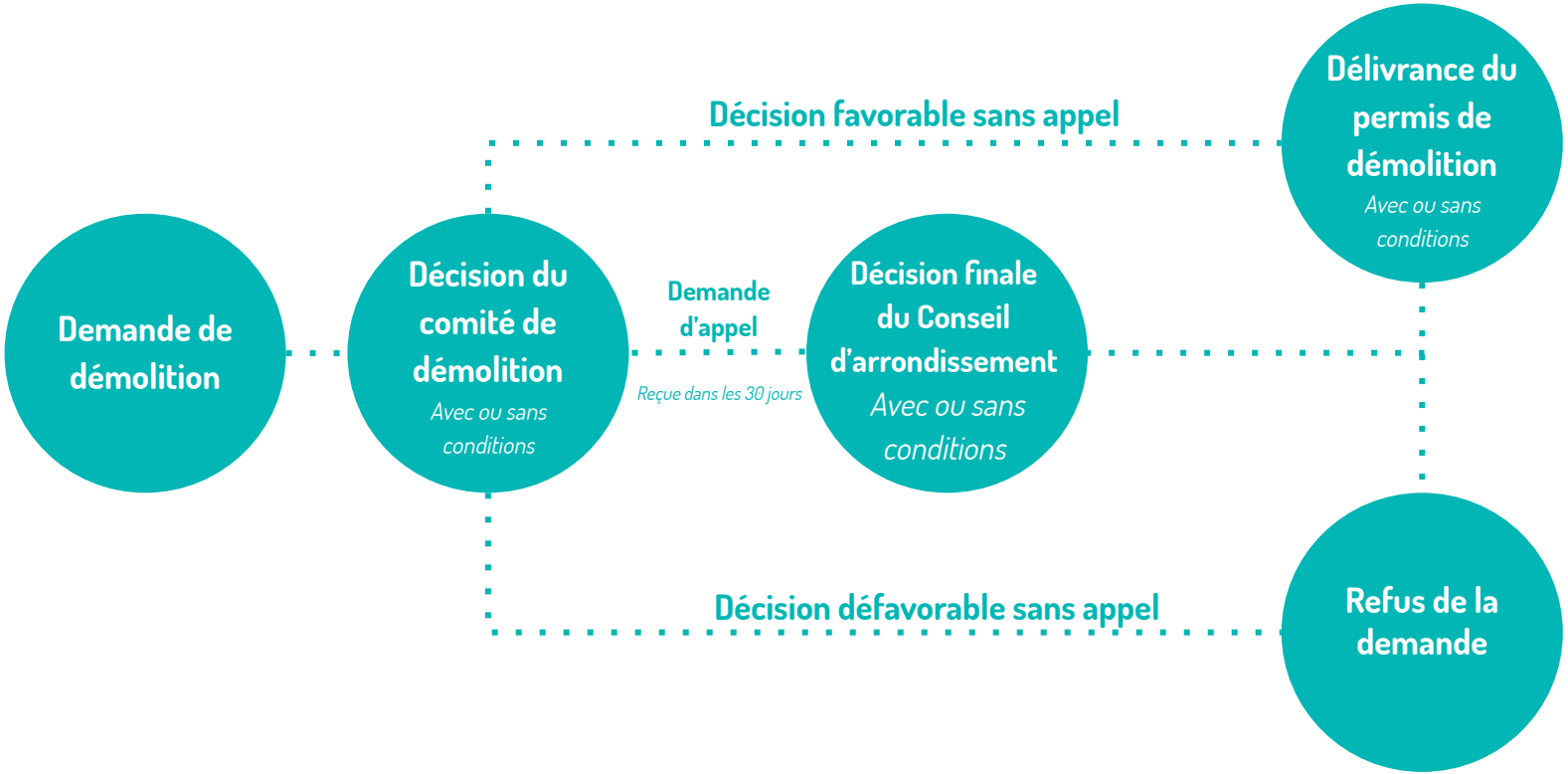
148.0.19. *Toute personne peut, dans les 30 jours de la décision du comité, interjeter appel de cette décision devant le conseil.*

Tout membre du conseil, y compris un membre du comité, peut siéger au conseil pour entendre un appel interjeté en vertu du premier alinéa.

- **Le citoyen qui souhaite faire appel de la décision peut transmettre par écrit sa demande à la secrétaire d'arrondissement**

- **Le conseil d'arrondissement fixera une date pour entendre l'appel et les parties concernées.**

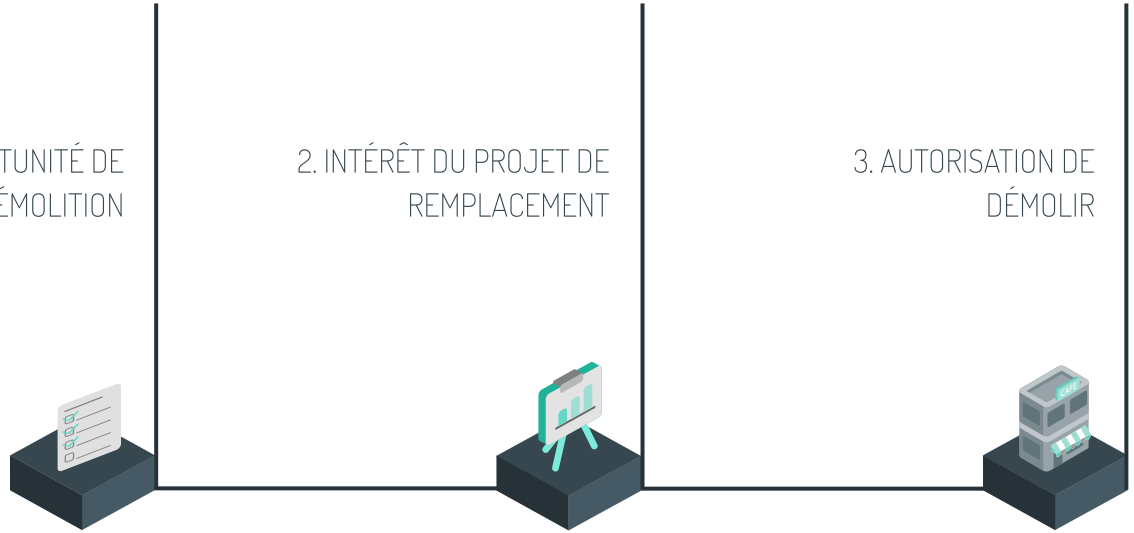
PROCESSUS


Demande de démolition
Décision du comité de démolition
Avec ou sans conditions
Décision favorable sans appel
Délivrance du permis de démolition
Avec ou sans conditions
Demande d'appel
Reçue dans les 30 jours
Décision finale du Conseil d'arrondissement
Avec ou sans conditions
Décision défavorable sans appel
Refus de la demande

CRITÈRES D'ÉVALUATION

Le comité autorise la démolition s'il est convaincu de l'opportunité de la démolition compte tenu de l'intérêt public et de l'intérêt des parties, en tenant compte des critères suivants :

- l'état de l'immeuble visé par la demande;
- la détérioration de l'apparence architecturale, du caractère esthétique ou de la qualité de vie du voisinage;
- le coût de la restauration;
- l'utilisation projetée du sol dégagé;
- la valeur patrimoniale de l'immeuble.



PRÉSENTATION DE LA DEMANDE ET ANALYSE DE LA DIRECTION

VOISINAGE IMMÉDIAT

	Actuel	Autorisé
Taux d'implantation	93%	84% MAX
Étage	1-2	2-3 (12,5 m)

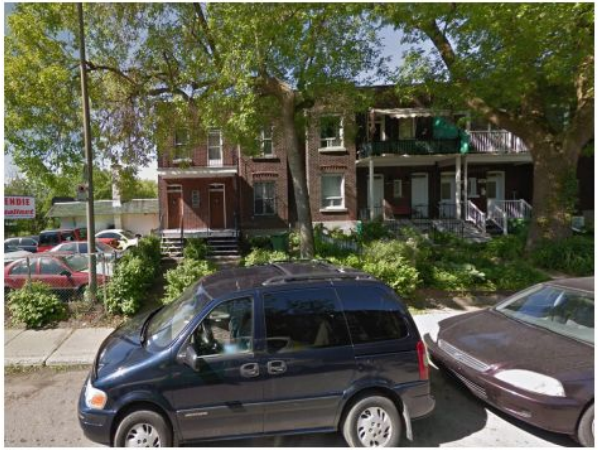
VOISINAGE IMMÉDIAT

1. Bâtiment voisin - 2174-2180 Avenue Belgrave **(Bureau)**

2. Bâtiment voisin - 6055 Avenue de Maisonneuve O. **(Garage)**

Plan de localisation

2.1 Bâtiment voisin - 6055 Avenue de Maisonneuve O. **(Garage)**



3. Bâtiments voisins - 2196 à 2208 Avenue de Hampton **(Habitation)**

4. Bâtiments voisins - 2201 à 2211 Avenue de Hampton

VOISINAGE IMMÉDIAT

La présence de la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP) au sud.

Boulevard de Maisonneuve :

- Sens unique vers l'ouest et une seule voie de circulation
- Piste cyclable au sud et espace de stationnement sur rue au nord
- Accueille parfois des bâtiment commerciaux et industriels léger. Quelques-unes de ces têtes d'îlots ont été récemment reconvertie pour usage résidentiel.

L'avenue de Hampton

- Possède un caractère résidentiel.
- Il s'agit principalement de duplex, dont le revêtement est de brique. Les bâtiments sont implantés en retrait de la voie publique, permettant une cour avant.

Images : Gris Orange Consultant inc., 2020

Le bâtiment n'est pas situé dans un secteur patrimonial et ne fait pas l'objet d'une protection patrimoniale au niveau municipal, provincial ou fédéral.

Images : Gris Orange Consultant inc., 2020

IMMEUBLE / HISTORIQUE D'OCCUPATION

Construction et occupation :

- Construit en 1944 et occupé par The Monitor Publishing Co. Ltd, The Monitor, Verdun Guardian et le Westmount Examiner
- 1962 : L'entreprise de construction Harvey Doug Construction
- 2003 : Sutton Plumbing & Heating Supplies Ltd
- 2020 : 9416-5826 QUÉBEC INC

Extrait de l'étude patrimoniale : « N'ayant pas eu accès à d'illustration ancienne du bâtiment, il est difficile d'en évaluer le niveau d'intégrité architecturale. »

« De l'extérieur, le bâtiment présente des signes de détérioration, tant au niveau du revêtement en crépis que les fenêtres, dont plusieurs sont condamnées.»

Images : Gris Orange Consultant inc., 2020

Le rapport d'inspection qui nous a été soumis mentionne que :

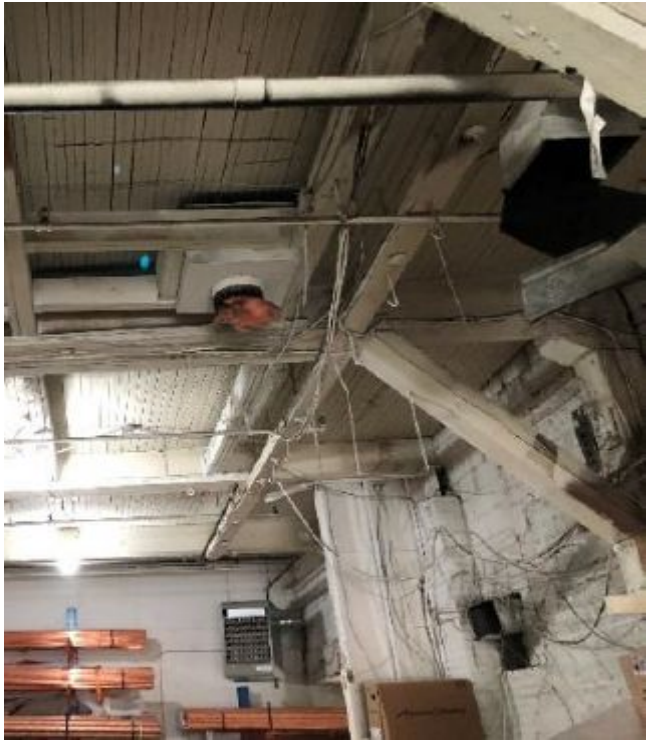
« Plusieurs items constatés lors de la visite nous indiquent que la structure ne respecte pas les normes en vigueur et qu'une bonne partie des éléments structuraux sont dans un état précaire.

Le bâtiment comporte un très grand nombre de déficiences devant faire l'objet de mesures correctives à court terme afin d'assurer la sécurité du publique et des occupants.

Il sera difficile, voire inefficace, de conserver les éléments existants et de les rendre conformes aux exigences des Codes et des règles de l'art en vigueur. »

« Des travaux de remplacement des murs de blocs seront à prévoir à court terme parce que leur état représente un risque d'effondrement des murs.

Les murs et fondations existants ne serait pas apte à supporter aucune charge additionnelle. Ainsi, il ne serait pas réalisable d'ajouter des étages ou des sous-sols sans démolir complètement le bâtiment. »



ANALYSE

Règlement RCA02 17009

Le comité autorise la démolition s'il est convaincu de l'opportunité de la démolition compte tenu de l'intérêt public et de l'intérêt des parties en tenant compte des critères suivants :

Critères	Commentaires
1° l'état de l'immeuble visé par la demande;	Le bâtiment est dans un état précaire. La structure ne respecte pas les normes en vigueur et un très grand nombre de déficiences devront faire l'objet de mesures correctives à court terme afin d'assurer la sécurité du publique et des occupants.
2° la détérioration de l'apparence architecturale, du caractère esthétique ou de la qualité de vie du voisinage;	Le bâtiment ne contribue pas au renforcement ou à l'évolution du milieu bâti. Le site revêt peu d'intérêt pour le voisinage étant donnée l'utilisation comme lieu de manutention et d'entreposage générant d'importantes nuisances pour le voisinage.
3° le coût de la restauration;	L'analyse établie qu'il serait difficile, voire inefficace, de conserver les éléments existants et de les rendre conformes aux exigences des Codes et des règles de l'art en vigueur.
4° L'utilisation projetée du sol dégagé;	L'usage résidentiel proposé du projet de remplacement est compatible avec le milieu environnant et constitue une grande amélioration pour le secteur.
5° La valeur patrimoniale de l'immeuble.	Le bâtiment n'est pas situé dans un secteur patrimonial et ne fait pas l'objet d'une protection patrimoniale au niveau municipal, provincial ou fédéral. Il ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur.

EXTRAIT DE L'AVIS PRÉLIMINAIRE

Juillet 2020 : **Présentation préliminaire au CCU – Avis favorable conditionnel, mais demande que le projet soit présenté à nouveau avant le Comité d'étude des demandes de démolition**

Le CCU recommande d'apporter les ajustements suivants au projet avant de la soumettre au comité de démolition:

- Moduler davantage le bâtiment afin d'atténuer sa hauteur en relation avec les bâtiments voisins;
- Assurer un retrait à la limite latérale donnant sur la ruelle afin d'atténuer les impacts d'ensoleillement sur les façades arrière des propriétés résidentielles situées sur l'avenue Belgrave et ainsi dégager la ruelle.
- Procéder au dépôt d'une demande d'exemption en matière de stationnement;
- Déposer une étude d'impact sur les déplacements;
- Détailler la rampe d'accès au stationnement souterrain;
- Relocaliser l'accès au stationnement souterrain sur une rue.

EXTRAIT DE L'AVIS PRÉLIMINAIRE

Octobre 2020 : Présentation préliminaire au CCU – Avis favorable conditionnel

Le CCU recommande d'apporter les ajustements suivants au projet avant de la soumettre au comité de démolition:

- Modifier l'accès au stationnement souterrain de manière à respecter les alignements prescrits et la pente maximale de 15%;
- Modifier la proposition de manière à intégrer des espaces intérieur et extérieur pour la gestion des matières résiduelles;
- Préciser la stratégie d'aménagement de l'entrée sur le boul. de Maisonneuve (plantation, éclairage, etc.);
- Déposer une étude d'impact sur les déplacements.

SOMMAIRE DU PROJET

Statistiques générales	
Superficie de la propriété :	1 010,6 m²
Superficie plancher net :	2 617,8 m²
Densité (C.O.S) :	Proposé : 2.83 Maximal : 3
Taux d'occupation du sol proposé:	Proposé : 83.97 % Maximal : 84 %
Nombre d'étage :	Proposé : 3 Maximal : 3
Nombre de logement :	40 logements
Stationnement automobile :	Fournis : 13
Stationnement vélo :	Fournis : 37

Spécification du site	
Lots :	2 606 866
Superficie :	1 010,6 m²

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

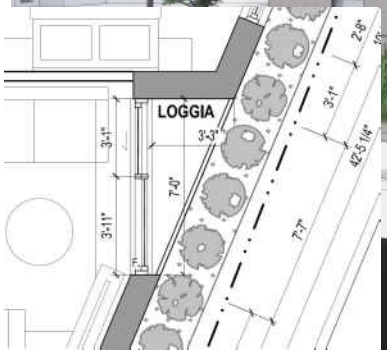
Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276)	
Zone :	0674
Usage :	H, C.6(1)A, C.7A, C.1(1)A
Hauteur :	2-3 étages - 12.5 Max
Mode d'implantation :	RI
Taux d'implantation :	35% - 70% x 1.2
Secteur significatif :	Non

Superficie des logements	
Studio	11 (27%)
1 c.à.c	17 (42%)
2 c.à.c	8 (20%)
3 c.à.c	3 (7.5%)
4 c.à.c	1 (2.5%)

Programmation	
R.D.C :	12 log.
2e étage :	14 log.
3e étage :	14 log.
Total :	**40 log.**

01 - Matérialité

PROJET DE DÉVELOPPEMENT



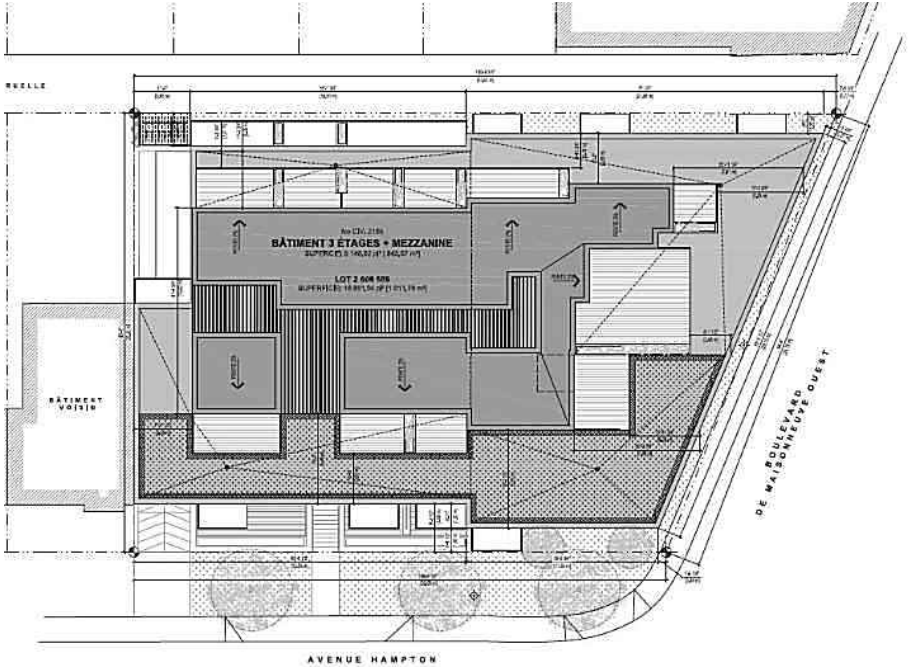
Encadrement de l'entrée avec éclairage intégré
Fils d'acier intégrés à la façade pour soutenir les vignes
Bac de plantation métallique

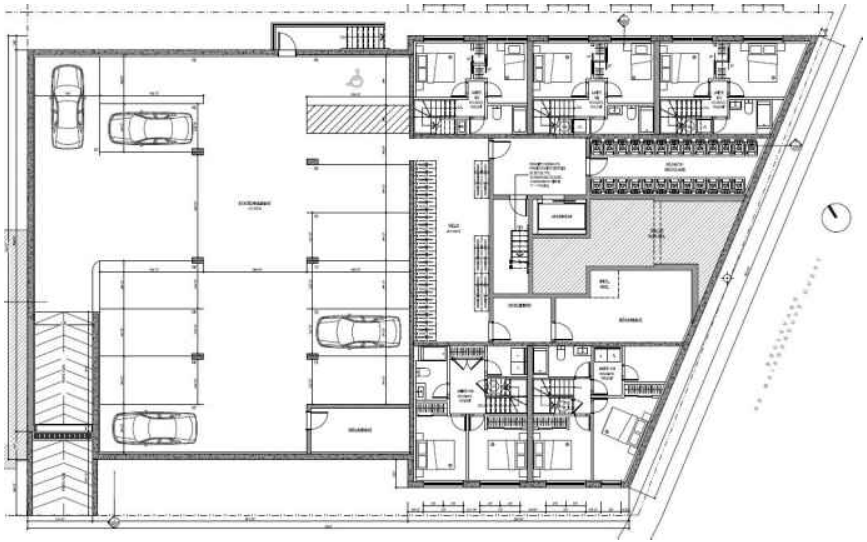
Volume des mezzanines en revêtement métallique
Toit ajouré permettant d'unifier les volumes des mezzanines
Garde-corps des terrasses en bois avec bac de plantation
Volume de brique aux étages

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

IMPLANTATION ET SOUS-SOL



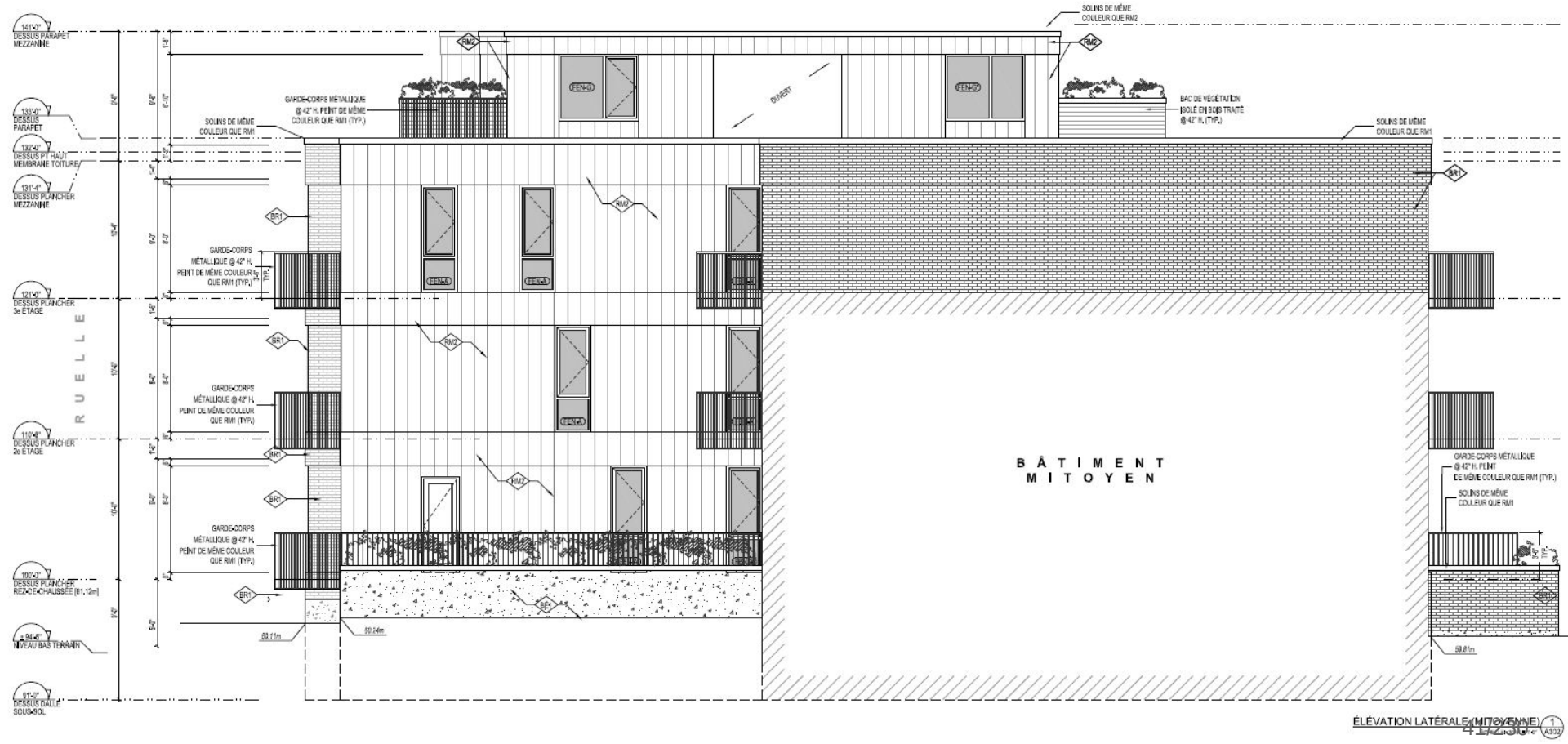


ÉLÉVATIONS BOULEVARD DE MAISONNEUVE

ÉLÉVATION BOULEVARD DE MAISONNEUVE

ÉLÉVATION AVENUE HAMPTON

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

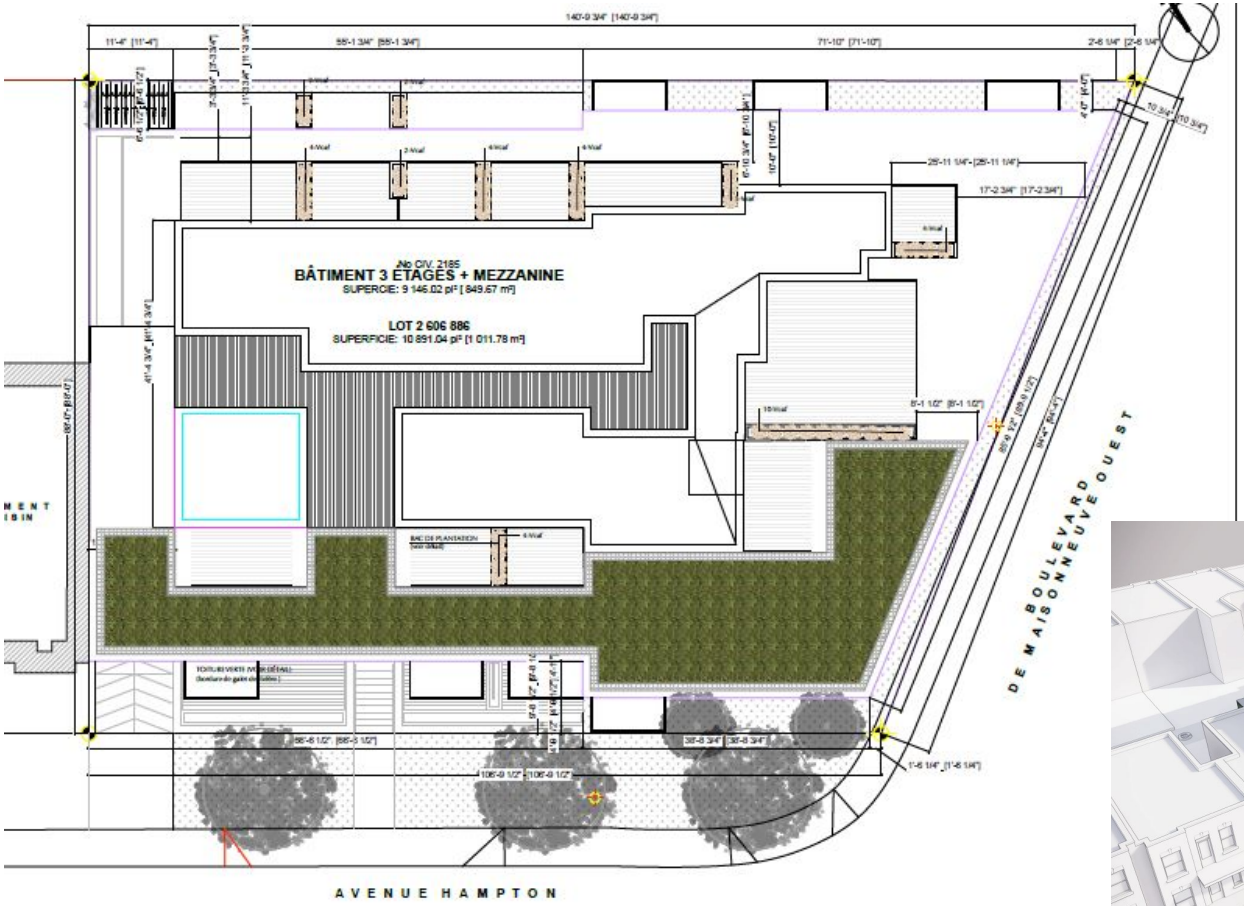


ÉLÉVATION LATÉRALE (MITOYENNE) 1/A332

ÉLÉVATION RUELLE ARRIÈRE

AMÉNAGEMENT PAYSAGER

AMÉNAGEMENT PAYSAGER



nord

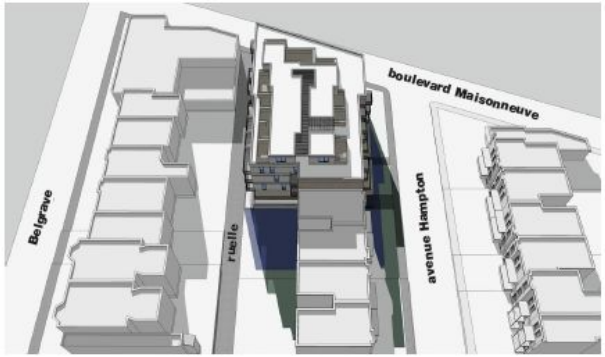
Ombre projetée par le bâtiment existant

Ombre projetée par le projet proposé

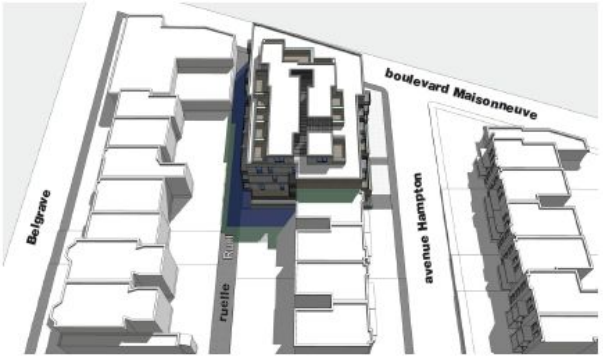
Gain d'ensoleillement par le projet proposé

Équinoxes de printemps

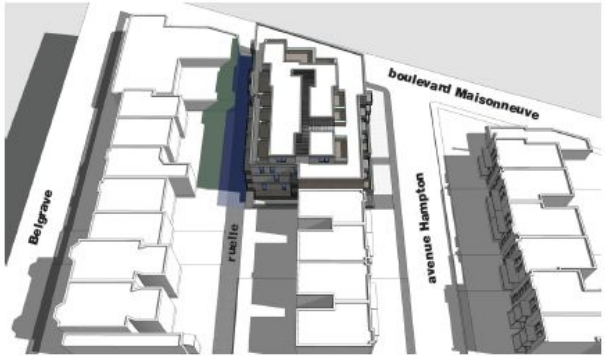
Il est à considérer qu'à l'équinoxe du printemps, le projet proposé à un léger impact sur les arrière-cours voisines selon le moment de la journée, mais n'a pratiquement aucun impact supplémentaire sur la luminosité des façades et logements avoisinants.



01 (20 mars 9:00)



02 (20 mars 12:00)



03 (20 mars 15:00)

nord

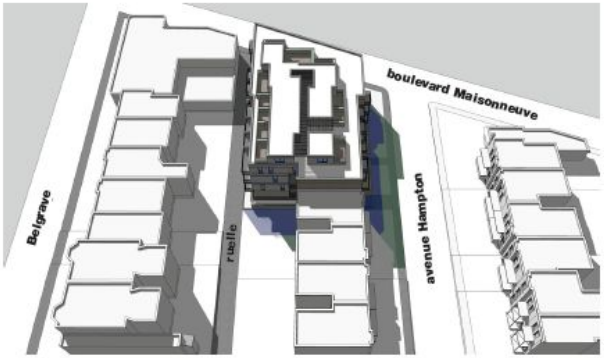
Ombre projetée par le bâtiment existant

Ombre projetée par le projet proposé

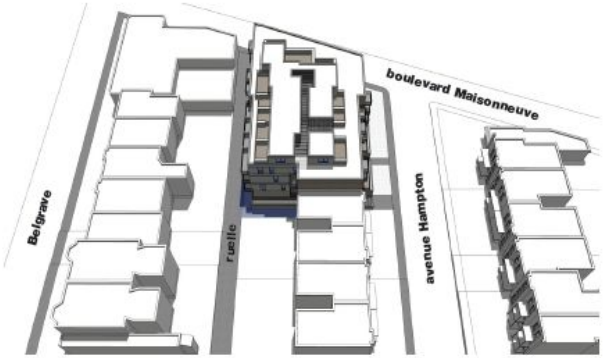
Gain d'ensoleillement par le projet proposé

Solstice d'été

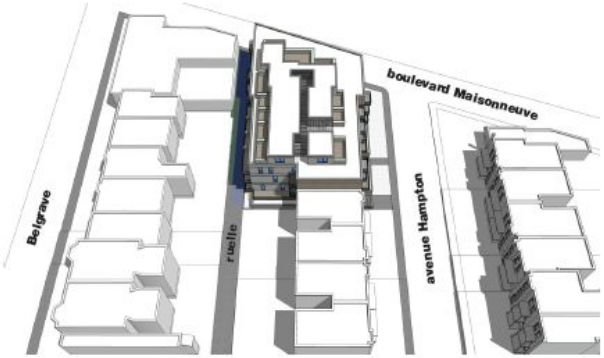
Il est à considérer qu'au solstice d'été, le projet proposé à peu d'impact négatif sur son contexte. L'ombre projetée se limite aux avant-cours voisines en matinée et à la ruelle en fin de journée. Il est aussi à noter que la proposition à même un impact positif puisqu'il y a, en matinée, un certain gain d'ensoleillement dans l'arrière-cour voisine.



01 (21 juin 9:00)



02 (21 juin 12:00)



03 (21 juin 15:00)

nord

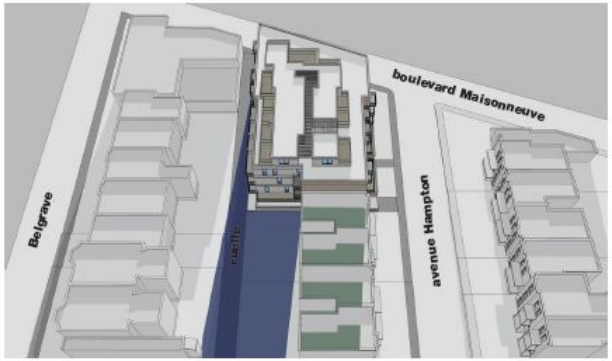
Ombre projetée par le bâtiment existant

Ombre projetée par le projet proposé

Gain d'ensoleillement par le projet proposé

Solstice d'hiver

L'ombre présente le 21 décembre en matinée est située dans la ruelle et dans certaines arrière-cours voisines. Vers midi et en après-midi, l'ombre se déplace en direction de la rue Belgrave. Il est donc à considérer qu'au solstice d'hiver, le projet proposé à un léger impact supplémentaire sur les arrière-cours voisines.



01 (21 décembre 9:00)

02 (21 décembre 12:00)

03 (21 décembre 15:00)

Les niveaux sonores intérieurs simulés sont inférieurs aux seuils établis si le vitrage recommandé dans la présente étude est implanté

Tableau 5 Résultats des niveaux sonores avec le vitrage minimal proposé

Type de vitrage	Niveau sonore intérieur calculé 2020 (dBA)	Niveau sonore intérieur calculé 2030 (dBA)	Cible (dBA)
Double vitrage standard : • Verre épaisseur 6mm • Espace d'air 13mm • Verre épaisseur 6mm	37,4	38,2	40,0

Note : Les performances d'isolation acoustique considérées sont des valeurs théoriques. Ainsi, un facteur de sécurité de 5 dBA a été ajouté au calcul du bruit intérieur afin de prendre en compte les pertes de performances en conditions réelles (1 à 5 dBA selon le CNRC-NRC).

Les vitesses vibratoires mesurées lors du passage des trains sont inférieures aux seuils définis.

Tableau 2 Résultats des mesures de vitesse vibratoire

Date et heure des passages	Vitesse vibratoire RMS lors du passage d'un train en mm/s		
	Longitudinal	Transversal	Vertical
1er juin 2020 – 15h42	0,02	0,05	0,04
2 juin 2020 – 8h57	0,02	0,06	0,04
2 juin 2020 – 9h42	0,02	0,05	0,04
Seuil à respecter	0,14		

Le projet est donc conforme à la réglementation acoustique et vibratoire.

Stationnement sera accessible par l'avenue Hampton au nord du boulevard de Maisonneuve.

Les débits véhiculaires générés par chacun des développements sont inférieurs à 10 véh/h aux heures de pointe du matin et du soir.

L'accroissement de la circulation générée par le développement n'implique aucune détérioration significative des conditions d'écoulement de la circulation dans la zone d' étude.

Aucune intervention ne serait requise pour atténuer les impacts du projet sur l'écoulement de la circulation.

Tableau 3 – Génération des déplacements

Développement		Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
		Entrant	*Sortant*	*Entrant*	*Sortant*
1) 2185 Avenue de Hampton					
Résidentiel [1]	40 unités	3	15	14	7
Part modale [2]:					
a) Auto		2	7	7	3
b) Transport en commun		1	6	5	3
c) Déplacement actif		0	2	2	1
2) 2174 Avenue de Clifton					
Résidentiel [1]	38 unités	3	14	13	7
Part modale [2]:					
a) Auto		2	7	7	4
b) Transport en commun		1	5	5	2
c) Déplacement actif		0	2	2	1
3) 2161 Avenue de Melrose					
Résidentiel [1]	48 unités	4	18	17	8
Part modale [2]:					
a) Auto		2	9	9	4
b) Transport en commun		1	7	6	3
c) Déplacement actif		0	2	2	1

1: Code 230, Trip Generation Manual, 9t Edition, ITE

2: Parts modales définies dans l'enquête O-D 2018 de l'ARTM

Source : Projets de développement résidentiel au 2174, avenue de Clifton, au 2185, avenue de Hampton et au 2161, avenue de Melrose, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce – Étude d'impact sur la circulation. Document préparé et vérifié par : Aristomen Anéziris, ing. 41954

ANALYSE DE LA DIRECTION ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION

LA DIRECTION EST FAVORABLE POUR LES RAISONS SUIVANTES :

- La demande satisfait aux critères applicables du Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009);
- Le bâtiment visé par la demande de démolition présente peu d'intérêt patrimonial et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur;
- L'usage résidentiel proposé du projet de remplacement est compatible avec le milieu environnant et constitue une grande amélioration pour le secteur;
- La construction hors toit devra être approuvée en Titre VIII selon les critères prévus à l'article 22 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276);
- Le projet de remplacement devra être approuvé conformément au Titre VIII selon les critères prévus à l'article 122.14 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276) traitant de la construction d'un bâtiment destiné à être occupé par un usage sensible et situé sur un terrain adjacent à l'emprise d'une voie ferrée principale;

LA DIRECTION EST FAVORABLE POUR LES RAISONS SUIVANTES :

- Les mesures de mitigation formulées dans le rapport intitulé « Étude de conformité acoustique et vibratoire au coin de la rue Hampton et du boulevard De Maisonneuve » préparé par l'Atelier 7hz devront être mises en place;

- Le projet de remplacement est assujetti à la Politique locale sur le logement abordable, social et familial si la demande de permis de construire est déposée avant le 1er avril 2021, dans le cas contraire, il sera assujetti au Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial;

- Le Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009) impose l'exigence de fournir une garantie bancaire d'un montant équivalent à 15% de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière, assurant le respect des conditions imposées et l'exécution du programme de réutilisation du sol dégagé;

- Une autorisation en vertu du Règlement sur les dérogations mineures (RCA02 17006) pourrait être demandée afin d'autoriser que le projet de remplacement soit doté d'une voie d'accès au stationnement souterrain d'une largeur de 3.2 m et dont la porte de garage est située à une distance de 4.4 m de la limite avant de la propriété.

LA DAUSE RECOMMANDE D'AUTORISER LA DEMANDE AUX CONDITIONS SUIVANTES :

- Que les documents suivants soient soumis préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :
  - un plan d'aménagement paysager localisant un espace extérieur dédié à la gestion des matières résiduelles;
  - un plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
  - un plan de gestion des matières résiduelles des futures occupations;
  - un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier.
- Qu'une demande de permis pour la construction d'un projet conforme à la réglementation d'urbanisme et au projet de réutilisation du sol dégagé soit déposée préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition et ce dans les 12 mois suivants la présente approbation;
- Que les travaux de démolition soient entrepris dans les 6 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition;
- Que les travaux de démolition soient terminés dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

DÉCISION DU COMITÉ

MERCI

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

COMITÉ D'ÉTUDE DES DEMANDES DE DÉMOLITION

DÉCISION NUMÉRO	CD20 006
DEMANDE DE PERMIS DE DÉMOLITION	
Requérant :	9416-5826 QUEBEC INC.
Immeuble visé :	6035-6045 Boul. De Maisonneuve
Demande de permis :	3002047834

DÉCISION RENDUE À LA SUITE DE L'AUDITION PUBLIQUE TENUE LE 16 DÉCEMBRE 2020, À 18 H 30, À MONTRÉAL PAR VIDÉOCONFÉRENCE, À LAQUELLE ASSISTENT MESDAMES ISABELLE DUMAS, GENEVIÈVE COUTU ET PILAR MORA, AINSI QUE MONSIEUR JEAN B. DUFRESNE, ET SIÉGEANT SOUS LA PRÉSIDENCE DE MONSIEUR CHRISTIAN ARSENEAULT, FORMANT LE QUORUM

ATTENDU QUE 9416-5826 QUEBEC INC., le propriétaire de l'immeuble situé au 6035-6045 Boul. De Maisonneuve, a soumis une demande portant le numéro 3002047674 pour obtenir un certificat d'autorisation de démolir le bâtiment érigé;

ATTENDU QU'un avis annonçant la tenue d'une séance du comité de démolition le 16 décembre 2020 ayant trait à l'étude de la demande de certificat d'autorisation de démolition, a été publié le 2 décembre 2020 et affiché sur l'immeuble à compter du 2 décembre 2020;

ATTENDU QUE le comité a tenu une consultation écrite du 2 au 16 décembre 2020 et à donné au requérant, et à toute autre partie intéressée, l'opportunité d'être entendu à cette occasion;

ATTENDU QUE la demande satisfait aux critères applicables du Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009);

ATTENDU QUE le bâtiment visé par la demande de démolition présente peu d'intérêt patrimonial et ne possède aucune caractéristique architecturale représentative du secteur;

ATTENDU QUE l'usage résidentiel proposé du projet de remplacement est compatible avec le milieu environnant et constitue une grande amélioration pour le secteur;

ATTENDU QUE La construction hors toit devra être approuvée en Titre VIII selon les critères prévus à l'article 22 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276);

ATTENDU QUE Le projet de remplacement devra être approuvé conformément au Titre VIII selon les critères prévus à l'article 122.14 du Règlement d'urbanisme de CDN-NDG (01-276) traitant de la construction d'un bâtiment destiné à être occupé par un usage sensible et situé sur un terrain adjacent à l'emprise d'une voie ferrée principale;

ATTENDU QUE Les mesures de mitigation formulées dans le rapport intitulé « Étude de conformité acoustique et vibratoire au coin de la rue Hampton et du boulevard De Maisonneuve » préparé par l'Atelier 7hz devront être mises en place;

ATTENDU QUE le projet de remplacement est assujetti à la Politique locale sur le logement abordable, social et familial si la demande de permis de construire est déposée avant le 1er avril 2021, dans le cas contraire, il sera assujetti au Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial;

ATTENDU QUE le Règlement régissant la démolition des immeubles (RCA02 17009) impose l'exigence de fournir une garantie bancaire d'un montant équivalent à 15% de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière, assurant le respect des conditions imposées et l'exécution du programme de réutilisation du sol dégagé;

ATTENDU QUE qu'une autorisation en vertu du Règlement sur les dérogations mineures (RCA02 17006) pourrait être demandée afin d'autoriser que le projet de remplacement soit doté d'une voie d'accès au stationnement souterrain d'une largeur de 3.2 m et dont la porte de garage est située à une distance de 4.4 m de la limite avant de la propriété.

Il est proposé par Christian Arseneault
Appuyé par Jean B. Dufresne

D'ACCORDER le certificat d'autorisation de démolition pour le 6035-6045 Boul. De Maisonneuve, le tout conformément au *Règlement régissant la démolition des immeubles* (RCA02 17009) aux conditions suivantes :

- Que les documents suivants soient soumis préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition :
    - un plan d'aménagement paysager localisant un espace extérieur dédié à la gestion des matières résiduelles;
    - un plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
    - un plan de gestion des matières résiduelles des futures occupations;
    - un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier.
- Qu'aucun appareil de climatisation ne soit installé sur un balcon ou une façade;
- Que la volumétrie soit modifiée de manière à atténuer les impacts d'ensoleillement sur les résidences voisines;
- Que des espaces de rangement intérieur soient aménagés;
- Que le nombre d'unité de logement soit réduit afin d'offrir davantage d'unités de plus grande dimension;
- Qu'une demande de permis pour la construction d'un projet conforme à la réglementation d'urbanisme,au projet de réutilisation du sol dégagé et aux présentes conditions, soit déposée préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition et ce dans les 12 mois suivants la présente approbation;
- Que les travaux de démolition soient entrepris dans les 6 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition;
- Que les travaux de démolition soient terminés dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Les personnes présentes sont, en outre, informées que tout intéressé peut, dans les trente (30) jours de la décision du comité, interjeter appel de cette décision par écrit, devant le conseil d'arrondissement, et de son effet sur la délivrance du certificat d'autorisation de démolition.

Le président du comité,

Christian Arseneault

PROVISION CONSTRUCTION

ÉTUDE DE CONFORMITÉ ACOUSTIQUE ET VIBRATOIRE AU COIN DE LA RUE HAMPTON ET DU BOULEVARD DE MAISONNEUVE

JUIN 2020

Atelier 7hz
5450, rue de Bordeaux, #204
Montréal (Qc) Canada H2H 2A8
T: 438-870-2749
www.atelier7hz.com

ÉTUDE DE CONFORMITÉ ACOUSTIQUE ET VIBRATOIRE AU COIN DE LA RUE HAMPTON ET DU BOULEVARD DE MAISONNEUVE

PROVISION CONSTRUCTION

Rapport Final

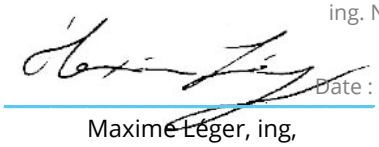
Projet nº A20-0098-MAI-3
Date : Juin 2020

Atelier 7hz
5450, rue de Bordeaux, #204
Montréal (Qc) Canada H2H 2A8
T: 438-870-2749
www.atelier7hz.com

SIGNATURES

MESURES ET CALCULS RÉALISÉS ET RAPPORT PRÉPARÉ PAR

ing. N°5075222

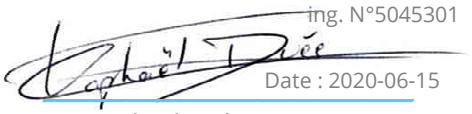


Date : 2020-06-15

Maxime Léger, ing,
Chargé d'étude - Acoustique et Vibrations

RAPPORT VÉRIFIÉ PAR

ing. N°5045301



Date : 2020-06-15

Raphaël Duée, ing. M.ing.
Président - Acoustique et Vibrations

Ce document d'ingénierie est l'œuvre d'Atelier 7hz et est protégé par la loi. Ce rapport est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir préalablement obtenu l'autorisation écrite d'Atelier 7hz et de son Client. Si des essais ont été effectués, les résultats de ces essais ne sont valides que pour l'échantillon décrit dans le présent rapport. Conformément au règlement en vigueur relatif aux documents d'ingénierie, ce document sera conservé par Atelier 7hz pour une période minimale de dix ans. Atelier 7hz n'a pas le contrôle sur d'éventuelles modifications additionnelles qui pourraient y être faites.

REGISTRE DES RÉVISIONS ET ÉMISSIONS

Numéro de révision	Date	Description de la modification et/ou de l'émission
A20-0098-MAI-3	2020-06-15	Rapport final

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION 1
1.1 MISE EN SITUATION ET MANDAT 1
1.2 MÉTHODOLOGIE 1
1.3 RÉGLEMENTATION D'URBANISME DE MONTRÉAL 1

2 DESCRIPTION DES MESURES ET RÉSULTATS 2
2.1 DATE ET EMPLACEMENTS MESURE DE BRUIT 2
2.2 INSTRUMENTATION 2
2.3 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES 3
2.4 RÉSULTAT DES MESURES DE NIVEAU SONORE ET COMPTAGE ROUTIER 3
2.5 RÉSULTAT DES MESURES DE NIVEAU VIBRATOIRE 3

3 DESCRIPTION DES SIMULATIONS ACOUSTIQUES 5
3.1 LOGICIEL D'ACOUSTIQUE ENVIRONNEMENTALE UTILISÉ 5
3.2 DESCRIPTION DU MODÈLE ET CALIBRATION 5
3.3 PROJECTION DU TRAFIC ROUTIER 6
3.4 RÉSULTATS ET ANALYSE 7

4 CONCLUSION 10

TABLEAUX

TABLEAU 1	DONNÉES SUR LE TRAFIC ROUTIER UTILISÉES POUR CALCULER LES NIVEAUX SONORES	3
TABLEAU 2	RÉSULTATS DES MESURES DE VITESSE VIBRATOIRE	4
TABLEAU 3	COMPARAISON DU NIVEAU ACOUSTIQUE MESURÉ ET DU NIVEAU CALCULÉ POUR CALIBRER LE MODÈLE	6
TABLEAU 4	DÉBIT JOURNALIER MOYEN UTILISÉ POUR LES CALCULS DE 2020 ET 2030	7
TABLEAU 5	RÉSULTATS DES NIVEAUX SONORES AVEC LE VITRAGE MINIMAL PROPOSÉ	9

FIGURES

FIGURE 1	EMPLACEMENT DES POINTS DE MESURE	2
FIGURE 2	MODÈLE DE SIMULATION	6
FIGURE 3	CLIMAT SONORE AVEC LE TRAFIC ROUTIER DE 2020	8
FIGURE 4	CLIMAT SONORE AVEC LE TRAFIC ROUTIER DE 2030	8

ANNEXES

ANNEXE A -	DONNÉES MÉTÉOROLOGIQUES
ANNEXE B -	RÉSULTATS DES MESURES ACOUSTIQUES
ANNEXE C -	RÉSULTATS DES MESURES VIBRATOIRES

1 INTRODUCTION

1.1 Mise en situation et mandat

La compagnie Atelier 7hz a été mandatée par Provision Construction pour réaliser une étude acoustique et vibratoire pour un projet résidentiel au coin de la rue Hampton et du boulevard de Maisonneuve à Montréal. L'objectif de l'étude est d'évaluer si le projet résidentiel est conforme à la réglementation acoustique et vibratoire compte tenu des émissions sonores et vibratoires de la circulation routière et ferroviaire. Une mesure acoustique 24h ($L_{Aeq,24h}$) a été réalisée afin de caractériser l'environnement sonore actuel extérieur du bâtiment et de prévoir l'augmentation du niveau sonore sur 10 ans. Ceci permet de définir si le climat sonore intérieur $L_{Aeq,24h}$ actuel et projeté sur 10 ans est inférieur à 40 dBA. Une mesure de vitesse vibratoire de 24h a été réalisée pour évaluer si les passages de trains à proximité induisent des vibrations inférieures à 0,14 mm/s à l'endroit des fondations du futur bâtiment.

1.2 Méthodologie

La méthodologie suivie est décrite ci-dessous :

- Récupération des données pour démarrer le projet et définition des objectifs acoustiques,
- Mesures acoustiques sur 24 heures et comptage routier sur le boulevard de Maisonneuve,
- Mesures de vibration sur 24 heures,
- Mesures post-traitement et analyse des résultats,
- Simulation acoustique via la méthode de calcul TNM du logiciel CadnaA, calibration du modèle par mesures,
- Évaluation des performances d'isolation acoustique de l'enveloppe du bâtiment pour correspondre aux objectifs acoustiques précédemment exposés,
- Rédaction d'un rapport technique.

1.3 Réglementation d'urbanisme de Montréal

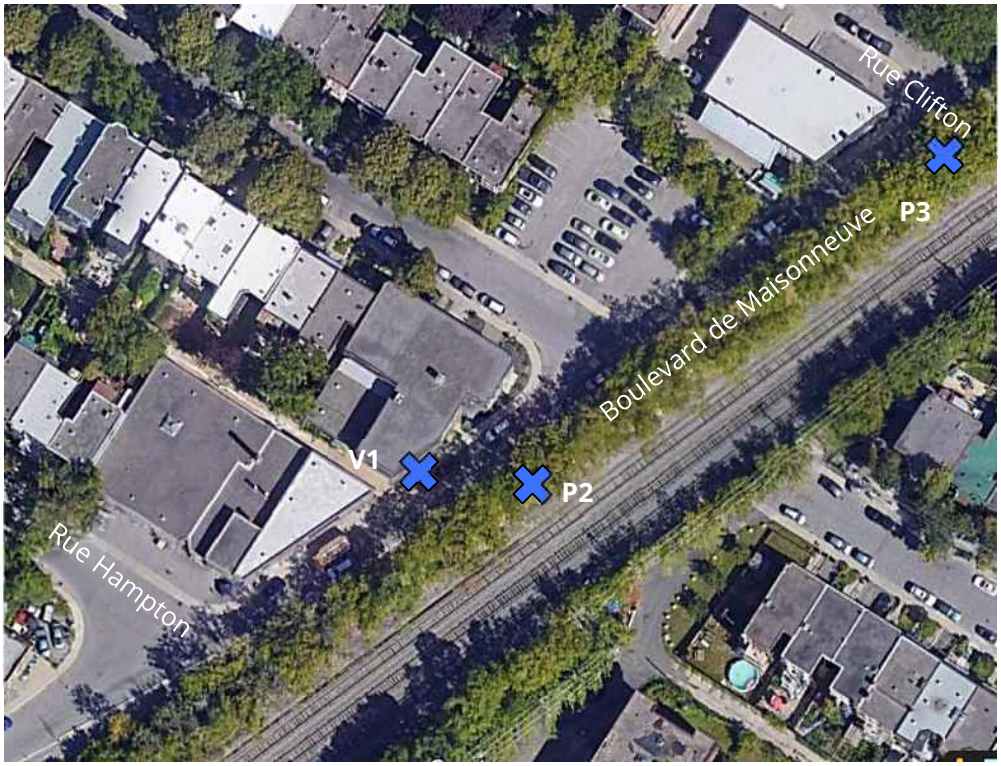
Selon le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, il est établi que les niveaux sonores maximaux ne doivent pas dépasser 55 dBA pour les aires de séjour extérieures et 40 dBA pour les aires intérieures. Comme le projet ne comprend aucune aire récréative extérieure partagée, la valeur de 40 dBA $L_{Aeq,24h}$ est donc considérée comme valeur cible à l'intérieur du bâtiment.

2 DESCRIPTION DES MESURES ET RÉSULTATS

2.1 Date et emplacements mesure de bruit

Les mesures de bruit et vibration 24h ont été effectuées entre le 1er et 2 juin 2020 à partir de 16h00. Ces mesures avaient pour but de quantifier les niveaux sonores existants à l'emplacement du projet résidentiel situé au coin de la rue Hampton et du boulevard de Maisonneuve à Montréal. Les emplacements des points de mesure sont présentés sur la Figure 1.

Figure 1 Emplacement des points de mesure



2.2 Instrumentation

Pour effectuer les mesures sonores et vibratoires requises, les instruments suivants ont été utilisés :

- Un (1) sonomètre Larson Davis, modèle LxT, NS 4703,
- Source sonore étalon Larson Davis, modèle CA200, NS 13260,
- Une (1) enregistreuse vocale DR05 de marque Tascam,
- Un (1) sismographe Instantel, NS UM12321.

La station de mesure sonore était composée d'un sonomètre avec un écran anti-vent et anti-pluie sur le microphone, installé sur un trépied à 1.5 m au-dessus du sol. Les calibrations initiale et finale effectuées avant et après les mesures acoustiques montrent un écart inférieur à 0,5 dB. La station

de mesure vibratoire est composée d'un géophone implanté dans le sol et d'un système d'acquisition. De plus, les instruments utilisés dans cette étude sont conformes aux normes en vigueur. Le sismographe, sonomètre et la source sonore étalon sont vérifiés et calibrés annuellement par un laboratoire indépendant.

2.3 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques propices aux mesures sonores sont les suivantes :

- Vitesse du vent n'excédant pas 20 km/h,
- Température supérieure à -10°C,
- Taux d'humidité relative n'excédant pas 90%,
- Aucune précipitation et chaussée sèche.

Ces conditions ont été respectées pendant toute la durée de la mesure. Le détail des conditions météorologiques des stations McTavish et Montréal INTL A d'Environnement Canada lors de la mesure est fourni en Annexe A.

2.4 Résultat des mesures de niveau sonore et comptage routier

Suite à une défectuosité du sonomètre, il était impossible d'avoir une mesure de niveaux sonores de 24h au coin de la rue Hampton et du boulevard de Maisonneuve. Une mesure acoustique prise simultanément au coin de la rue Clifton et du boulevard de Maisonneuve a été utilisée pour calibrer le modèle puisque ce point de mesure se trouve à proximité.

Le niveau sonore équivalent mesuré sur une période de 24 heures L_{Aeq}, 24h est de 64,9 dBA.

Pour calibrer la simulation acoustique, le niveau sonore équivalent mesuré sur une période de 1 heure $L_{Aeq,1h}$ a été extrait entre 16h et 17h. Les données de niveau de bruit et de comptage du trafic, mesurées pendant cette période, sont présentées dans le Tableau 1.

Tableau 1 Données sur le trafic routier utilisées pour calculer les niveaux sonores

Trafic routier	Niveau sonore pendant le comptage $L_{Aeq,1h}$	Nombre de voitures	Nombre de camions légers	Nombre de camions lourds
De Maisonneuve 2 Juin 2020 16h	64,7	151	3	0

2.5 Résultat des mesures de niveau vibratoire

Les vitesses vibratoires ont été mesurées sur une période de 24 heures. Trois passages de train ont été détectés au cours de cette période à 15h42 le 1er juin, et à 8h57 et 9h42 le 2 juin. Ces passages sont parmi ceux qui ont induit les pics de vibration les plus élevés. Les vitesses vibratoires moyennes (RMS) associées à ces passages de train sont répertoriées dans le Tableau 2. Les vitesses vibratoires moyennes RMS mesurées lors du passage des trains sont inférieures aux seuils définis et sont

conformes aux limites réglementaires de 0,14 mm/s RMS aux fondations du futur bâtiment prévu. Les résultats détaillés des mesures sont présentés à l'annexe C.

Tableau 2 Résultats des mesures de vitesse vibratoire

Date et heure des passages	Vitesse vibratoire RMS lors du passage d'un train en mm/s		
	Longitudinal	Transversal	Vertical
1er juin 2020 – 15h42	0,02	0,05	0,04
2 juin 2020 – 8h57	0,02	0,06	0,04
2 juin 2020 – 9h42	0,02	0,05	0,04
Seuil à respecter	0,14		

3 DESCRIPTION DES SIMULATIONS ACOUSTIQUES

3.1 Logiciel d'acoustique environnementale utilisé

Les simulations de la propagation sonore et le dimensionnement des solutions de mitigation ont été réalisés grâce au mode de calcul TNM (*Federal Highway Administration* (FHWA) de l'*U.S. Department of Transportation*) du logiciel CadnaA 4.6. Ce logiciel prend en compte les facteurs environnementaux tels que l'absorption atmosphérique, l'absorption du sol, et considère les réflexions sur les bâtiments modélisés. Les paramètres d'entrée du logiciel sont entre autres les puissances acoustiques des sources, la topographie du site, la position et les dimensions des bâtiments et l'absorption du sol. Les paramètres de sortie sont les niveaux de pression aux points récepteurs. La norme de calcul utilisée est l'ISO 9613.

Pour le calcul des performances d'isolation acoustique de l'enveloppe du bâtiment, une marge d'erreur de 5 points a été considérée afin de prendre en compte les pertes de performances en conditions réelles (1 à 5 dBA selon le CNRC-NRC). En effet, les performances d'isolation acoustique calculées sont basées sur des données idéales.

3.2 Description du modèle et calibration

L'étalonnage du modèle a été réalisé en entrant des données mesurées. La topographie, la plupart des bâtiments et le boulevard de Maisonneuve ont été ajoutés au modèle, y compris le comptage des routes. Un (1) point de réception a été localisé à la même position de mesure P3 pour calibrer le modèle. La Figure 2 montre une capture d'écran du modèle acoustique 3D. Le calibrage a été réalisé en vérifiant la concordance entre le niveau de bruit global simulé et mesuré, présenté dans le Tableau 3. La faible variation observée valide la précision du modèle.

Figure 2 Modèle de simulation

Tableau 3 Comparaison du niveau acoustique mesuré et du niveau calculé pour calibrer le modèle

	Mesuré	Calculé	Différence
Niveau sonore (dBA)	64,7	64,3	+0,4

3.3 Projection du trafic routier

Étant donné le contexte actuel de confinement forcé et de limitation des activités économiques (pandémie CoViD-19), les trafics routiers sont peu représentatifs de trafics normaux. Ainsi, il n'est pas possible d'utiliser les niveaux sonores mesurés lors des mesures 24h pour établir une prévision de la conformité du bruit à l'intérieur du projet immobilier à l'étude. Dans ce cas, il est commun d'utiliser des comptages routiers effectués dans la zone par le passé pour recalculer les niveaux sonores à partir d'un modèle de simulation calibré grâce à des mesures réelles.

À défaut d'avoir accès aux valeurs exactes du débit journalier moyen annuel (DJMA) de la ville de Montréal devant le site du projet, les données de l'étude « *Westmount traffic and active transportation master plan* » datant de 2013 ont été utilisées pour la projection du trafic routier. La valeur de débit journalier avait été évaluée sur le boulevard de Maisonneuve à l'est de l'autoroute 15, plus près du centre-ville. Celui-ci est nettement supérieur au trafic réel sur la section de boulevard à proximité du site à l'étude. Ceci place la simulation en situation majorante. La même proportion de voitures, de camions légers et de véhicules lourds que celle évaluée lors du comptage a été retenue pour le calcul. Une augmentation du flux journalier de 2% par an (valeur typiquement utilisée sur le terrain)

a été prise en compte. Le Tableau 4 présente les valeurs utilisées dans les calculs pour l'année 2020 et pour les 10 ans prévus en 2030 (tous types de véhicules confondus).

Tableau 4 Débit journalier moyen utilisé pour les calculs de 2020 et 2030

Débit journalier moyen utilisé dans les calculs	Année 2013	Année 2020	Année 2030
Boulevard de Maisonneuve	14 500	16 656	20 304

3.4 Contribution sonore des passages de trains

Le niveau sonore au passage d'un train a été évalué et reporté sur 24h en fonction du nombre de passages journalier selon l'horaire de trains de la gare à proximité. Le niveau sonore considéré pour un passage de train de 16 secondes et mesuré sur le site au point de mesure (hypothèse majorante car le projet est à une distance plus élevée) était de 72,9 dBA. Ainsi, la contribution sonore des passages de trains sur 24h est de 49,2 dBA. Ce niveau est plus de 10 dBA inférieur au niveau de bruit calculé sur 24h, la contribution sonore des trains est donc négligeable. Le niveau sonore ambiant ($L_{Aeq,24h}$) est dû principalement à la circulation routière. Les trains n'ont donc pas été considérés dans les simulations acoustiques.

3.5 Résultats et analyse

Les niveaux de bruit ont été calculés sur la façade du bâtiment à tous les étages. Seuls les niveaux maximaux à tous les étages sont indiqués à la Figure 3 et la Figure 4. Ces chiffres montrent les niveaux sonores sur la façade du bâtiment pour le trafic routier de 2020 et 2030 respectivement. Les résultats montrent que les niveaux équivalents en façade sont de l'ordre de 63,3 dBA pour 2020 et 64,1 dBA pour 2030.

À partir de ce niveau sonore calculé, une performance d'isolation acoustique adaptée de l'enveloppe du bâtiment doit donc être conçue pour atteindre l'objectif de 40 dBA à l'intérieur des appartements. Un double vitrage standard composé de verre de 6mm d'épaisseur a été envisagé pour le projet. Le niveau intérieur simulé est inférieur à la cible établie. Les résultats pour les années 2020 et 2030 sont présentés dans le Tableau 5.

Figure 3 Climat sonore avec le trafic routier de 2020

Figure 4 Climat sonore avec le trafic routier de 2030

Tableau 5 Résultats des niveaux sonores avec le vitrage minimal proposé

Type de vitrage	Niveau sonore intérieur calculé 2020 (dBA)	Niveau sonore intérieur calculé 2030 (dBA)	Cible (dBA)
Double vitrage standard : • Verre épaisseur 6mm • Espace d'air 13mm • Verre épaisseur 6mm	37,4	38,2	40,0

Note : Les performances d'isolation acoustique considérées sont des valeurs théoriques. Ainsi, un facteur de sécurité de 5 dBA a été ajouté au calcul du bruit intérieur afin de prendre en compte les pertes de performances en conditions réelles (1 à 5 dBA selon le CNRC-NRC).

4 CONCLUSION

La compagnie Atelier 7hz a été mandatée par Provision Construction pour réaliser une étude de conformité acoustique et vibratoire du site d'un projet résidentiel au coin du boulevard de Maisonneuve et de la rue Hampton à Montréal. Des mesures à long terme (24h) des niveaux sonores et vibratoires ont été réalisées sur le site à l'étude. Des simulations des niveaux sonores prévisibles sur le site ont aussi été réalisées.

- Les niveaux sonores intérieurs simulés sont inférieurs aux seuils établis si le vitrage recommandé dans la présente étude est implanté,
- Les vitesses vibratoires mesurées lors du passage des trains sont inférieures aux seuils définis.

Le projet est donc conforme à la réglementation acoustique et vibratoire.

ANNEXE A - DONNÉES MÉTÉOROLOGIQUES

Station McTavish

Rapport de données horaires pour le 1 juin 2020

HEURE	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refr. éolien	Météo
00:00	6,4	3,4	81	M	M		101,17			ND
01:00	6,3	3,0	80	M	M		101,18			ND
02:00	5,9	2,9	81	M	M		101,20			ND
03:00	5,9	2,6	80	M	M		101,18			ND
04:00	5,7	2,7	81	M	M		101,24			ND
05:00	6,4	2,6	76	M	M		101,28			ND
06:00	7,9	3,8	75	M	M		101,29			ND
07:00	8,9	4,3	73	M	M		101,28			ND
08:00	9,9	3,1	62	M	M		101,25			ND
09:00	11,4	2,9	56	M	M		101,14			ND
10:00	12,9	4,2	56	M	M		101,09			ND
11:00	13,5	1,2	43	M	M		101,04			ND
12:00	14,4	1,7	42	M	M		101,00			ND
13:00	13,5	1,7	45	M	M		100,96			ND
14:00	12,2	3,3	54	M	M		100,98			ND
15:00	11,8	4,2	60	M	M		100,96			ND
16:00	10,2	5,8	74	M	M		100,99			ND
17:00	10,8	6,1	72	M	M		100,96			ND
18:00	10,0	5,5	74	M	M		100,93			ND
19:00	10,0	5,4	73	M	M		100,91			ND
20:00	9,6	4,8	72	M	M		100,92			ND
21:00	8,7	5,0	77	M	M		100,97			ND
22:00	9,5	4,5	71	M	M		100,95			ND
23:00	7,9	5,1	82	M	M		100,90			ND

Rapport de données horaires pour le 2 juin 2020

HEURE	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refr. éolien	Météo
00:00	7,6	5,1	84	M	M		100,88			ND
01:00	7,8	5,4	85	M	M		100,85			ND
02:00	7,5	5,8	89	M	M		100,82			ND
03:00	7,8	6,4	91	M	M		100,80			ND
04:00	8,7	6,2	84	M	M		100,79			ND
05:00	8,4	6,4	87	M	M		100,80			ND
06:00	9,7	6,7	81	M	M		100,78			ND
07:00	9,8	5,9	77	M	M		100,77			ND
08:00	10,3	6,1	75	M	M		100,70			ND
09:00	10,5	5,5	71	M	M		100,67			ND
10:00	11,5	5,8	68	M	M		100,58			ND
11:00	13,3	6,4	63	M	M		100,47			ND
12:00	15,7	6,4	54	M	M		100,36			ND
13:00	15,1	5,8	54	M	M		100,32			ND
14:00	15,8	7,0	56	M	M		100,22			ND
15:00	16,2	7,1	55	M	M		100,14			ND
16:00	16,4	7,1	54	M	M		100,07			ND
17:00	16,2	7,1	55	M	M		100,02			ND
18:00	16,1	7,5	57	M	M		100,01			ND
19:00	15,6	8,0	60	M	M		100,00			ND
20:00	15,1	7,3	60	M	M		99,97			ND
21:00	14,4	6,8	60	M	M		99,99			ND
22:00	13,7	8,6	72	M	M		99,88			ND
23:00	13,5	9,5	77	M	M		99,83			ND

Station Montréal INTL A

Rapport de données horaires pour le 1 juin 2020

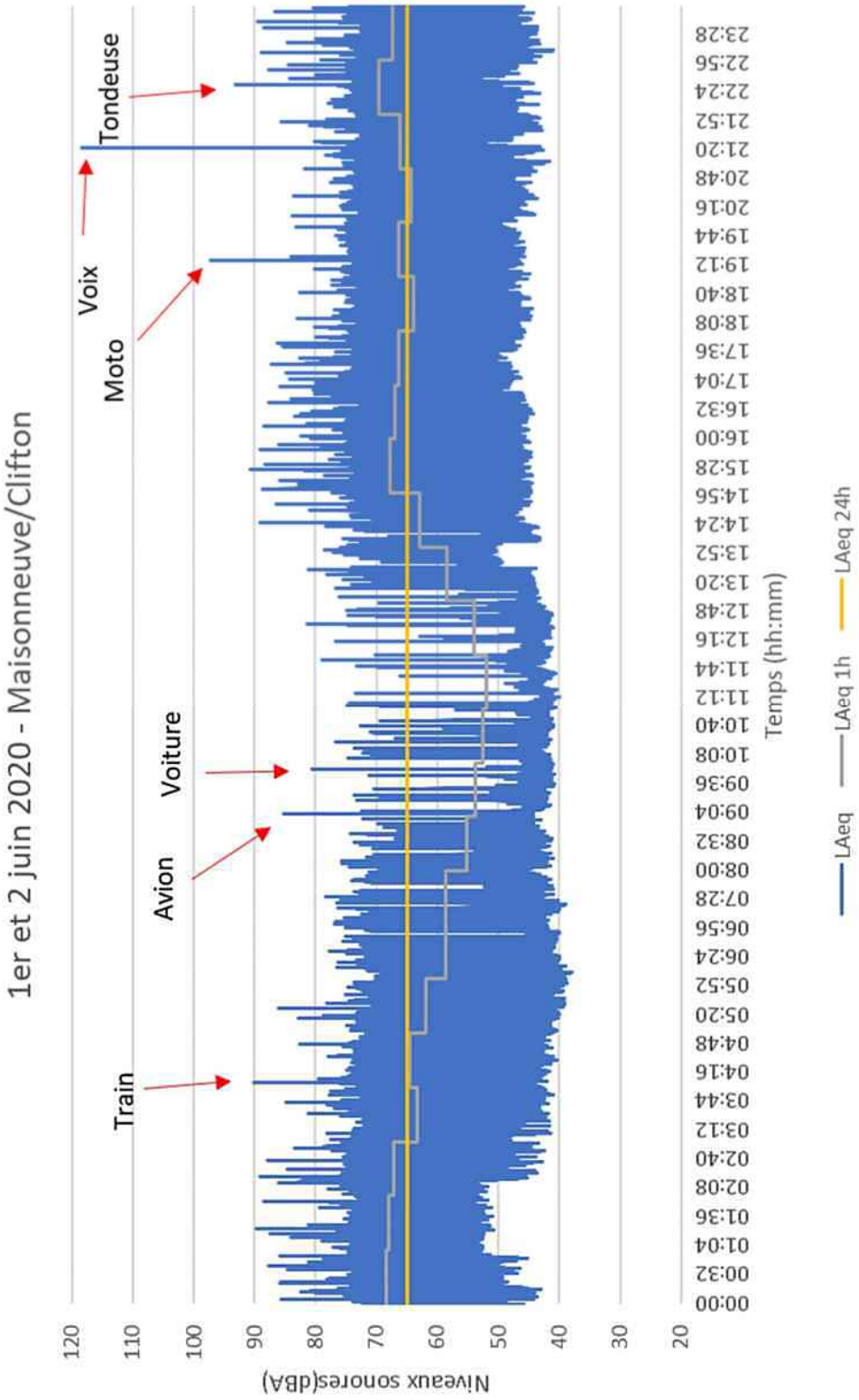
HEURE	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refr. éolien	Météo
00:00	5,8	3,5	85	28	13	24,1	101,66			ND
01:00	5,9	3,2	83	27	6	24,1	101,67			Dégagé
02:00	4,5	3,2	91	32	3	24,1	101,68			ND
03:00	4,4	3,3	92	36	1	24,1	101,68			ND
04:00	2,8	1,8	93	3	6	48,3	101,73			Généralement dégagé
05:00	5,0	3,4	89	11	4	48,3	101,76			ND
06:00	7,5	4,9	84	27	5	48,3	101,77			ND
07:00	8,5	3,8	72	26	16	48,3	101,78			Généralement nuageux
08:00	10,8	3,8	62	24	18	48,3	101,74			ND
09:00	11,8	5,4	65	21	18	48,3	101,64			ND
10:00	13,7	3,3	49	23	16	48,3	101,58			Généralement nuageux
11:00	14,1	0,3	39	26	30	48,3	101,53			ND
12:00	14,1	1,3	42	27	34	48,3	101,50			ND
13:00	13,1	4,1	54	30	30	48,3	101,49			Nuageux
14:00	12,3	4,1	57	27	24	24,1	101,47			Averses de pluie
15:00	11,4	3,7	59	27	15	48,3	101,43			Averses de pluie
16:00	11,3	5,7	69	33	5	48,3	101,46			Averses de pluie
17:00	11,1	5,7	69	33	9	48,3	101,44			Averses de pluie
18:00	11,5	4,0	60	31	7	48,3	101,40			ND
19:00	11,1	4,0	61	31	6	48,3	101,40			Généralement dégagé
20:00	9,4	3,6	67	26	8	48,3	101,40			ND
21:00	9,1	3,9	70	36	3	24,1	101,44			ND
22:00	7,2	4,2	81	24	5	24,1	101,44			Dégagé
23:00	7,1	3,9	80	17	4	24,1	101,38			ND

← Jour précédent | 2020 | juin | 1 | Allez | Jour suivant →

Rapport de données horaires pour le 2 juin 2020

HEURE	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refr. éolien	Météo
00:00	6,9	3,8	81	36	3	24,1	101,34			ND
01:00	6,8	4,7	86	12	4	24,1	101,31			Généralement nuageux
02:00	6,2	4,4	88	6	5	24,1	101,29			ND
03:00	6,2	4,3	88	9	8	24,1	101,26			ND
04:00	7,7	5,8	88	10	9	48,3	101,23			Généralement nuageux
05:00	8,4	6,4	87	11	7	48,3	101,27			ND
06:00	9,3	7,0	85	10	10	48,3	101,24			ND
07:00	10,0	6,0	76	10	9	48,3	101,23			Nuageux
08:00	10,4	6,2	75	10	13	48,3	101,15			ND
09:00	11,3	6,4	71	10	8	48,3	101,12			ND
10:00	12,9	7,0	67	13	13	48,3	101,02			Nuageux
11:00	14,7	7,8	63	14	13	48,3	100,91			ND
12:00	16,1	7,4	56	18	8	48,3	100,82			ND
13:00	15,6	8,0	60	3	4	48,3	100,76			Pluie
14:00	16,0	9,4	65	2	5	48,3	100,68			Pluie
15:00	16,2	7,8	57	9	3	48,3	100,60			ND
16:00	16,6	7,8	56	12	8	48,3	100,53			Nuageux
17:00	16,7	7,5	54	10	7	48,3	100,47			ND
18:00	16,6	7,6	55	13	7	48,3	100,46			ND
19:00	16,0	9,0	63	11	9	48,3	100,45			Averses de pluie
20:00	14,8	10,1	73	27	5	24,1	100,43			Averses de pluie
21:00	13,7	10,4	80	35	5	16,1	100,45			Averses de pluie
22:00	13,3	10,7	84	10	11	24,1	100,33			Nuageux
23:00	13,2	10,6	85	11	7	24,1	100,29			ND

ANNEXE B - RÉSULTATS DES MESURES ACOUSTIQUES


1er et 2 juin 2020 - Maisonneuve/Clifton
Tondeuse
Voix
Moto
Voiture
Avion
Train
Niveaux sonores(dBA)
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
Temps (hh:mm)
00:00
00:32
01:04
01:36
02:08
02:40
03:12
03:44
04:16
04:48
05:20
05:52
06:24
06:56
07:28
08:00
08:32
09:04
09:36
10:08
10:40
11:12
11:44
12:16
12:48
13:20
13:52
14:24
14:56
15:28
16:00
16:32
17:04
17:36
18:08
18:40
19:12
19:44
20:16
20:48
21:20
21:52
22:24
22:56
23:28
LAeq
LAeq 1h
LAeq 24h

ANNEXE C - RÉSULTATS DES MESURES VIBRATOIRES

Instantel

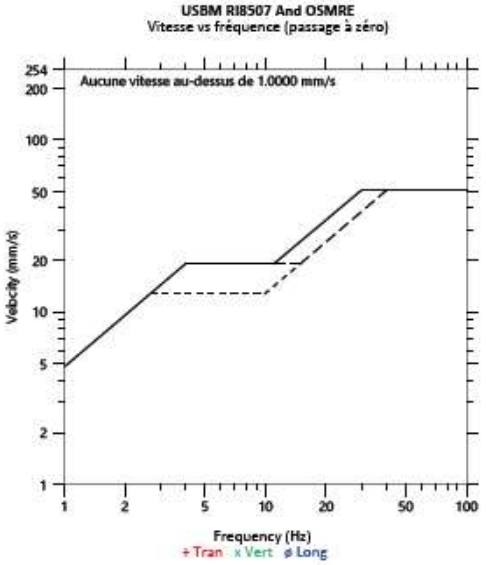
Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 1, 2020 15:42:28	**Numéro de série**	UM12321
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.6 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	février 24, 2020 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve MONITOR GEO-04.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM12321_20200601154228.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

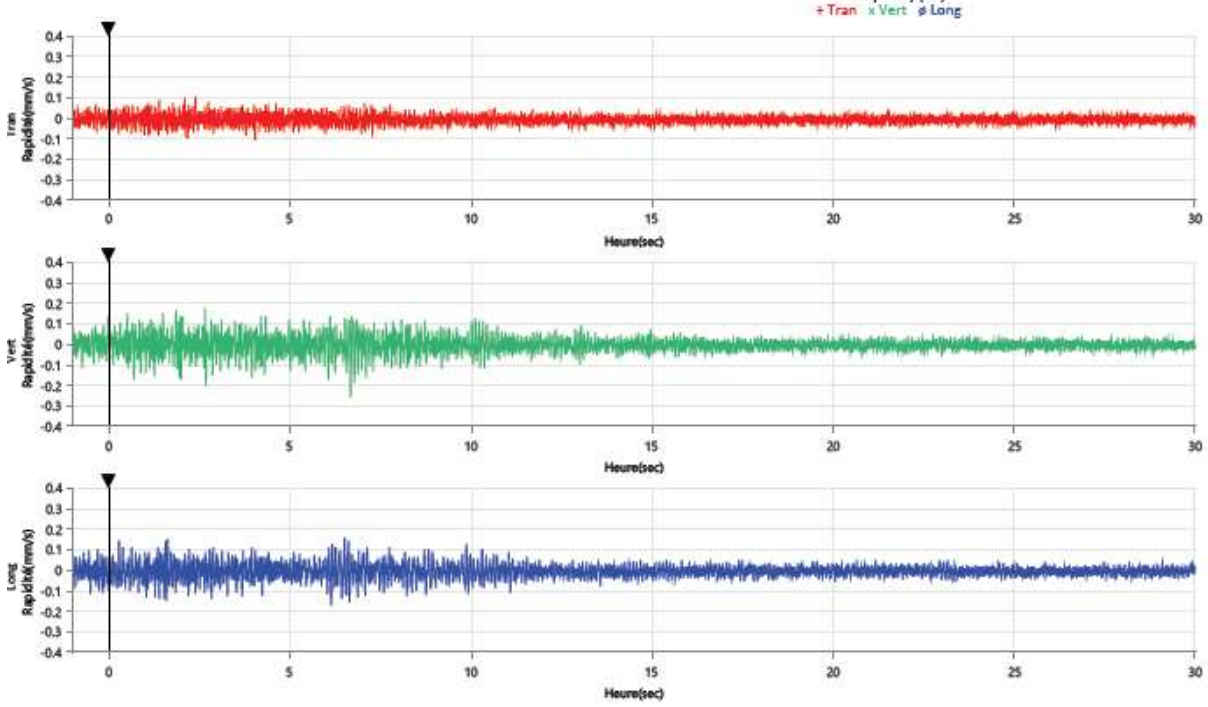
Remarques

Location	
Client	CRT Construction
Company	Atelier 7hz
General Notes	GEO-04

Notes après événement Aucun texte à afficher.

Geophone	**Tran**	**Vert**	**Long**
Le pic de vitesse des particules	<0.127 mm/s	0.260 mm/s	0.173 mm/s
Fréquence de passage à zéro	19.7 Hz	14.2 Hz	13.5 Hz
Heure (par rapport au déclenchement)	4.051 sec	6.684 sec	6.147 sec
Pic accélération	0.006 g	0.006 g	0.006 g
Pic déplacement	0.001 mm	0.003 mm	0.002 mm
Vérification du capteur	Désactivé	Désactivé	Désactivé
Pic somme vectorielle	0.263 mm/s à 6.684 sec		





Créé par la version 1.0.0.37. Format © 2018 Xmark Corporation Page 1 / 2

Instantel

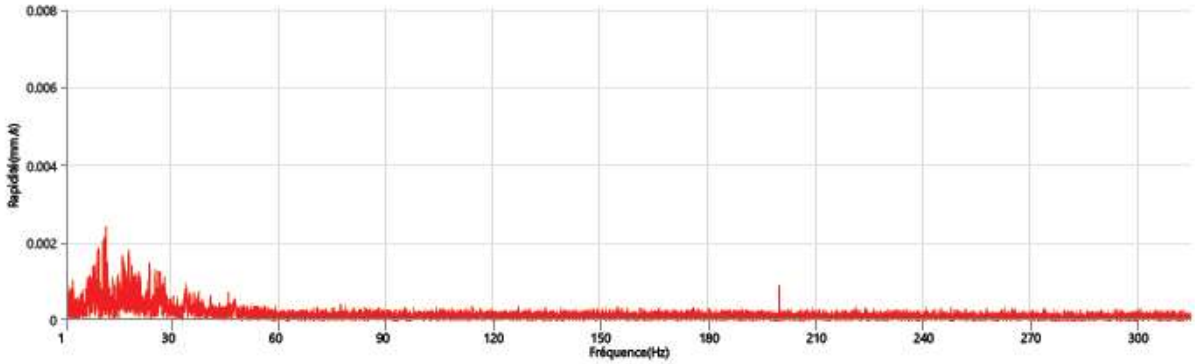
Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 1, 2020 15:42:28	**Numéro de série**	UM12321
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.6 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	février 24, 2020 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve MONITOR GEO-04.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM12321_20200601154228.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

Remarques

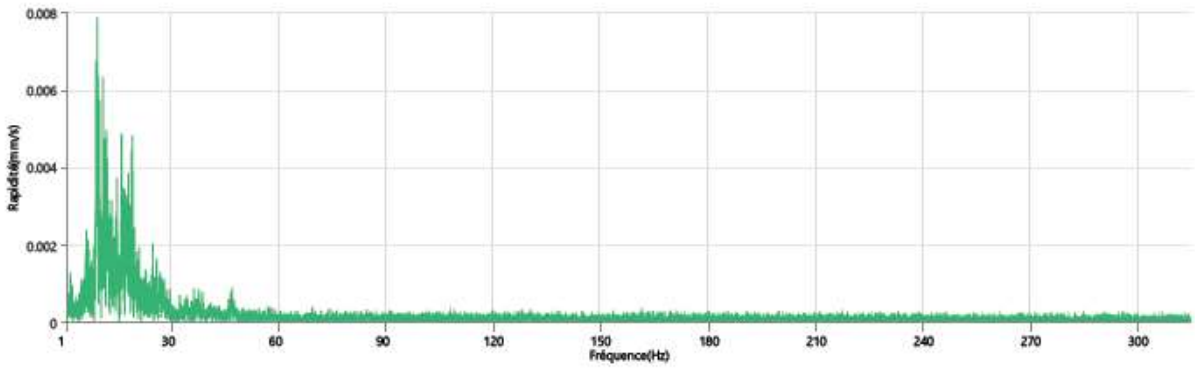
Location	
Client	CRT Construction
Company	Atelier 7hz
General Notes	GEO-04

Notes après événement Aucun texte à afficher.

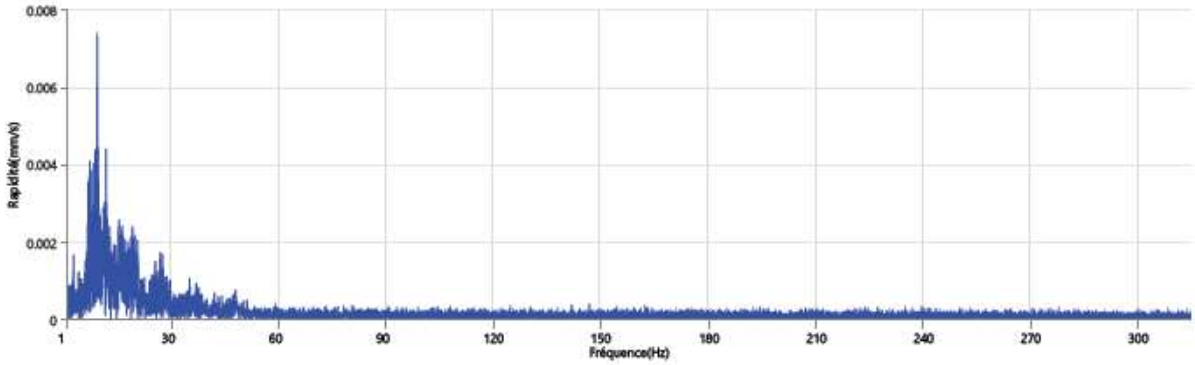
Tran - Fréquence dominante : 11.9 Hz, Amplitude : 0.002 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.110 mm/s)



Vert - Fréquence dominante : 9.5 Hz, Amplitude : 0.008 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.260 mm/s)



Long - Fréquence dominante : 9.4 Hz, Amplitude : 0.007 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.173 mm/s)



Créé par la version 1.0.0.37. **Format © 2018 Xmark Corporation** **Page 2 / 2**

Instantel

Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 2, 2020 08:57:38	**Numéro de série**	UM12321
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.5 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	février 24, 2020 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve MONITOR GEO-04.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM12321_20200602085738.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

Remarques

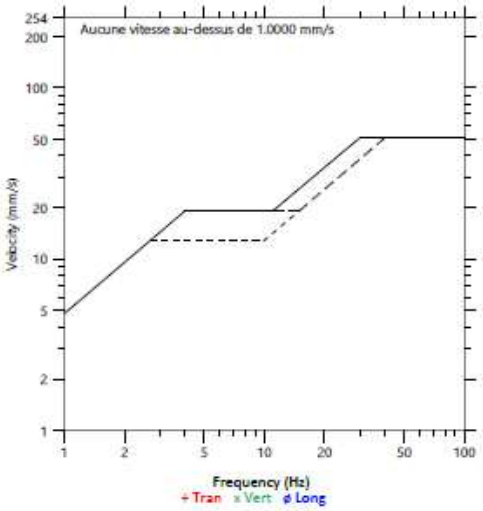
Location	
Client	CRT Construction
Company	Atelier 7hz
General Notes	GEO-04

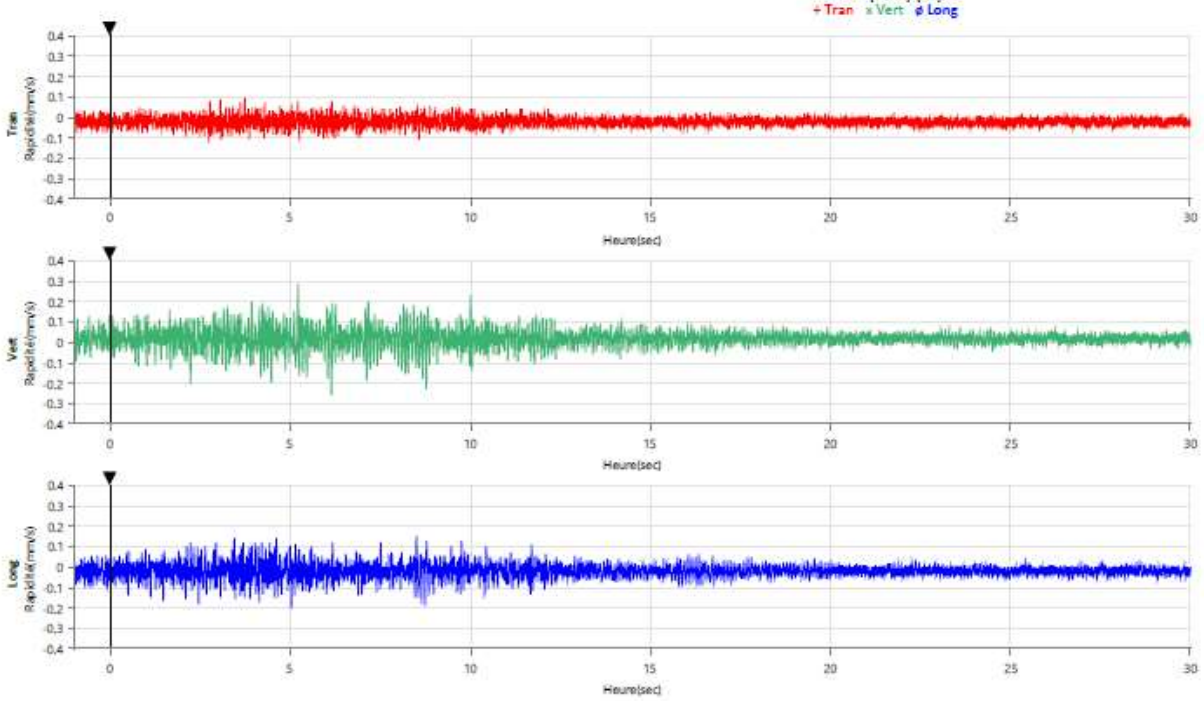
Notes après événement Aucun texte à afficher.

Geophone	**Tran**	**Vert**	**Long**
Le pic de vitesse des particules	<0.127 mm/s	0.284 mm/s	0.205 mm/s
Fréquence de passage à zéro	19.7 Hz	15.5 Hz	14.2 Hz
Heure (par rapport au déclenchement)	2.750 sec	5.227 sec	5.041 sec
Pic accélération	0.006 g	0.006 g	0.006 g
Pic déplacement	0.002 mm	0.003 mm	0.002 mm
Vérification du capteur	Désactivé	Désactivé	Désactivé

Pic somme vectorielle 0.292 mm/s à 5.227 sec

USBM RI8507 And OSMRE
Vitesse vs fréquence (passage à zéro)





Créé par la version 1.0.0.37. Format © 2018 Xmark Corporation Page 1 / 2

Instantel

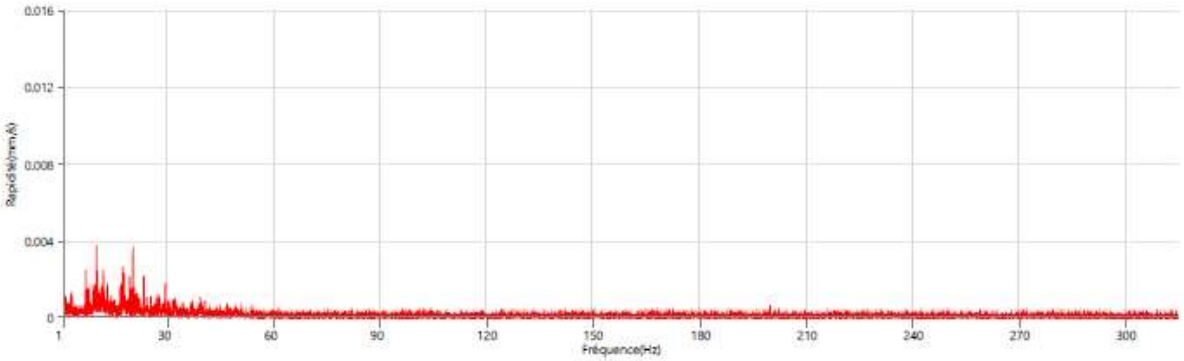
Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 2, 2020 08:57:38	Numéro de série	UM12321
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	Numéro de modèle	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	État de la batterie	3.5 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	Calibration de l'appareil	février 24, 2020 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve MONITOR GEO-04.MMB	Nom du fichier d'événements	UM12321_20200602085738.IDFW
Opérateur	Operator	Support de capteur USB	Désactivé

Remarques

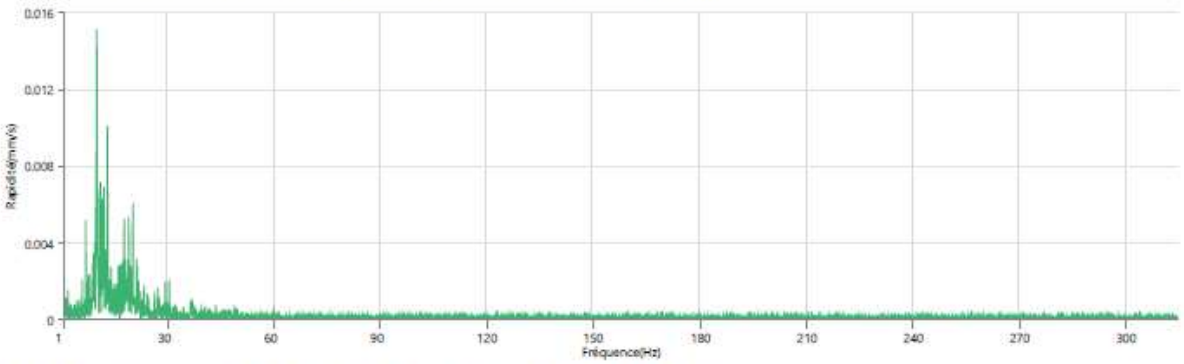
Location	
Client	CRT Construction
Company	Atelier 7hz
General Notes	GEO-04

Notes après événement Aucun texte à afficher.

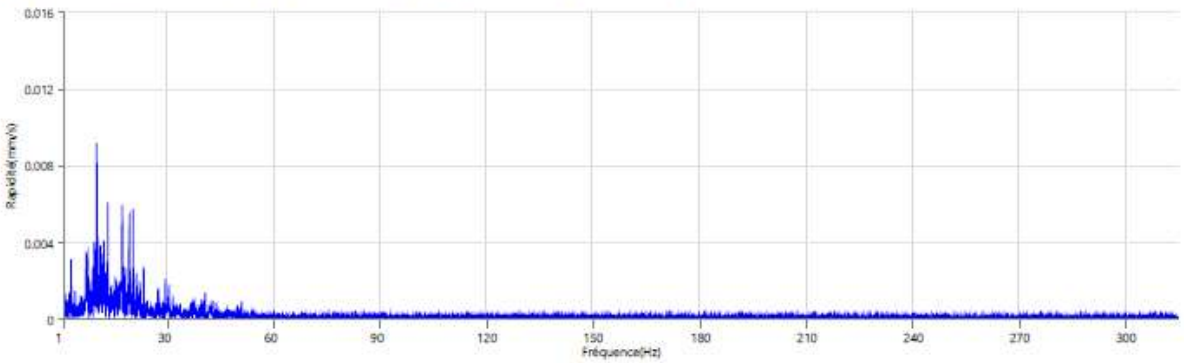
Tran - Fréquence dominante : 10.2 Hz, Amplitude : 0.004 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.126 mm/s)



Vert - Fréquence dominante : 10.2 Hz, Amplitude : 0.015 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.284 mm/s)



Long - Fréquence dominante : 10.2 Hz, Amplitude : 0.009 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.205 mm/s)



Créé par la version 1.0.0.37. Format © 2018 Xmark Corporation Page 2 / 2

Instantel

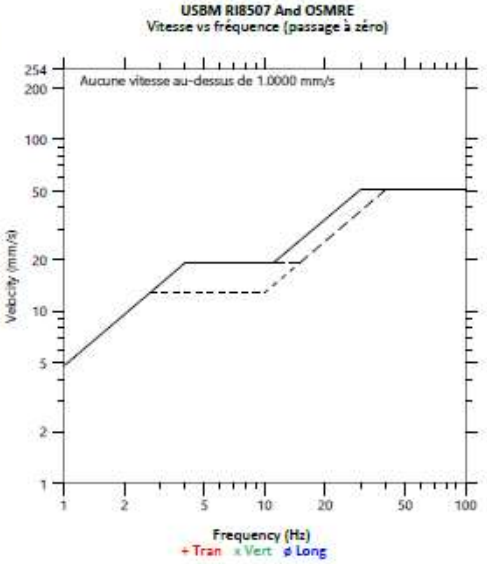
Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 2, 2020 09:42:08	**Numéro de série**	UM12321
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.5 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	février 24, 2020 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve MONITOR GEO-04.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM12321_20200602094208.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

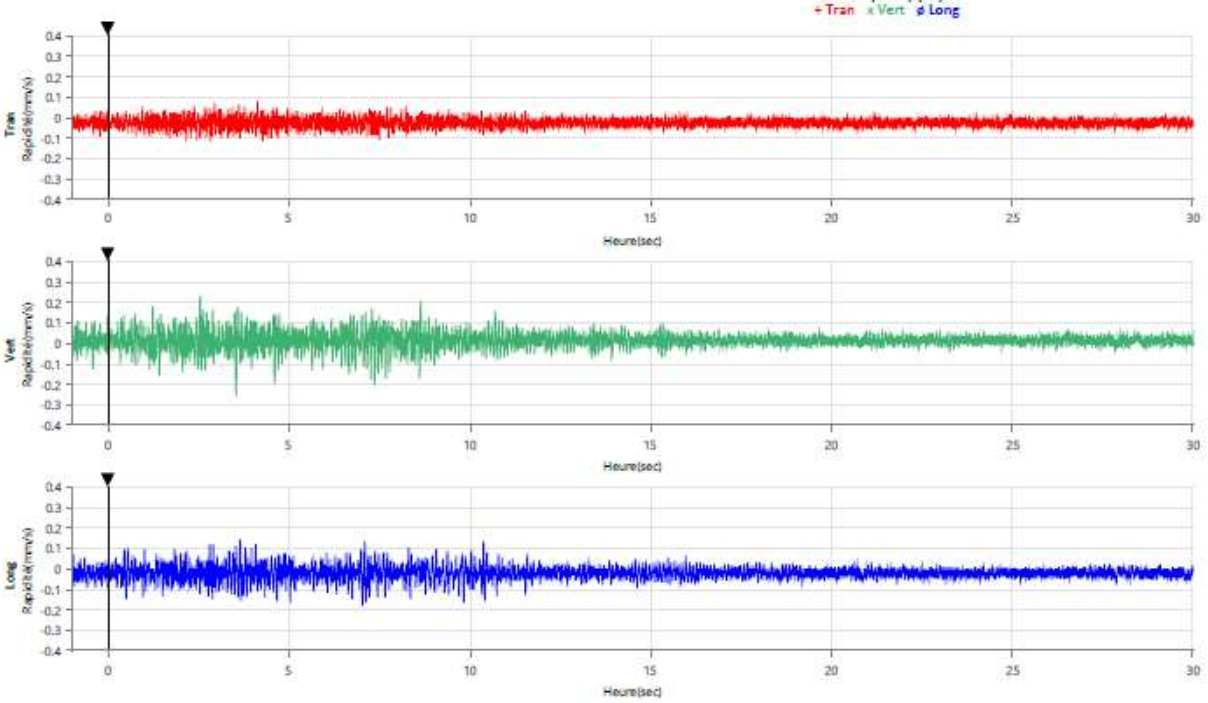
Remarques

Location	
Client	CRT Construction
Company	Atelier 7hz
General Notes	GEO-04

Notes après événement Aucun texte à afficher.

Geophone	**Tran**	**Vert**	**Long**
Le pic de vitesse des particules	<0.127 mm/s	0.260 mm/s	0.181 mm/s
Fréquence de passage à zéro	9.1 Hz	13.8 Hz	9.0 Hz
Heure (par rapport au déclenchement)	2.175 sec	3.548 sec	7.041 sec
Pic accélération	0.007 g	0.007 g	0.007 g
Pic déplacement	0.003 mm	0.003 mm	0.003 mm
Vérification du capteur	Désactivé	Désactivé	Désactivé
Pic somme vectorielle	0.269 mm/s à 3.543 sec		





Créé par la version 1.0.0.37. Format © 2018 Xmark Corporation Page 1 / 2

Instantel

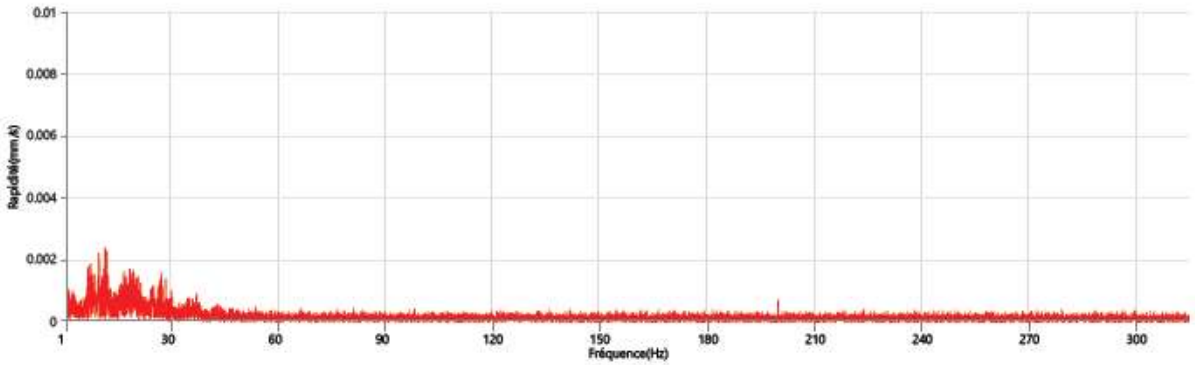
Source de déclenchement forme d'onde	Vert à juin 2, 2020 09:42:08	**Numéro de série**	UM12321
Niveau(x) de déclenchement	Geo 0.140 mm/s	**Numéro de modèle**	Micromate ISEE 10.89
Pré-déclenchement/Temps record	1.00 sec/30.0 sec (Auto)	**État de la batterie**	3.5 volts
Taux d'échantillonnage	1024 sps	**Calibration de l'appareil**	février 24, 2020 par Instantel
Nom fichier de configuration	Maisonneuve MONITOR GEO-04.MMB	**Nom du fichier d'événements**	UM12321_20200602094208.IDFW
Opérateur	Operator	**Support de capteur USB**	Désactivé

Remarques

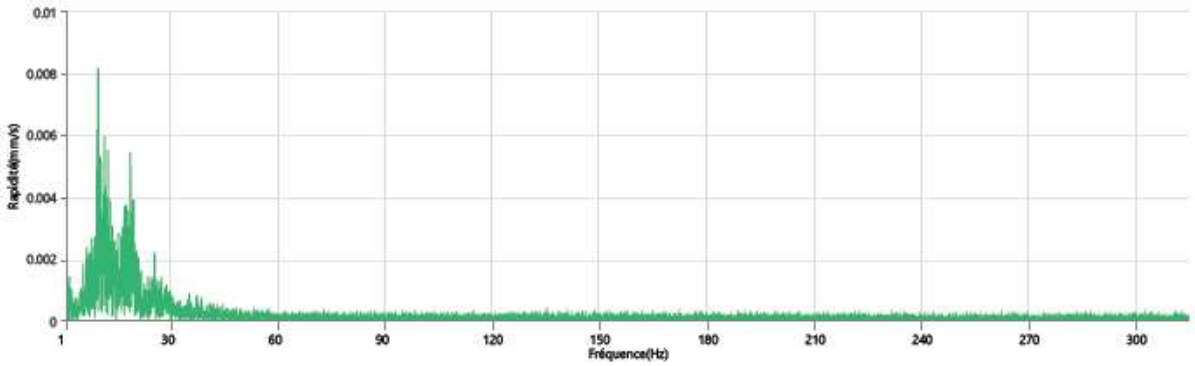
Location	
Client	CRT Construction
Company	Atelier 7hz
General Notes	GEO-04

Notes après événement Aucun texte à afficher.

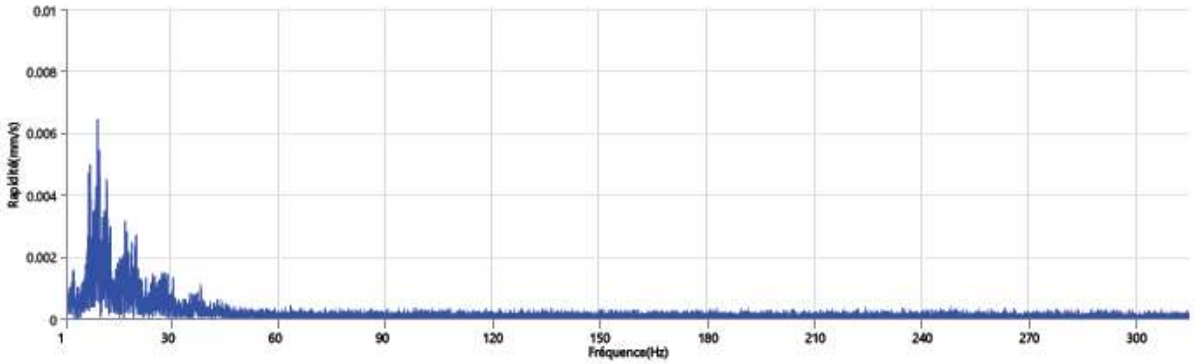
Tran - Fréquence dominante : 11.6 Hz, Amplitude : 0.002 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.118 mm/s)



Vert - Fréquence dominante : 9.8 Hz, Amplitude : 0.008 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.260 mm/s)



Long - Fréquence dominante : 9.6 Hz, Amplitude : 0.006 mm/s (Le pic de vitesse des particules: 0.181 mm/s)



Créé par la version 1.0.0.37 Format ® 2018 Xmark Corporation Page 2 / 2

M·A·T·H

SOLUTIONS D'INGÉNIERIE

2185 avenue de Hampton, Montréal

Étude d'avant-projet — Structure

RAPPORT D'EXPERTISE

ÉMISSION :	Finale
DATE :	2020-06-10

No projet MA-TH inc. : 20211

MA·TH
SOLUTIONS D'INGÉNIERIE

2185 avenue de Hampton, Montréal

Étude d'avant-projet — Structure

RAPPORT D'EXPERTISE

No projet MA-TH inc. : 20211

Émission Finale : 10 juin 2020

PRÉPARÉ PAR : Daniel Turcotte, ing. (no OIQ: 5006590)

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION 1

2 DESCRIPTION SOMMAIRE DU BÂTIMENT 1

3 NATURE DES SOLS 2

4 EXPERTISE SUR LA SECTION 1 3

5 EXPERTISE SUR LA SECTION 2 6

6 EXPERTISE SUR LES SECTION 3 ET 4 12

7 CONCLUSION 16

1 INTRODUCTION

La firme MA-TH inc. a été mandatée par Robert Tortorici de la compagnie 9416-5826 QUÉBEC INC. pour inspecter les éléments de charpente apparents du bâtiment situé au 2185 avenue de Hampton à Montréal. Le présent rapport a pour principal objectif d'identifier les déficiences structurales sur les éléments structuraux apparents du bâtiment.

La visite du bâtiment a été réalisée le 28 mai 2020 par notre ingénieur Daniel Turcotte.

Le présent rapport expose les déficiences en structure observées sur les charpentes de l'immeuble d'entreposage. Prendre note que les observations et les commentaires qui y sont reliés sont limités aux éléments accessibles et visibles à l'inspecteur lors de la visite.

2 DESCRIPTION SOMMAIRE DU BÂTIMENT

Le bâtiment n'est composé que d'un étage sauf pour une portion au coin de l'avenue de Hampton et du Boulevard de Maisonneuve O. Les dimensions en plan sont ± 100 pieds de largeur sur la façade avenue de Hampton et ±80 pieds de profond. Le bâtiment s'élargie en profondeur pour atteindre environ 140 pieds de largeur le long du mur arrière. Le bâtiment est divisé en quatre sections principales. La charpente des toitures des sections 1 et 2 est faite d'un assemblage de pièces de bois clouée en continue communément appelé « mill floor ». Pour la section 2, les poutres et colonnes sont aussi généralement en bois, alors qu'on voit des colonnes d'acier et de maçonnerie pour la section 1. Les sections 3 et 4 sont très similaires. La toiture est faite de planches de bois au-dessus de solives de bois appuyées sur des poutres et colonnes d'acier. Le plancher du rez-de-chaussée est une dalle sur sol en béton.

Selon les observations effectuées lors de la visite, les planches du « mill floor » sont orientées perpendiculaires à l'avenue de Hampton pour les sections 1 et 2 alors que les solives sont orientées de façon parallèle pour les sections 3 et 4.

Pour la suite du rapport, on nommera les différentes parties du bâtiment selon les sections indiquées ci-dessous :

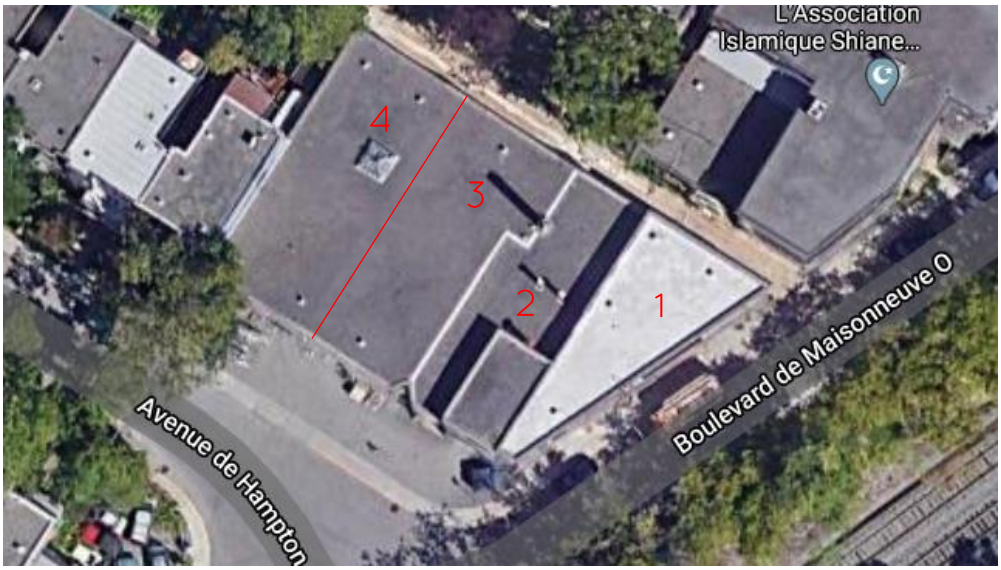


ILLUSTRATION 2.1: VUE AÉRIENNE DU BÂTIMENT (SOURCE : GOOGLE.CA/MAPS)

3 NATURE DES SOLS

Lors de la visite, nous avons constaté d'importants signe qui nous laissent croire qu'il y a eu des tassements différentiels au niveau des fondations du bâtiment. On a donc consulté les cartes indiquant la géologie des dépôts meubles et l'épaisseur de la couche de dépôt meuble afin de déterminer sur quel type de sol les assises (fondations) du bâtiment sont appuyées.

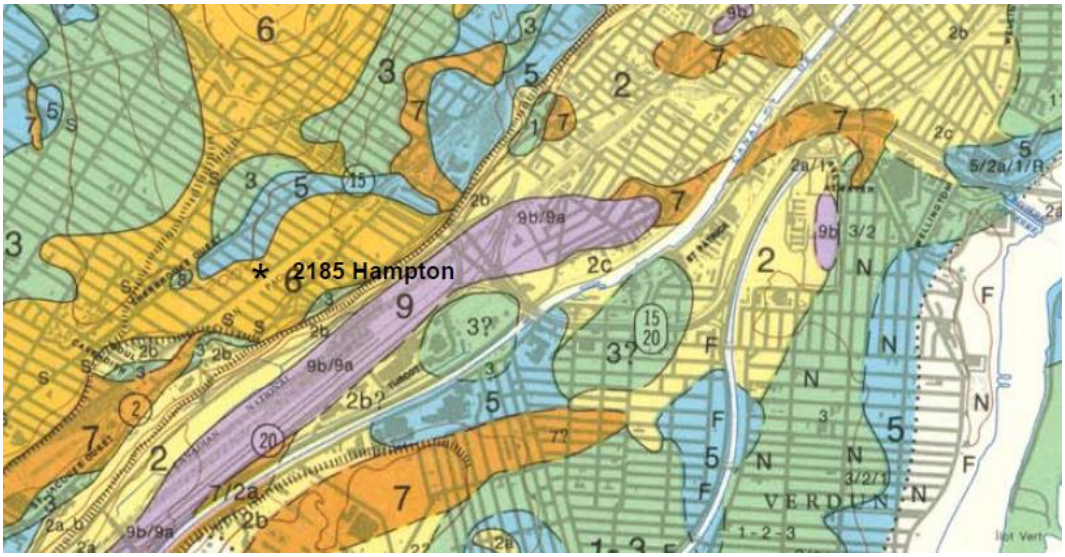


ILLUSTRATION 3.1 — GÉOLOGIE DES DÉPÔTS MEUBLES

La carte de géologie des dépôts meubles de Montréal indique que les fondations sont probablement appuyées sur un dépôt de sable, gravier avec coquillages marins. Les dépôts de sable et gravier n'ont généralement pas de très grande capacité portante. Une zone 5 est cependant située à proximité. La zone 5 correspond à des sols argileux, qui peuvent être instables et sensible à l'assèchement des sols. Il est probable que les déformations au niveau des fondations proviennent de défaillance et de la détérioration ou d'un sous-dimensionnement des fondations.

ILLUSTRATION 3.2 — COURBES DES ÉPAISSEURS DE DÉPÔTS MEUBLES

La carte indiquant les épaisseurs de dépôts meubles sur le roc de Montréal indique une épaisseur entre 50 et 60 pieds de dépôt meubles. La couche de dépôts meubles dans ce secteur est donc assez importante. Il devient donc très coûteux de stabiliser les fondations avec des pieux étant donné la longueur requise afin d'atteindre le roc.

Prendre note que ces cartes (géologie des dépôts meubles et la carte indiquant les épaisseurs de dépôts) sont approximatives, et que, dans le cadre de travaux de reconstruction des fondations, il est recommandé de faire effectuer des forages et puits exploratoires par un laboratoire spécialisé en géotechnique pour déterminer exactement le type de sol. Lors de la visite du 28 mai 2020, nous avons identifié des tassements fissures importantes dans les murs et dalles sur sol qui peuvent être causés par un tassement des fondations. Des travaux majeurs de stabilisation ou de reconstruction sont à prévoir sur les fondations du bâtiment.

4 EXPERTISE SUR LA SECTION 1

La section 1 à une forme de triangle en plan. Elle longe le boulevard de Maisonneuve O. Elle fait entre ± 5 et ± 35 pieds de largeur par ± 80 pieds de profondeur. Cette section a 2 étages sur toute sa superficie. Le revêtement extérieur est fait de brique sur la façade de Maisonneuve O. et un crépit sur la façade arrière donnant sur la ruelle. Vue la présence de finis architecturaux, la structure était peu visible. On remarque cependant, autant à l'étage qu'au rez-de-chaussée, plusieurs retombées de plafond à intervalle d'environ 10 pieds qui cachent probablement des poutres de bois ou d'acier. À certains endroits du plafond de l'étage, on a pu observer des planches clouées communément appelées « mill floor ».

Des fissures en escalier ont été observées dans le revêtement de maçonnerie. De plus, la maçonnerie semble se détacher du bâtiment avec le temps, car une fissure s'est créée à la jonction de la maçonnerie et du crépit. Des linteaux d'acier sont aussi très corrodés. Les fissures en escalier sont occasionnées par des tassements différentiels des appuis. Comme elles sont observables au rez-de-chaussée, cela est probablement causé par une déficience de fondation tel que des fondations d'une profondeur insuffisante afin d'avoir une protection adéquate contre les cycles de gel et de dégel. Les joints de mortiers s'effrites et se sont vidés par endroit.

ILLUSTRATION 4.1

Façade de la section 1. On note que cette section est haute de 2 étages sur toute sa superficie.

ILLUSTRATION 4.2

Fissures en escalier dans la brique extérieure.

ILLUSTRATION 4.3

Joints de maçonnerie effrités et vidés par endroits.

ILLUSTRATION 4.4

Face visible du linteau très corrodée. Absence de chantepleure afin de permettre l'humidité de s'évacuer.

ILLUSTRATION 4.5

Détachement du parement de brique par rapport à la section de mur perpendiculaire.

ILLUSTRATION 4.6

Présence de retombées au plafond de l'étage.

ILLUSTRATION 4.7

Finition intérieure de plafond de l'étage démolie. La présence d'une panne laisse croire qu'il y a eu des problèmes d'infiltration d'eau. On peut voir les planches de « mill floor » ou l'isolant est enlevé.

ILLUSTRATION 4.8

Section arrière au rez-de-chaussée. On a pu voir 2 colonnes d'acier et 2 colonnes de maçonnerie de brique.

ILLUSTRATION 4.9

Importantes fissures dans la dalle sur sol du rez-de-chaussée.

On observe de nombreuses importantes fissures dans la dalle sur sol du rez-de-chaussée. Ces fissures peuvent être causées, entre autres, par une mauvaise qualité de béton, une épaisseur de béton insuffisante, un sol mal compacté ou mal drainé. Une reconstruction complète du plancher est donc à prévoir dans le cadre d'une rénovation du bâtiment.

Il nous était impossible d'observer la composition, la profondeur et la largeur des fondations. Il est probable que la profondeur ne soit pas adéquate pour protéger les fondations du gel et qu'un certain mouvement peut se produire lors du gel des sols d'assise (le Code recommande 5' de profondeur pour la région de Montréal).

5 EXPERTISE SUR LA SECTION 2

La section 2 fait ± 27 pieds de largeur par ± 80 pieds de profondeur. Cette section fait 1 étage de 14'-2'' de haut sauf pour une portion à l'avant de ± 14 pieds par ± 30 pieds qui est 2 étages et dont la hauteur libre est de ± 9'-6'' au rez-de-chaussée. Le 2e étage est

seulement accessible par la section 1. Ce 2e étage ne semble pas d'origine. Il a probablement été ajouté lors de la construction de la section 1.

La charpente du toit est faite d'un assemblage de pièces de bois cloués ensemble communément appelé « mill floor » de portées de ± 10 pieds de longueurs appuyées sur des poutres de bois. Les poutres font ± 9 1/2'' de largeur par 14'' de profondeur. Les poutres sont appuyées sur un axe de colonne qui donne une portée de ± 20 pieds et une autre de ± 7 pieds. Certaines poutres ont des jambes de force qui relient les poutres aux colonnes.

Les poutres, colonnes et le platelage présente de nombreux signes d'humidité excessive. On voit aussi de grandes fissures longitudinales qui peuvent être du au séchage du bois. Certaines poutres ont des plaques d'acier qui ont probablement été installés afin de limiter l'agrandissement des fissures. Les deux poutres vers l'arrière n'ont pas de jambes de force malgré le fait que la dimension des poutres, la portée et la largeur tributaire sont identiques aux autres poutres avec jambes de force. Cette situation est très préoccupante et laisse croire que les jambes de force ont probablement été enlevées sans renforcement de la structure. En supposant des charges très conservatrices, les poutres existantes ont la capacité de porter sur 20 pieds de longueur sans jambes de force seulement si ont enlève les facteurs de sécurité. Cette situation est présente donc un danger pour les occupants d'autant plus qu'une accumulation de neige peut être créée par le fait que la section 1 est plus haute que la section 2. Il est fort probable que la section 1 ait été construire après la section 2. Comme elle est plus haute, une accumulation de neige de forme triangulaire doit être considérée dans les calculs de charges du toit. Aucun signe de renforcement des poutres pour supporter les charges additionnelles d'accumulation n'est visible.

Lors de la visite du 28 mai 2020, on a noté que les murs de bloc du périmètre comportent de nombreuses fissures et que le béton des blocs s'effrite. Le mortier entre les blocs est en mauvais état et s'est effrité au fil des années sur une bonne profondeur. Aucune cellule ne semble remplie de mortier et aucune armature horizontale ni verticale n'a été observée, le mortier est donc le seul lien entre les blocs. L'état de dégradation avancé des murs de bloc porte à croire que les murs extérieurs ne sont pas étanches. L'exposition à l'eau explique probablement la dégradation des murs d'origine. La peinture du côté intérieur a aussi contribué à conserver l'humidité dans le bloc l'empêchant d'être évacuée. Les linteaux sont aussi très dégradés et les fissures verticales peuvent être un signe de problèmes au niveau des fondations.

Comme pour la section 1, on observe de nombreuses importantes fissures dans la dalle sur sol du rez-de-chaussée. Ces fissures peuvent être causées, entre autres, par une mauvaise qualité de béton, une épaisseur de béton insuffisante, un sol mal compacté ou mal drainé. Une reconstruction complète du plancher est donc à prévoir dans le cadre d'une rénovation du bâtiment.

ILLUSTRATION 5.1

Façade de la section 2.

ILLUSTRATION 5.2

Ensemble de la section 2 vue de façade principale vers l'arrière. On remarque que les 2 poutres vers l'arrière n'ont pas de jambe de force comparativement aux autres poutres.

ILLUSTRATION 5.3

Traces d'infiltration d'eau et d'humidité excessive en dessous du mill floor, sur les poutres et les colonnes. La résistance du bois peut être grandement diminuée.

ILLUSTRATION 5.4

On voit une plaque de renfort sur la poutre probablement afin de corriger des fissures longitudinales. Les jambes de forces ne sont pas de dimension constantes mêmes si toutes les poutres semblent supporter sensiblement les mêmes charges.

ILLUSTRATION 5.5

La plupart des poutres et colonnes ont des fissures longitudinales importantes comme sur cette photo. Cela peut être dû à mauvais contrôle de l'humidité ambiante (trop de variation).

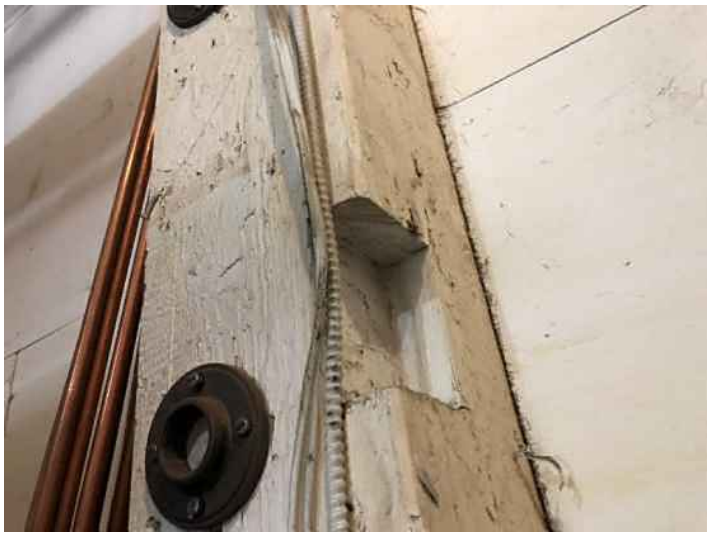


ILLUSTRATION 5.6

On peut observer des entailles dans les colonnes de bois sans aucun renforcement.

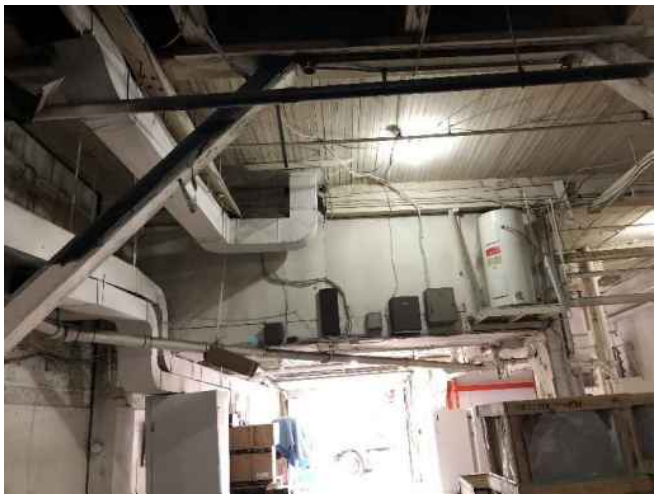


ILLUSTRATION 5.7

Vue d'ensemble de l'arrière vers l'avant. On remarque la zone où le plafond est plus bas. Cela correspond à l'ajout d'un 2e étage.

ILLUSTRATION 5.8

Le mur de bloc de maçonnerie entre les sections 1 et 2 est en très mauvais état. On voir des signes de délamination et de détérioration du béton et des joints de mortier. Le mur n'est pas stabilisé à la charpente principale.

ILLUSTRATION 5.9

Des ouvertures ont été faites dans le mur de bloc sans aucun ajout de linteau.

ILLUSTRATION 5.10

Fissuration verticale du mur entre les sections 1 et 2. Cela peut être dû à un problème de tassement des fondations.

On remarque aussi des blocs démolis et des joints vidés.

ILLUSTRATION 5.11

Le mur arrière vue de la ruelle est fissuré et délaminé par endroit.

ILLUSTRATION 5.12

Les linteaux au-dessus des fenêtres du mur arrière sont en mauvais état, On voit aussi plusieurs fissures dans le mur.

ILLUSTRATION 5.13

La dalle sur sol est très fissurée.

6 EXPERTISE SUR LES SECTION 3 ET 4

Les section 3 et 4 sont très similaires. Chacune des sections fait environ 34 pieds de largeur par 80 pieds de profondeur. Ces sections ne font qu'un étage de hauteur avec des mezzanines par endroit. Les mezzanines reposent sur des colonnes appuyées directement sur la dalle sur sol.

La structure du toit est faite de solives de bois espacée au 24'' supportée par des poutres d'acier. Les solives sont parallèles à l'avenue de Hampton. Un axe de poutre et colonnes d'acier est présent au centre de chacune des sections. La distance entres les colonnes est de ± 19 pieds.

En vérifiant la capacité des solives existantes, on se rend compte qu'elles n'ont pas une capacité en flexion suffisantes pour supporter les charges de neige actuelles exigées par le Code National du bâtiment. Il n'y a donc aucun facteur de sécurité pour la résistance des solives. Nous n'avons pas vu aucun blocage entre les solives.

On note aussi que les dalles sur sol sont bosselées et fissurées. Ces fissures peuvent être causées, entre autres, par une mauvaise qualité de béton, une épaisseur de béton insuffisante, un sol mal compacté ou mal drainé. Une reconstruction complète du plancher est donc à prévoir dans le cadre d'une rénovation du bâtiment.

Le mur de bloc arrière est dans un état inquiétant. Une grande quantité de bloc s'est effrité jusqu'au point ou la paroi extérieure est complètement disparue. On observe de nombreuses fissures dont une particulièrement importante dans le haut d'une fenêtre près du coin du mur latéral gauche et du mur arrière.

Il nous était impossible d'observer la composition, la profondeur et la largeur des fondations. Il est probable que la profondeur ne soit pas adéquate pour protéger les fondations du gel et qu'un certain mouvement peut se produire lors du gel des sols d'assise (le Code recommande 5' de profondeur pour la région de Montréal).

ILLUSTRATION 6.1

Vue de la façade avant section 3.

ILLUSTRATION 6.2

Vue de la façade de la section 4.

ILLUSTRATION 6.3

Vue d'ensemble de la section 3 de l'arrière vers l'avant. On peut voir l'axe de poutre et colonne central.

ILLUSTRATION 6.4

Vue d'ensemble de la section 4 de l'arrière vers l'avant. La dalle sur sol est très fissurée.

ILLUSTRATION 6.5

Vue d'ensemble de la façade arrière. Il s'agit d'un mur de bloc recouvert de crépis. Les fissures ne sont pas qu'en surface. Elles sont profondes.

ILLUSTRATION 6.6

Les blocs, particulièrement à la base du mur et sous les allèges, s'effritent et se désagrège. Le mortier s'évide et de grandes parties de la paroi extérieur sont complètement désagrégées.

ILLUSTRATION 6.7

Exemple de bloc tellement effrité que la paroi extérieure est complètement démolie.

7 CONCLUSION

Le présent rapport expose un portrait global et factuel des déficiences en structure identifiées lors de la visite réalisée le 28 mai 2020 sur le bâtiment du 2185 avenue de Hampton à Montréal. Prendre note que l'inspection effectuée est visuelle et ne se limite qu'aux éléments de charpente apparents qui ne sont pas recouverts d'un finit architectural. Aucune vérification sur les détails architecturaux (étanchéité), les systèmes mécaniques et électriques n'ont été effectués.

Plusieurs items constatés lors de la visite nous indiquent que la structure ne respecte pas les normes en vigueur et qu'une bonne partie des éléments structuraux sont dans un état précaire.

Le bâtiment comporte un très grand nombre de déficiences devant faire l'objet de mesures correctives à court terme afin d'assurer la sécurité du publique et des occupants.

Il sera difficile, voire inefficace, de conserver les éléments existants et de les rendre conformes aux exigences des Codes et des règles de l'art en vigueur.

Des travaux de remplacement des murs de blocs seront à prévoir à court terme parce que leur état représente un risque d'effondrement des murs. Les murs ne sont pas généralement pas porteurs des poutres principales, mais ils contribuent à leur stabilisation latérale.

Les murs et fondations existants ne serait pas apte à supporter aucune charge additionnelle. Ainsi, il ne serait pas réalisable d'ajouter des étages ou des sous-sols sans démolir complètement le bâtiment.

Advenant une transformation du bâtiment en logements habitables, il faudrait reconstruire tous les murs afin de permettre une étanchéisation et isolation adéquate.

Nous demeurons disponibles pour discuter des différents scénarios envisagés pour régler les problèmes du bâtiment ou si des expertises additionnelles ou estimations sont requises pour vous guider dans votre décision.

Espérant le tout conforme à vos attentes.

N'hésitez pas à nous contacter pour toute question et/ou tout commentaire.

Daniel Turcotte, ing.
MA-TH inc.

PROVISION
CONSTRUCTION

Projets de développement résidentiel au 2174, avenue de Clifton, au 2185, avenue de Hampton et au 2161, avenue de Melrose, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce

Étude d'impact sur la circulation

Aristomen Anéziris, ing.

27 octobre 2020

Projets de développement résidentiel au 2174, avenue de Clifton,
au 2185, avenue de Hampton et au 2161, avenue de Melrose,
dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce

Document préparé et vérifié par :

Aristomen Anéziris, ing. 41954

Le présent rapport a été préparé par Aristomen Anéziris, ing. pour le compte de la firme Provision Construction. Toute utilisation qu'une tierce partie fera de ce rapport ou toute action ou décision prise sur son fondement demeure la responsabilité de ladite partie.

Version	Transmission	Date
Finale	Version électronique **Robert Tortorici, partner** **Mazine Malhi, ing. Engineer/Design Consultant**	27 octobre 2020
Préliminaire 1.0	Version électronique **Mazine Malhi, ing. Engineer/Design Consultant**	14 octobre 2020

Table des matières

1. INTRODUCTION 1
1.1 Contexte 1
1.2 But de l'étude 2
1.3 Secteur à l'étude 2

2. ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE 3
2.1 Classification routière 3
2.2 Caractéristiques géométriques 3
2.3 Vitesse affichée 5
2.4 Contrôle de la circulation 5
2.5 Règlementation du stationnement 6
2.6 Transport en commun 6
2.7 Réseau cyclable 7
2.8 Débits de circulation 7
2.9 Analyse de capacité 9

3. GÉNÉRATION ET DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS 10
3.1 Outils d'évaluation 10
3.2 Génération des déplacements 10
3.3 Distribution des déplacements 11

4. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION 13
4.1 Impact sur les conditions d'écoulement de la circulation 13
4.2 Pertinence d'intervention 14
4.3 Stationnement hors rue 14
4.3.1 Taux selon l'enquête O-D 14
4.3.2 Règlement municipal en vigueur 14
4.3.3 Règlement municipal à venir 15
4.4 Stationnement sur rue 16
4.4.1 Avenue de Melrose 16
4.4.2 Avenue de Clifton 16
4.4.3 Avenue de Hampton 17
4.5 Déplacements actifs 17
4.6 Stationnement pour vélos 17
4.6.1 Règlementation en vigueur 17
4.6.2 Règlementation à venir 18
4.7 Déplacements en transport en commun 18
4.8 Livraison 18
4.9 Mesures d'atténuation et d'accompagnement 19
4.9.1 Sécurité 19
4.9.2 Stationnement intérieur 19
4.9.3 Stationnement pour vélos 19

5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS 20
5.1 Conclusion 20
5.2 Recommandations 21

Annexe 1 – Débits de circulation
Annexe 2 – Analyse de capacité – Situation actuelle
Annexe 3 – Analyse de capacité – Situation prévisible
Annexe 4 – Enquête origine-destination secteur NDG

Liste des figures

Figure 1 Sites de développement 1
Figure 2 Contrôle de la circulation 5
Figure 3 Transport en commun 6
Figure 4 Réseau cyclable 7
Figure 5 Débits de circulation – Situation actuelle – 7h45 – 8h45 8
Figure 6 Débits de circulation – Situation actuelle – 16h30 – 17h30 9
Figure 7 Distribution des déplacements générés par le projet – 7h45 – 8h45 12
Figure 8 Distribution des déplacements générés par le projet – 16h30 – 17h30 12

Liste des tableaux

Tableau 1 Débits de circulation comparatifs sur la rue Sherbrooke (total deux directions), immédiatement à l'est du boulevard Cavendish - 2018 versus 2020 8
Tableau 2 Analyse de capacité – Situation actuelle 9
Tableau 3 Génération des déplacements 11
Tableau 4 Analyse de capacité – Situation prévisible 13

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

Ce document présente les résultats des analyses d'impact sur la circulation associées à trois projets de développement.

Le projet du 2161, avenue de Melrose (développement 1), recevra 48 unités de logement. Le stationnement de 17 unités sera accessible via ladite avenue.

Celui localisé au 2174, avenue de Clifton (développement 2), prévoit la construction d'un bâtiment qui recevra 38 unités de logement. Un stationnement intérieur de 13 unités sera accessible par une ruelle qui relie les avenues de Clifton et Belgrave, au nord du boulevard de Maisonneuve.

Finalement, celui localisé au 2185, avenue de Hampton (développement 3), recevra 40 unités de logement. Un stationnement intérieur de 13 unités sera accessible par ladite avenue à quelques dizaines de mètres au nord du boulevard de Maisonneuve.

Figure 1 – Sites de développement

1.2 But de l'étude

Le signataire de ce rapport a reçu le mandat d'identification les impacts des développements sur la circulation et de proposées des mesures afin d'atténuer ceux-ci.

En plus de l'introduction, ce rapport comprend les chapitres suivants :

- État de la situation existante
- Génération et distribution des déplacements
- Impacts et mesures d'atténuation
- Conclusion et recommandations

1.3 Secteur à l'étude

En tenant compte des sens uniques dans le secteur, la zone d'étude est limitée par les axes suivants :

- Rue Sherbrooke au nord
- Boulevard de Maisonneuve, au sud
- Avenue Wilson à l'est
- Avenue Hingston, à l'ouest

2. ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE

2.1 Classification routière

Tel qu'identifié dans le plan du réseau artériel de l'agglomération de Montréal, la rue Sherbrooke joue le rôle d'une artère.

Le boulevard de Maisonneuve ne fait pas partie du réseau artériel à cet endroit. Il joue le rôle d'une collectrice.

Les avenues sises dans la zone d'étude sont toutes des rues locales.

2.2 Caractéristiques géométriques

La rue Sherbrooke est dotée de deux voies de circulation par direction. La voie de droite est réservée aux autobus et aux taxis en direction est le matin (6h30 - 9h30) et en direction ouest le soir (15h30 – 18h30), les jours de semaine.

Le boulevard de Maisonneuve, à sens unique vers l'ouest, est doté d'une voie de circulation et d'une voie de stationnement (côté nord). Du côté sud, on retrouve une voie cyclable bidirectionnelle. À la hauteur de l'avenue Melrose, la largeur de la chaussée dudit boulevard est de 9,0 m, incluant 2,7 m pour la voie cyclable. Aux intersections du boulevard de Maisonneuve et des avenues à sens unique vers le sud, un court mail de béton sépare la voie cyclable de la voie de circulation.

En axe nord-sud, les avenues sont toutes à sens unique, offrant une voie de circulation avec stationnement en bordure des deux côtés. Le sens de la circulation est le suivant :

- Avenue Wilson, à sens unique vers le sud;
- Avenue de Melrose, à sens unique vers le nord;
- Avenue Régent, à sens unique vers le sud;
- Avenue de Clifton, à sens unique vers le nord;
- Avenue Belgrave, à sens unique vers le nord;
- Avenue de Hampton, à sens unique vers le sud;
- Avenue Hingston, à sens unique vers le nord.

La largeur de la chaussée a été relevée aux trois axes routiers donnant accès aux développements :

- Avenue de Melrose : 9,2 m (photo 1);
- Avenue de Clifton : 9,2 m (photo 2);
- Avenue de Hampton : 9,0 m (photo 3).

Photo 1 – Avenue de Melrose, au nord du boulevard de Maisonneuve

Photo 2 – Avenue de Clifton, au nord du boulevard de Maisonneuve

Photo 3 – Avenue de Hampton, au nord du boulevard de Maisonneuve

2.3 Vitesse affichée

La vitesse affichée est de 40 km/h sur la rue Sherbrooke et de 30 km/h dans le réseau local de la zone d'étude.

2.4 Contrôle de la circulation

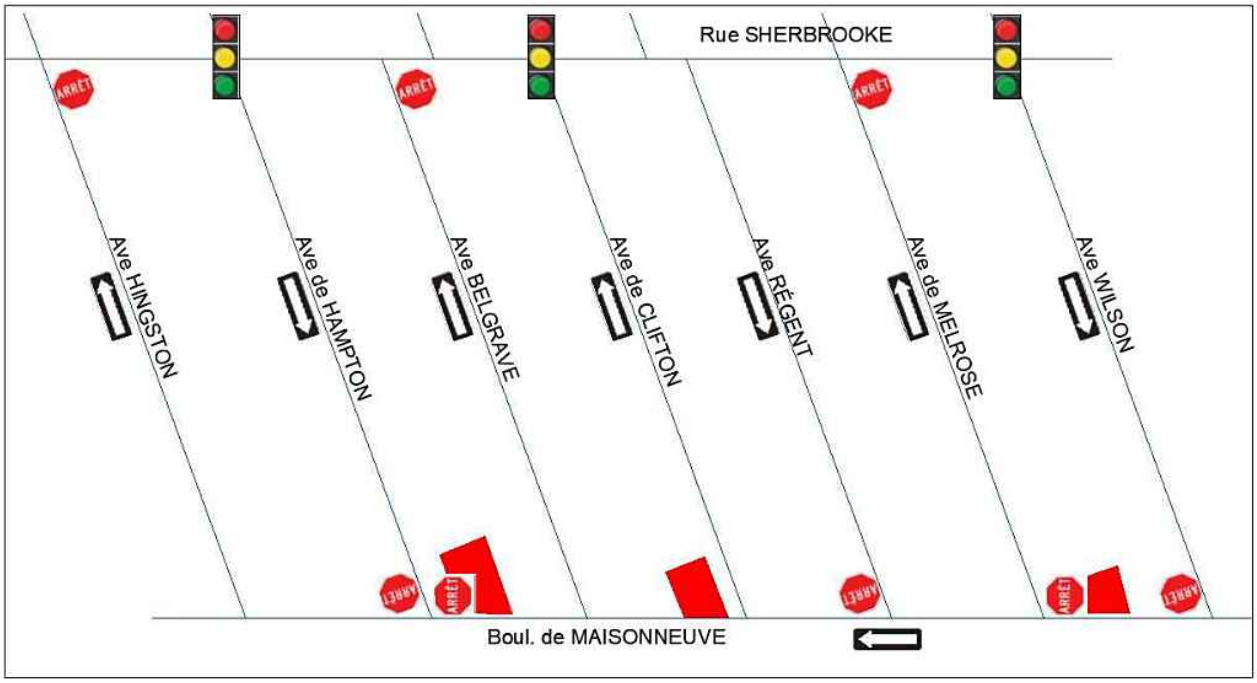
La figure 2 illustre le type de contrôle de la circulation dans le secteur d'étude. Des feux de circulation se retrouvent sur la rue Sherbrooke à la hauteur des avenues Wilson, de Clifton et de Hampton.

Sur le boulevard de Maisonneuve, la circulation est contrôlée par des arrêts à la hauteur des avenues de Melrose et de Hampton. Au premier endroit, on retrouve un lien souterrain permettant aux piétons et aux cyclistes de traverser les voies ferrées au sud dudit boulevard.

Il est à noter que la circulation des camions est interdite sur les différentes avenues, excepté pour la livraison locale.

Des dos-d'âne se retrouvent sur les différentes avenues.

Figure 2 – Contrôle de la circulation



2.5 Règlementation du stationnement

Sur la rue Sherbrooke, le stationnement est permis en tout temps, excepté aux heures d'opération de la voie réservée où l'arrêt est interdit. Le stationnement est payant sur la majorité du tronçon.

Dans l'axe du boulevard de Maisonneuve, du côté nord, le stationnement est permis en tout temps, excepté aux périodes d'entretien. Une zone réservée à la livraison (7h à 19h, du lundi au vendredi) se retrouve entre les avenues de Clifton et Belgrave.

En axe nord-sud, sur les avenues, le stationnement est généralement permis, excepté lors des périodes d'entretien. Ces périodes couvrent une période de deux heures, généralement en début d'après-midi, un seul jour de semaine, du 1er avril au 1er décembre. La journée touchée n'est pas la même pour les deux côtés de la même avenue. On retrouve des espaces de stationnement réservés aux détenteurs de permis (SRRR zone 12, de 9h à 21h, du lundi au vendredi) dans certains tronçons des avenues Wilson et Hingston.

Une observation effectuée le jeudi 8 octobre 2020, entre 6h45 et 7h, montre que seulement 34 espaces de stationnement étaient disponibles, au total, sur les différentes avenues de la zone d'étude (excepté l'avenue de Clifton où le stationnement était interdit suite à des travaux). Cela correspond à un taux d'occupation de l'ordre de 93%. À 11h45, le taux d'occupation descend à 88 %.

2.6 Transport en commun

Les circuits d'autobus no. 105 (Sherbrooke) et 420 (express Notre-Dame-de-Grâce) circulent sur la rue Sherbrooke. Le premier dessert, entre autres, la station de métro Vendôme (ligne orange). La fréquence atteint les 20 bus/h aux heures de pointe. Le second dessert. Entre autres, les stations de métro Lucien-L'Allier, Bonaventure et Square Victoria (ligne orange). Sa fréquence atteint les 4 bus/h aux heures de pointe, avec desserte directionnelle seulement.

Figure 3 – Transport en commun

Source web de la STM

2.7 Réseau cyclable

Tel qu'indiqué à la section 2.2, on retrouve une voie cyclable bidirectionnelle sur le boulevard de Maisonneuve. Celle-ci permet d'accéder au centre-ville de Montréal et, entre autres, à la station de métro Vendôme dont l'accès est situé, sur le boulevard de Maisonneuve, à près de 920 m à l'est de l'avenue Wilson.

Une station Bixi se retrouve sur l'avenue Melrose, au sud de la rue Sherbrooke.

Figure 4 – Réseau cyclable

Source web : Réseau cyclable de Montréal

2.8 Débits de circulation

Tel qu'entendu avec les représentants de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, les relevés de la circulation sont limités au secteur de développement no. 2 (Avenue Clifton), soit les intersections dans le quadrilatère Sherbrooke/Régent/de Maisonneuve/Clifton. Les relevés ont été effectués aux heures de pointe du matin et du soir en octobre 2020.

Compte tenu de la situation anormale reliée à la pandémie (Covid-19), il a été décider de comparer les comptages effectués à l'intersection Sherbrooke/Cavendish, par la Ville de Montréal, le 7 août 2018 à ceux relevés dans ce mandat le 30 septembre 2020. La différence entre les deux comptages permettra d'évaluer le degré de baisse de l'achalandage relié à la pandémie.

Le tableau 1 présente le débit total sur la rue Sherbrooke, immédiatement à l'est du boulevard Cavendish, pour les deux relevés.

Tableau 1 – Débits de circulation comparatifs sur la rue Sherbrooke (total deux directions), immédiatement à l'est du boulevard Cavendish
2018 versus 2020

Date du comptage	7h45 - 8h45	16h - 17h
Mardi 7 août 2018	925 véh/h	1118 véh/h
Mercredi 30 septembre 2020	961 véh/h	1108 véh/h
Différence:	+36 véh/h	-10 véh/h

Comme l'indiquent les résultats, les débits de circulation de 2020 sont tout à fait comparables à ceux de 2018. Même avec un accroissement moyen annuel de 1%, la différence entre les débits des deux périodes serait inférieure à 3%. Pour cette raison, les débits relevés en 2020 sont utilisés tels quels, sans facteur d'ajustement.

Les figures 5 et 6 illustrent les débits de circulation relevés dans le quadrilatère entourant le développement no. 2 (Clifton), respectivement pour les heures de pointe du matin et du soir. Les comptages n'ont toutefois pas été effectués sur le boulevard de Maisonneuve compte tenu des travaux dans le secteur.

Autant à l'heure de pointe du matin que celle du soir, le débit total (deux directions) sur la rue Sherbrooke tourne autour de 900 véh/h.

À l'heure de pointe du soir, le débit entrant sur l'avenue Régent dépasse les 50 véh/h. Une partie de la circulation entrant sur ladite avenue provient de l'avenue de Clifton. Cela pourrait être associé à la circulation provenant de l'est sur le boulevard de Maisonneuve qui fait un détour par l'avenue de Clifton pour rejoindre l'avenue Régent ou encore à une circulation qui cherche des places de stationnement.

Figure 5 – Débits de circulation (véh/h)
Situation actuelle - *7h45 – 8h45*

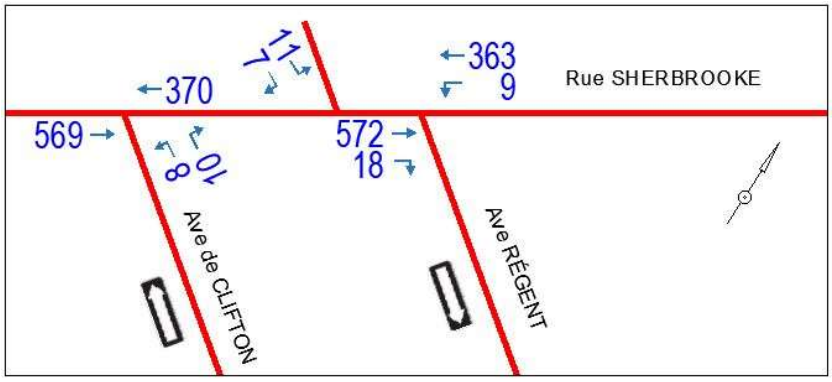
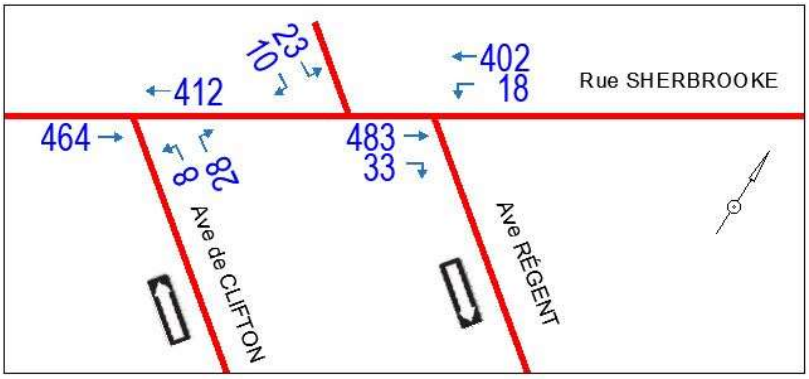


Figure 6 – Débits de circulation (véh/h)
Situation actuelle - 16*h30 – 17h30*



2.9 Analyse de capacité

Les analyses de capacité sont effectuées à l'aide de l'outil Synchro 10 et du module SimTraffic. Les intersections Sherbrooke/Régent et Sherbrooke/de Clifton sont analysées. Les simulations ne tiennent pas en compte des contraintes d'écoulement ailleurs dans le réseau routier, notamment à l'approche du boulevard Décarie.

Le tableau 2 présente, pour chacun des mouvements, le rapport débit/capacité, le retard moyen ainsi que le niveau de service dans la zone d'étude. Les résultats découlent d'une moyenne de 5 passes de simulations. Les résultats détaillés sont présentés en annexe.

Autant à l'heure de pointe du matin qu'à l'heure de pointe du soir, les niveaux de service actuels aux deux intersections de la rue Sherbrooke sont bons, variant de « A » à « C ». Aucun mouvement ne présente un mauvais niveau de service.

Tableau 2 – Analyse de capacité
Situation actuelle

Intersection	Approche	Mouvement	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
			Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service	Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service
Sherbrooke/de Clifton	Est	Tout droit	370	0,58	10,4 B	412	0,52	9,9 A
	Ouest	Tout droit	569	0,68	13,3 B	464	0,64	11,6 B
	Sud	Virage à gauche	8	0,14	18,6 B	6	0,28	31,7 C
		Virage à droite	10	0,14	23,8 C	28	0,28	26,7 C
	Ensemble des mouvements				12,4 B			11,4 B
Sherbrooke/Régent	Est	Virage à gauche	9	0,02	5,3 A	18	0,03	6,7 A
		Tout droit	363	0,02	1,0 A	402	0,03	1,5 A
	Ouest	Tout droit	572	0,41	1,4 A	483	0,35	1,8 A
		Virage à droite	18	0,01	1,3 A	33	0,35	1,3 A
	Ensemble des mouvements				1,3 A			1,7 A

LÉGENDE

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

3. GÉNÉRATION ET DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS

Cette section présente la génération des déplacements des trois projets de développement ainsi que la distribution de celle-ci dans le réseau routier du secteur.

3.1 Outils d'évaluation

La détermination des débits générés par un projet de développement est généralement effectuée en tenant compte des taux de génération provenant du document « Trip Generation Manual » de l'ITE. Les débits bruts sont ajustés en tenant compte des différentes parts modales des déplacements dans le secteur Sud-Est, tels qu'identifiées dans l'enquête origine-destination de l'ARTM de 2018 (voir extrait en annexe).

3.2 Génération des déplacements

Le tableau 3 présente l'évaluation des déplacements véhiculaires, en transport en commun ainsi que les déplacements actifs aux heures de pointe du matin et du soir.

Le débit véhiculaire généré est estimé à 9 à 11 véh/h pour chacun des projets. Par exemple, pour le développement no. 1 (2185, Avenue de Hampton), à l'heure de pointe du matin, le débit véhiculaire généré est de 2 véh/h entrant sur le site et 7 véh/h sortant du site. À l'heure de pointe du soir, le débit véhiculaire généré est de 7 véh/h entrant et de 3 véh/h sortant.

Les déplacements en transport en commun sont également faibles, soit de l'ordre de 6 à 9 déplacements par développement aux heures de pointe. Les déplacements actifs sont encore plus faibles avec un nombre de 2 à 3 déplacements par projet aux heures de pointe.

Tableau 3 – Génération des déplacements

Développement	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Entrant	*Sortant*	*Entrant*	*Sortant*
1) 2185 Avenue de Hampton				
Résidentiel [1] 40 unités	3	15	14	7
Part modale [2]:				
a) Auto	2	7	7	3
b) Transport en commun	1	6	5	3
c) Déplacement actif	0	2	2	1
2) 2174 Avenue de Clifton				
Résidentiel [1] 38 unités	3	14	13	7
Part modale [2]:				
a) Auto	2	7	7	4
b) Transport en commun	1	5	5	2
c) Déplacement actif	0	2	2	1
3) 2161 Avenue de Melrose				
Résidentiel [1] 48 unités	4	18	17	8
Part modale [2]:				
a) Auto	2	9	9	4
b) Transport en commun	1	7	6	3
c) Déplacement actif	0	2	2	1

1: Code 230, Trip Generation Manual, 9t Edition, ITE

2: Parts modales définies dans l'enquête O-D 2018 de l'ARTM

3.3 Distribution des déplacements

La distribution des déplacements est basée sur les patrons de la circulation de la situation actuelle dans la zone d'étude.

Les figures 7 et 8 présentent les débits générés distribués dans le réseau routier du secteur à l'étude, respectivement pour les heures de pointe du matin et du soir. Cette circulation s'ajoute à la circulation actuelle.

Aucune avenue dans le secteur d'étude ne voit un accroissement de la circulation de 10 véh/h ou plus. D'ailleurs, aucun mouvement sur la rue Sherbrooke et le boulevard de Maisonneuve ne s'accroit de plus de 10 véh/h.

Figure 7 – Distribution des déplacements générés par le développement (véh/h)
7h45 – 8h45

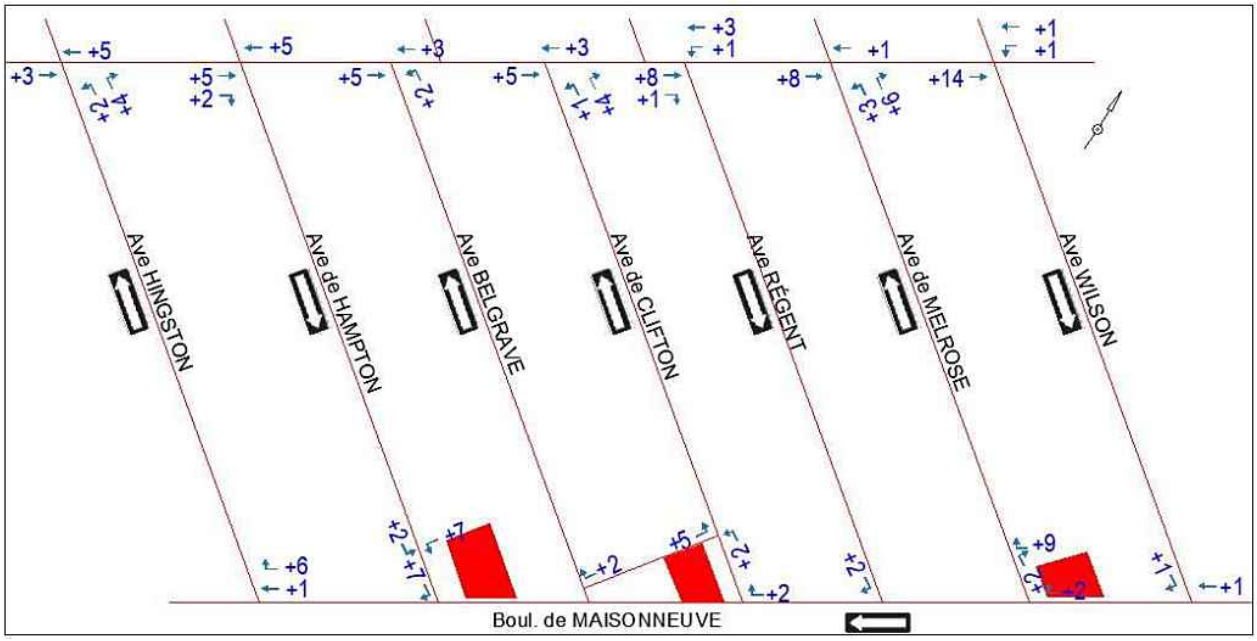
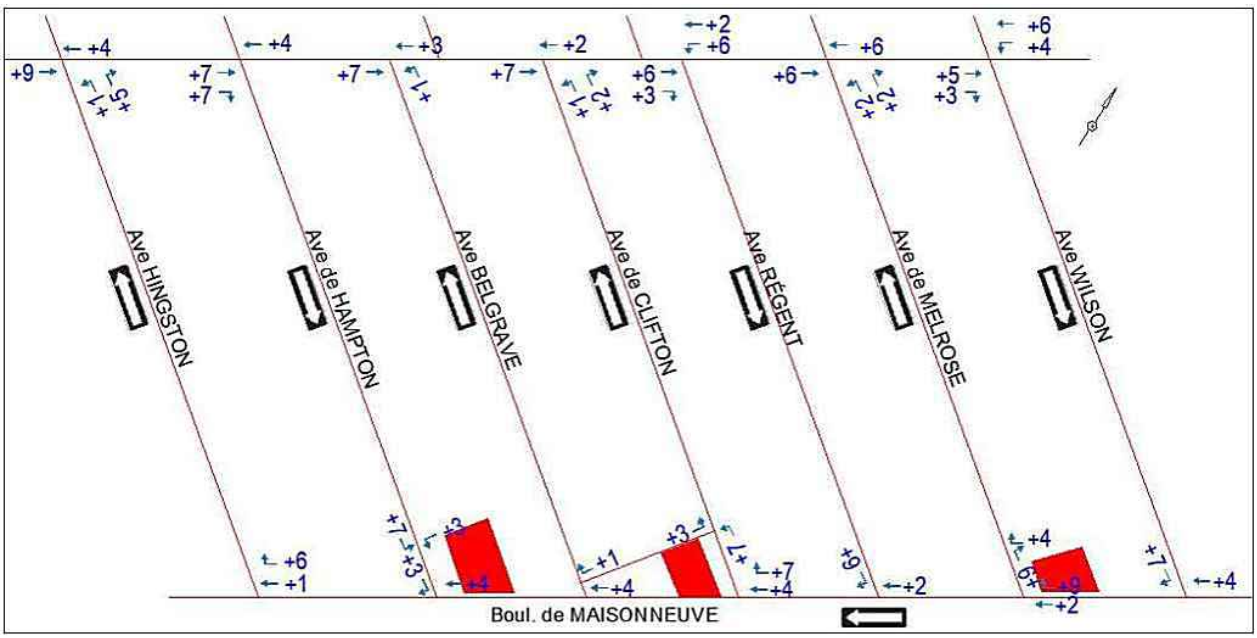


Figure 8 – Distribution des déplacements générés par le développement (véh/h)
16h30 – 17h30



4. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

Ce chapitre présente les impacts du projet sur les conditions d'écoulement de la circulation, l'accessibilité et le stationnement. Des mesures d'atténuation sont émises pour les problématiques identifiées.

4.1 Impact sur les conditions d'écoulement de la circulation

Les débits générés par les trois projets de développement (figures 7 et 8) sont ajoutés aux débits de la circulation actuelle (figures 5 et 6). Pour les fins de cette étude, nous n'avons pas réduit les débits de ceux présentement associés aux trois sites (commerces et industriel léger). Les résultats sont présentés au tableau 4. On y retrouve, pour chacun des mouvements aux intersections de la zone d'étude, le rapport débit/capacité, le retard moyen ainsi que le niveau de service. Les résultats découlent d'une moyenne de 5 passes de simulations. Les résultats détaillés sont présentés en annexe.

À l'heure de pointe du matin, aucun mouvement ne présente une détérioration du niveau de service.

À l'heure de pointe du soir, un seul mouvement présente une détérioration du niveau de service. Il est situé à l'intersection Sherbrooke/de Clifton, soit le mouvement :

- Mouvement tout droit de l'approche est, niveau de service passant de « A » à « B » (accroissement négligeable des retards moyens de 0,4 sec/véh)

Tableau 4 – Analyse de capacité
Situation prévisible

Intersection	Approche	Mouvement	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
			Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service	Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service
Sherbrooke/de Clifton	Est	Tout droit	373	0,58	10,1 B	414	0,52	10,3 B
	Ouest	Tout droit	574	0,69	12,3 B	471	0,65	12,4 B
	Sud	Virage à gauche	9	0,18	18,9 B	9	0,30	26,6 C
		Virage à droite	14	0,18	20,6 C	30	0,30	26,8 C
	Ensemble des mouvements				11,6 B			12,0 B
Sherbrooke/Régent	Est	Virage à gauche	10	0,02	6,1 A	24	0,04	7,8 A
		Tout droit	366	0,02	1,3 A	404	0,04	2,1 A
	Ouest	Tout droit	580	0,41	1,4 A	489	0,36	1,9 A
		Virage à droite	19	0,02	1,4 A	36	0,36	1,3 A
	Ensemble des mouvements				1,4 A			2,1 A

LÉGENDE

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

4.2 Pertinence d'intervention

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

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

Les trois projets de développement à l'étude n'impliquent aucune détérioration de deux niveaux de service. De plus, aucun mouvement ne présente un accroissement de plus de 30 véh/h dont le niveau de service actuel est E ou F. Ainsi, en fonction des résultats obtenus, aucune intervention ne serait requise pour atténuer les impacts du projet sur l'écoulement de la circulation.

4.3 Stationnement hors rue

Les développements des avenues de Clifton et de Hampton prévoient 13 unités de stationnement intérieur. Celui de l'avenue de Melrose prévoit 17 unités de stationnement intérieur.

4.3.1 Taux selon l'enquête O-D

Selon les résultats de l'enquête origine-destination 2018 de l'ARTM, le taux de possession automobile à dans le secteur Notre-Dame-de-Grâce est de 0,92 auto/logis (annexe). Pour les 126 logis (total trois développements), le nombre de places de stationnement requis (en fonction du taux moyen) est de 116 espaces. L'offre de 43 unités de stationnement est inférieure au besoin moyen de possession automobile dans le secteur.

4.3.2 Règlement municipal en vigueur

Selon l'article 566 du règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce (01-276), les taux requis d'unité de stationnement pour les bâtiments résidentiels sont les suivants :

- Superficie < 50 m^2 : 1 unité par 4 logements à 1 unité par logement;
- Superficie > 50 m^2 : 1 unité par 2 logements à 1,5 unité par logement;

Pour le projet de l'avenue de Melrose, on compte 22 des 48 unités dont la superficie est inférieure à 50 m^2. Pour celui de l'avenue de Clifton, 16 des 38 unités présentent une superficie inférieure à 50 m^2. Finalement, pour le développement de l'avenue de Hampton, 12 des 40 unités présentent une superficie inférieure à 50 m^2.

Ainsi, le nombre d'unités de stationnement requis (valeur minimale) est la suivante :

- Projet de l'avenue de Melrose: 19 unités (22/4 + 26/2)
  17 unités de stationnement seront offertes, soit un manque de 2 unités

- Projet de l'avenue de Clifton: 15 unités (16/4 + 22/2)
  13 unités de stationnement seront offertes, soit un manque de 2 unités

- Projet de l'avenue de Hampton: 17 unités (12/4 + 28/2)
  13 unités de stationnement seront offertes, soit un manque de 4 unités

L'offre totale de 43 unités de stationnement est inférieure à la valeur minimale exigée par l'arrondissement qui est de 51 unités.

4.3.3 Règlement municipal à venir

L'Arrondissement prévoit modifier certains articles dans son règlement d'urbanisme 01-276. À l'article 560, le nombre d'unités de stationnement ne doit pas dépasser le taux suivant :

- 1 unité par 90 m^2

Ainsi, le nombre maximal d'unités de stationnement permis est le suivant :

- Projet de l'avenue de Melrose: 31 unités (2759 m^2 / 90)
  17 unités de stationnement seront offertes, soit en deçà de la valeur maximale permise

- Projet de l'avenue de Clifton: 25 unités (2220 m^2 / 90)
  13 unités de stationnement seront offertes, soit en deçà de la valeur maximale permise

- Projet de l'avenue de Hampton: 28 unités (2475 m^2 / 90)
  13 unités de stationnement seront offertes, soit en deçà de la valeur maximale permise

Le nombre de places de stationnement offert dans les trois projets respecte le règlement à venir.

4.4 Stationnement sur rue

Les projets de développement prévoient la fermeture de quelques entrées charretières existantes et l'élimination d'une zone de livraison sur rue.

4.4.1 Avenue de Melrose

Sur l'avenue de Melrose, dans le cadran nord-est de son intersection avec le boulevard de Maisonneuve, on retrouve une entrée charretière de l'ordre de 12 m de longueur, immédiatement au nord de l'accès au passage souterrain (photo 4). Cette entrée charretière sera éliminée, permettant d'accroître de deux places la capacité d'accueil sur ladite avenue. Celle qui se situe à la limite nord du site sera conservée.

Sur le boulevard de Maisonneuve, l'élimination d'une entrée charretière donnant accès au bâtiment existant, permettra d'accroître d'une place la capacité d'accueil.

Photo 4 – Entrées charretières existantes devant le site de développement de Melrose

4.4.2 Avenue de Clifton

Sur l'avenue de Clifton, dans le cadran nord-ouest de son intersection avec le boulevard de Maisonneuve, on retrouve une entrée charretière de l'ordre de 6 m de longueur, en plus de celle devant la ruelle. La première entrée charretière sera éliminée, permettant d'accroître d'une place la capacité d'accueil sur ladite avenue.

Sur le boulevard de Maisonneuve, immédiatement à l'ouest de l'avenue de Clifton, on retrouve également une entrée charretière, de l'ordre de 8 m de longueur, qui dessert le site de développement. Cette entrée charretière sera éliminée permettant d'accroître d'une place la capacité d'accueil sur ledit boulevard.

Toujours sur ledit boulevard, une zone de livraison (7h à 19h, du lundi au vendredi) de l'ordre de 40 m de longueur, desservant le site, sera éliminée. Le stationnement pourra être permis en tout temps, excepté lors de la période d'entretien, augmentant ainsi la capacité d'accueil du stationnement d'environ 6 places le jour.

4.4.3 Avenue de Hampton

Sur l'avenue de Hampton, dans le cadran nord-est de son intersection avec le boulevard de Maisonneuve, on retrouve une entrée charretière de l'ordre de 10 m de longueur desservant le bâtiment actuel. Cette entrée charretière sera éliminée et remplacée par une nouvelle, de plus petites dimensions, à l'extrémité nord du site. Le projet n'a pas d'impact sur la capacité d'accueil du stationnement sur rue. Dans le cas où la borne-fontaine en place serait légèrement déplacée vers le sud, il pourrait être possible d'accroître, d'une ou deux places, la capacité d'accueil sur ladite avenue.

L'élimination d'une entrée charretière sur le boulevard de Maisonneuve, desservant le bâtiment existant, permet d'accroître d'une place la capacité d'accueil dans le secteur.

4.5 Déplacements actifs

Tel qu'indiqué à la section 3.2, l'accroissement des débits de piétons et de cyclistes est inférieur à 5 par projet par heure de pointe. La présence de trottoirs bordant les sites de développement et celle de la voie cyclable bidirectionnelle sur le boulevard de Maisonneuve facilitent ces déplacements.

La longueur de la traverse de la rue Sherbrooke, à la hauteur de l'avenue de Clifton, est de l'ordre de 18 m. La durée de la silhouette est de 11 secondes alors que celle de la main clignotante est de 14 secondes. Avec un débit piétonnier maximum de l'ordre de 50 piétons/h traversant la rue Sherbrooke (par traverse), la durée requise de la silhouette est de 7 secondes selon les normes du MTQ. Pour une vitesse de marche de 1,1 m/sec, la durée minimale requise de la main clignotante est de 16 secondes, soit 2 secondes de plus que la durée en place. La programmation en place pour les piétons devrait être revue.

4.6 Stationnement pour vélos

4.6.1 Règlementation en vigueur

Selon l'article 614 du règlement d'urbanisme, le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélo est de 5 pour le premier groupe de 10 logements, plus 1 unité pour chaque groupe de 10 logements additionnels. Selon l'article 613 du même règlement, un nombre d'unités de stationnement pour vélo supérieur au nombre exigé est autorisé.

Comme le projet prévoit l'aménagement d'une place pour vélo par unité de logement, l'offre en stationnement pour vélo est conforme à la règlementation en vigueur.

4.6.2 Règlementation à venir

Suite aux modifications à la règlementation d'urbanisme de l'Arrondissement, l'article 614 un nombre minimal d'unités de stationnement pour vélos, soit un taux de 1 unité / 70 m^2.

Ainsi, le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélos requis est le suivant :

- Projet de l'avenue de Melrose: 40 unités (2759 m^2 / 70)
  48 unités de stationnement seront offertes, soit en delà de la valeur minimale exigée

- Projet de l'avenue de Clifton: 32 unités (2220 m^2 / 70)
  38 unités de stationnement seront offertes, soit en delà de la valeur minimale exigée

- Projet de l'avenue de Hampton: 36 unités (2475 m^2 / 70)
  40 unités de stationnement seront offertes, soit en delà de la valeur minimale exigée

Le nombre de places de stationnement offert pour vélos dans les trois projets respecte le règlement à venir. Le promoteur devra s'assurer qu'un minimum de 20% de ceux-ci se retrouve à l'extérieur et au moins 50% à l'intérieur.

4.7 Déplacements en transport en commun

Tel qu'indiqué à la section 3.2, l'accroissement de l'achalandage en transport en commun est inférieur à 10 par projet par heure de pointe. Compte tenu de l'excellente desserte en transport en commun sur la rue Sherbrooke, cet accroissement n'a aucun impact sur la desserte.

4.8 Livraison

Aucune zone de livraison n'est requise pour les trois projets. La récupération des déchets se fera sur rue. Une salle à déchet (intérieure) est prévue sur chacun des sites.

4.9 Mesures d'atténuation et d'accompagnement

Les mesures d'atténuation et d'accompagnement sont décrites ci-après.

4.9.1 Sécurité

Tel qu'indiqué à la section 4.2, aucune intervention ne serait requise pour atténuer les impacts du projet de développement à l'étude. Une mesure d'atténuation est requise afin de mettre aux normes la programmation des feux de piétons à l'intersection Sherbrooke/de Clifton. La durée de la main clignotante pour traverser la rue Sherbrooke est présentement de 14 secondes alors qu'une durée minimale de 16 secondes serait requise compte tenu de la longueur de la traverse. Afin de ne pas modifier la répartition du feu vert, il est proposé de réduire de 2 secondes la durée de la silhouette fixe, passant de 11 secondes à 9 secondes, et d'augmenter, en conséquence, la durée de la main clignotante. Une vérification similaire devrait être effectuée aux autres intersections de l'arrondissement.

4.9.2 Stationnement intérieur

Selon l'article 561.1 du règlement d'urbanisme en vigueur, une unité en autopartage équivaut à 4 unités de stationnement. Ainsi, pour être conforme aux règlements touchant le nombre minimum de stationnements, le nombre de places suivant doit être dédié à l'autopartage :

- Projet de l'avenue de Melrose: 1 unité de stationnement
- Projet de l'avenue de Clifton: 1 unité de stationnement
- Projet de l'avenue de Hampton: 2 unités de stationnement

Cette mesure d'atténuation ne serait plus requise suite aux modifications prévues au règlement d'urbanisme de l'Arrondissement.

4.9.3 Stationnement pour vélos

L'offre prévue pour le stationnement des vélos est conforme à la réglementation en vigueur. Dans le cas de l'application prévue audit règlement, le promoteur devra prévoir au moins 20% des places de stationnement pour vélos à l'extérieur du bâtiment, et celles-ci devront être recouvertes par un toit ou par une saillie du bâtiment, être éclairées et situées à une distance maximale de 30 m d'un accès au bâtiment.

5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

5.1 Conclusion

Trois projets de développement résidentiel font l'objet de cette étude d'impact sur la circulation.

Le projet du 2161, avenue de Melrose, recevra 48 unités de logement. Le stationnement intérieur de 17 unités sera accessible via ladite avenue. Celui localisé au 2174, avenue de Clifton, prévoit la construction d'un bâtiment qui recevra 38 unités de logement. Un stationnement intérieur de 13 unités sera accessible par une ruelle qui relie les avenues de Clifton et Belgrave, au nord du boulevard de Maisonneuve. Finalement, celui localisé au 2185, avenue de Hampton, recevra 40 unités de logement. Un stationnement intérieur de 13 unités sera accessible par ladite avenue à quelques dizaines de mètres au nord du boulevard de Maisonneuve.

L'offre en places de stationnement est inférieure aux exigences du règlement d'urbanisme en vigueur de l'arrondissement. En effet, le nombre minimal de places de stationnement exigé est de 19 places pour le projet de Melrose (manque de 2 places), de 15 places pour le projet de Clifton (manque de 2 places) et de 17 places pour le projet de Hampton (manque de 4 places). Par contre, l'offre est conforme au projet de modification au règlement d'urbanisme de l'Arrondissement.

L'élimination d'entrées charretières existantes permet d'accroître la capacité d'accueil du stationnement sur rue. Pour le projet de Melrose, l'élimination de deux entrées charretières (une sur l'avenue de Melrose et l'autre sur le boulevard de Maisonneuve) permet de créer trois places de stationnement supplémentaires sur rue. Pour le projet de l'avenue de Clifton, l'élimination de deux entrées charretières (une sur l'avenue de Clifton et l'autre sur le boulevard de Maisonneuve) permet de créer deux places de stationnement supplémentaires sur rue. De plus, une zone de livraison (7h à 19h, du lundi au vendredi) de l'ordre de 40 m de longueur, desservant le site, sera éliminée. Le stationnement pourra être permis en tout temps, excepté lors de la période d'entretien, augmentant ainsi la capacité d'accueil du stationnement d'environ six places le jour. Pour le projet de l'avenue de Hampton, l'élimination d'une entrée charretière sur le boulevard de Maisonneuve permet d'accroître la capacité d'accueil du stationnement d'une place.

Les débits véhiculaires générés par chacun des développements sont inférieurs à 10 véh/h aux heures de pointe du matin et du soir.

L'accroissement de la circulation générée par le développement n'implique aucune détérioration significative des conditions d'écoulement de la circulation dans la zone d'étude.

Étant donné qu'aucune détérioration de deux niveaux de service ou plus n'est prévisible et qu'aucun mouvement ne présente un accroissement de plus de 30 véh/h dont le niveau de service actuel est E ou F, aucune intervention ne serait requise pour atténuer les impacts du projet sur l'écoulement de la circulation.

5.2 Recommandations

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

1. Prévoir une place pour autopartage dans le stationnement intérieur du projet de l'avenue de Melrose afin de rencontrer la valeur minimale exigée en places de stationnement ;

2. Prévoir une place pour autopartage dans le stationnement intérieur du projet de l'avenue de Clifton afin de rencontrer la valeur minimale exigée en places de stationnement ;

3. Prévoir deux places pour autopartage dans le stationnement intérieur du projet de l'avenue de Hampton afin de rencontrer la valeur minimale exigée en places de stationnement ;

4. Éliminer les entrées charretières existantes qui ne seront pas utilisées dans les trois projets de développement;

5. Modifier la règlementation du stationnement en éliminant la zone de livraison sur le boulevard de Maisonneuve, immédiatement à l'ouest de l'avenue de Clifton ;

6. Ajuster la programmation des feux de circulation, notamment en ce qui a trait à la période de dégagement (main clignotante) pour la traverse de la rue Sherbrooke, à la hauteur de l'avenue de Clifton et effectuer une vérification aux autres carrefours dotés de feux de circulation.

7. Envisager le marquage d'une boîte de jonction (hachurage blanc) sur le côté sud de la rue Sherbrooke, devant l'avenue Régent, compte tenu de la présence de files d'attente en direction est, principalement causées par une capacité réduite à l'approche du boulevard Décarie.

Les mesures 1 à 3 ne seraient pas requises suite à l'entrée en vigueur du projet visant à modifier le règlement d'urbanisme de l'Arrondissement. L'offre en places de stationnement pour autos est suffisante et ne dépasse pas la valeur maximale autorisée.

Le même projet de modification au règlement requiert un ajustement au projet de développement concernant les places de stationnement pour vélos. Le constructeur devra prévoir un minimum de 20% des places à l'extérieur du bâtiment, espace protégé par un toit et situé à moins de 30 m d'un accès aux bâtiments.

Les mesures 5 à 7 relèvent de l'Arrondissement et ne sont pas assujetties au règlement d'urbanisme.

ANNEXE 1

DÉBITS DE CIRCULATION

Intersection Cavendish/Sherbrooke

Date du relevé: mardi 7 août 2018

Période		App. Sud				App. Nord				App.Ouest				App. Est				Côté Nord		Côté sud		Côté est		Côté ouest	
		VenU	VàG	TD	VàD	VenU	VàG	TD	VàD	VenU	VàG	TD	VàD	VenU	VàG	TD	VàD	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos
7h - 7h15	autos	0	10	34	15	0	6	65	1	0	0	41	21	0	41	17	8	1	0	8	0	4	0	11	0
	bus	0	1	2	0	0	1	2	0	0	0	4	0	0	0	4	0								
	camions	0	2	3	2	0	1	3	1	0	1	0	0	0	1	2	0								
7h15 - 7h30	autos	0	11	50	19	0	7	71	3	0	0	33	23	0	47	15	3	10	0	8	2	10	1	12	0
	bus	0	1	2	0	0	1	1	0	0	0	5	0	0	0	3	0								
	camions	0	0	12	2	0	2	1	0	0	0	3	2	0	1	5	1								
7h30 - 7h45	autos	0	9	54	26	0	14	97	5	0	0	25	31	0	54	17	8	8	1	10	2	6	0	14	0
	bus	0	1	3	3	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	3	0								
	camions	0	0	6	5	0	0	2	0	0	0	1	1	0	2	1	2								
7h45 - 8h	autos	1	10	38	24	0	11	88	0	0	0	51	40	0	47	24	3	5	0	24	0	10	0	15	0
	bus	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0								
	camions	0	0	7	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0								
8h - 8h15	autos	0	9	43	29	0	5	108	3	0	0	62	55	0	53	39	5	17	0	7	0	5	0	14	0
	bus	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	6	0	0	0	8	0								
	camions	0	0	4	1	0	0	4	0	0	0	3	2	0	6	3	2								
8h15 - 8h30	autos	0	22	71	41	0	19	120	9	0	0	64	37	0	47	35	14	23	1	11	0	22	1	16	0
	bus	0	1	1	0	0	2	2	0	0	0	6	0	0	0	5	0								
	camions	0	0	3	1	0	0	6	0	0	0	1	5	0	0	3	1								
8h30 - 8h45	autos	1	15	66	27	0	14	122	9	0	0	55	42	0	41	52	13	15	2	17	0	16	0	22	0
	bus	0	1	1	2	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0								
	camions	0	1	2	2	0	1	2	0	0	0	4	0	0	0	4	1								
8h45 - 9h	autos	0	11	74	19	0	17	104	8	0	0	68	49	0	50	59	8	10	1	26	0	26	0	19	2
	bus	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	6	0	0	0	3	0								
	camions	0	1	4	3	0	0	1	0	0	0	0	3	0	3	1	3								
7h45 - 8h45	véh	1	62	270	127	0	61	471	29	0	0	277	193	0	200	213	47	65	4	61	0	69	1	71	2
	% camions	0%	3%	5%	6%	0%	2%	3%	0%	0%	0%	3%	5%	0%	5%	5%	15%								
	FPI	0,25	0,67	0,90	0,76		0,73	0,92	0,81			0,98	0,85		0,85	0,93	0,78								
16h - 16h15	autos	1	30	92	53	0	34	127	14	0	1	51	34	0	63	64	19	39	0	47	1	46	0	25	0
	bus	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	5	1								
	camions	0	3	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	3	1	0								
16h15 - 16h30	autos	2	19	100	32	0	27	122	7	0	0	68	32	0	62	32	0	64	0	56	3	42	0	34	0
	bus	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	3	0								
	camions	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	2	3	1								
16h30 - 16h45	autos	0	25	88	61	0	17	106	9	0	0	52	34	0	54	71	28	46	1	43	0	42	0	28	0
	bus	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	3	1								
	camions	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	2	1	0	2	2	0								
16h45 - 17h	autos	0	31	85	37	0	22	106	8	0	0	55	22	0	59	78	21	41	0	29	3	57	1	37	0
	bus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	7								
	camions	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	2	3	0								
17h - 17h15	autos	0	21	99	36	0	23	99	11	0	1	53	32	0	60	74	19	46	0	51	0	50	1	40	0
	bus	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	4	1								
	camions	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1								
17h15 - 17h30	autos	0	26	103	43	0	27	93	7	0	2	61	32	0	77	87	18	42	3	22	0	30	1	25	0
	bus	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	0	2	1								
	camions	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0								
17h30 - 17h45	autos	0	30	102	50	0	25	108	11	0	0	65	28	0	49	87	25	54	0	45	0	40	2	36	0
	bus	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	6	0								
	camions	0	0	3		0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	2								
17h45 - 18h	autos	0	26	105	40	0	30	85	8	0	0	55	30	0	58	74	27	73	0	37	0	64	0	35	0
	bus	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	5	1								
	camions	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0								
16h - 17h	véh	3	109	369	186	0	102	474	38	0	1	240	130	0	247	265	78	190	1	175	7	187	1	124	0
	% camions	0%	3%	0%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	4%	3%	1%								
	FPI	0,38	0,83	0,90	0,75		0,71	0,93	0,68		0,25	0,82	0,90		0,94	0,82	0,67								

Source: Site web de la Ville de Motréal

Intersection Sherbrooke/Clifton

Date du relevé: Jeudi 8 octobre 2020

Période	Approche sud VàG		Approche sud VàD		Approche ouest TD		Approche est TD		Côté ouest		Côté est	
	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos
7h45 - 8h	4	0	2	0	139	15	99	9	5	1	6	0
8h - 8h15	0	0	2	1	146	5	70	5	2	0	11	0
8h15 - 8h30	3	0	4	0	107	14	88	5	2	0	5	0
8h30 - 8h45	1	0	1	0	124	7	75	12	3	0	3	1
7h45 - 8h45	8	0	9	1	516	41	332	31	12	1	25	1
% camions	0%		11%		8%		9%					
FPI	0,50		0,56		0,838		0,769					

Période	Approche sud VàG		Approche sud VàD		Approche ouest TD		Approche est TD		Côté ouest		Côté est	
	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos
16h - 16h15	4	0	2	0	114	10	99	6	1	0	15	0
16h15 - 16h30	0	0	2	1	120	1	85	5	16	0	13	2
16h30 - 16h45	3	0	4	0	13	5	119	5	6	1	8	1
16h45 - 17h	1	0	1	0	86	10	87	6	8	6	9	0
16h - 17h	8	0	9	1	333	26	390	22	31	7	45	3
% camions	0%		11%		8%		6%					
FPI	0,50		0,56		0,671		0,786					

Intersection Sherbrooke/Régent

Date du relevé: Jeudi 8 octobre 2020

Période	Approche ouest				Approche Est				Côté sud	
	TD		VàD		VàG		TD			
	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	Piétons	Vélos
7h45 - 8h	146	15	2	0	2	0	99	9	11	3
8h - 8h15	154	6	6	0	2	0	70	5	17	2
8h15 - 8h30	111	14	4	0	3	0	88	5	12	0
8h30 - 8h45	125	7	5	1	2	0	75	12	7	3
7h45 - 8h45	536	42	17	1	9	0	332	31	47	8
% camions	8%		6%		0%		9%			
FPI	0,83		0,71		0,75		0,77			

Période	Approche ouest				Approche Est				Côté sud	
	TD		VàD		VàG		TD			
	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	auto	lourd	Piétons	Vélos
16h - 16h15	113	11	8	0	5	0	95	7	33	2
16h15 - 16h30	120	8	9	0	2	0	82	5	33	6
16h30 - 16h45	121	9	7	1	6	0	116	5	33	5
16h45 - 17h	91	10	8	0	5	0	86	6	34	2
16h - 17h	445	38	32	1	18	0	379	23	133	15
% camions	9%		3%		0%		6%			
FPI	0,86		0,89		0,75		0,78			

ANNEXE 2

ANALYSE DE CAPACITÉ – SITUATION ACTUELLE

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42
End Time	8:45	8:45	8:45	8:45	8:45	8:45
Total Time (min)	63	63	63	63	63	63
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	2	2	2	2	2	2
# of Recorded Intervals	1	1	1	1	1	1
Vehs Entered	944	962	1006	1025	941	975
Vehs Exited	949	966	999	1026	939	976
Starting Vehs	20	19	8	18	15	16
Ending Vehs	15	15	15	17	17	15
Travel Distance (km)	619	628	657	670	617	638
Travel Time (hr)	18.2	18.7	19.6	20.7	18.6	19.2
Total Delay (hr)	3.9	4.1	4.3	5.0	4.2	4.3
Total Stops	440	484	466	555	480	486
Fuel Used (l)	52.5	53.6	56.1	57.6	53.0	54.6

Interval #0 Information Seeding

Start Time	7:42
End Time	7:45
Total Time (min)	3

Volumes adjusted by Growth Factors.

No data recorded this interval.

Interval #1 Information Recording

Start Time	7:45
End Time	8:45
Total Time (min)	60

Volumes adjusted by Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	944	962	1006	1025	941	975
Vehs Exited	949	966	999	1026	939	976
Starting Vehs	20	19	8	18	15	16
Ending Vehs	15	15	15	17	17	15
Travel Distance (km)	619	628	657	670	617	638
Travel Time (hr)	18.2	18.7	19.6	20.7	18.6	19.2
Total Delay (hr)	3.9	4.1	4.3	5.0	4.2	4.3
Total Stops	440	484	466	555	480	486
Fuel Used (l)	52.5	53.6	56.1	57.6	53.0	54.6

6: Régent & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.4	0.2
Total Del/Veh (s)	1.4	1.3	5.3	1.0	1.3

8: de Clifton & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.1	0.1	0.1	0.3
Total Del/Veh (s)	13.3	10.4	18.6	23.8	12.4

Total Zone Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	1316.0

Intersection: 6: Régent & Sherbrooke

Movement	EB	WB
Directions Served	R	LT
Maximum Queue (m)	11.4	30.5
Average Queue (m)	1.1	2.9
95th Queue (m)	6.6	14.1
Link Distance (m)		288.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)	15.0	
Storage Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	0	

Intersection: 8: de Clifton & Sherbrooke

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	118.2	60.1	18.2
Average Queue (m)	54.4	32.4	3.8
95th Queue (m)	93.6	55.2	12.0
Link Distance (m)	291.8	59.5	
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		2	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Zone Summary

Zone wide Queuing Penalty: 2

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	4:27	4:27	4:27	4:27	4:27	4:27
End Time	5:30	5:30	5:30	5:30	5:30	5:30
Total Time (min)	63	63	63	63	63	63
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	2	2	2	2	2	2
# of Recorded Intervals	1	1	1	1	1	1
Vehs Entered	898	943	944	905	955	930
Vehs Exited	912	948	933	916	948	932
Starting Vehs	27	19	18	20	17	19
Ending Vehs	13	14	29	9	24	18
Travel Distance (km)	582	606	602	580	610	596
Travel Time (hr)	17.4	18.4	18.1	17.2	18.2	17.8
Total Delay (hr)	3.7	4.2	4.1	3.6	3.8	3.9
Total Stops	426	452	447	413	414	430
Fuel Used (l)	49.4	52.6	51.4	49.6	52.3	51.1

Interval #0 Information Seeding

Start Time	4:27
End Time	4:30
Total Time (min)	3

Volumes adjusted by Growth Factors.

No data recorded this interval.

Interval #1 Information Recording

Start Time	4:30
End Time	5:30
Total Time (min)	60

Volumes adjusted by Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	898	943	944	905	955	930
Vehs Exited	912	948	933	916	948	932
Starting Vehs	27	19	18	20	17	19
Ending Vehs	13	14	29	9	24	18
Travel Distance (km)	582	606	602	580	610	596
Travel Time (hr)	17.4	18.4	18.1	17.2	18.2	17.8
Total Delay (hr)	3.7	4.2	4.1	3.6	3.8	3.9
Total Stops	426	452	447	413	414	430
Fuel Used (l)	49.4	52.6	51.4	49.6	52.3	51.1

6: Régent & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.3	0.4	0.2
Total Del/Veh (s)	1.8	1.3	6.7	1.5	1.7

8: de Clifton & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.1	0.1	0.1	0.3
Total Del/Veh (s)	11.6	9.9	31.7	26.7	11.4

Total Zone Performance

Denied Del/Veh (s)	0.6
Total Del/Veh (s)	1177.5

Intersection: 6: Régent & Sherbrooke

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	4.4	41.4
Average Queue (m)	0.1	5.2
95th Queue (m)	2.4	22.1
Link Distance (m)	58.2	288.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 8: de Clifton & Sherbrooke

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	76.4	61.3	24.1
Average Queue (m)	41.7	37.0	8.0
95th Queue (m)	67.4	58.7	19.5
Link Distance (m)	291.8	58.2	
Upstream Blk Time (%)		1	
Queuing Penalty (veh)		3	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Zone Summary

Zone wide Queuing Penalty: 3

ANNEXE 3

ANALYSE DE CAPACITÉ – SITUATION PRÉVISIBLE

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42
End Time	8:45	8:45	8:45	8:45	8:45	8:45
Total Time (min)	63	63	63	63	63	63
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	2	2	2	2	2	2
# of Recorded Intervals	1	1	1	1	1	1
Vehs Entered	964	1021	942	929	1006	974
Vehs Exited	967	1015	942	935	1000	971
Starting Vehs	19	13	21	21	13	16
Ending Vehs	16	19	21	15	19	18
Travel Distance (km)	628	662	612	610	655	634
Travel Time (hr)	19.0	19.8	17.8	18.0	19.6	18.8
Total Delay (hr)	4.4	4.4	3.5	3.8	4.3	4.1
Total Stops	506	512	406	434	478	467
Fuel Used (l)	54.0	56.9	51.5	52.3	56.4	54.2

Interval #0 Information Seeding

Start Time	7:42
End Time	7:45
Total Time (min)	3

Volumes adjusted by Growth Factors.

No data recorded this interval.

Interval #1 Information Recording

Start Time	7:45
End Time	8:45
Total Time (min)	60

Volumes adjusted by Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	964	1021	942	929	1006	974
Vehs Exited	967	1015	942	935	1000	971
Starting Vehs	19	13	21	21	13	16
Ending Vehs	16	19	21	15	19	18
Travel Distance (km)	628	662	612	610	655	634
Travel Time (hr)	19.0	19.8	17.8	18.0	19.6	18.8
Total Delay (hr)	4.4	4.4	3.5	3.8	4.3	4.1
Total Stops	506	512	406	434	478	467
Fuel Used (l)	54.0	56.9	51.5	52.3	56.4	54.2

6: Régent & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.4	0.4	0.2
Total Del/Veh (s)	1.4	1.4	6.1	1.3	1.4

8: de Clifton & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.0	0.1	0.1	0.3
Total Del/Veh (s)	12.3	10.1	18.9	20.6	11.6

Total Zone Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	779.0

Intersection: 6: Régent & Sherbrooke

Movement	EB	WB
Directions Served	R	LT
Maximum Queue (m)	12.5	27.7
Average Queue (m)	1.7	4.2
95th Queue (m)	7.8	19.0
Link Distance (m)		288.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)	15.0	
Storage Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	0	

Intersection: 8: de Clifton & Sherbrooke

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	106.8	61.1	14.9
Average Queue (m)	49.1	34.0	3.9
95th Queue (m)	86.9	57.5	11.1
Link Distance (m)	291.8	59.5	
Upstream Blk Time (%)		1	
Queuing Penalty (veh)		3	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Zone Summary

Zone wide Queuing Penalty: 3

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	4:27	4:27	4:27	4:27	4:27	4:27
End Time	5:30	5:30	5:30	5:30	5:30	5:30
Total Time (min)	63	63	63	63	63	63
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	2	2	2	2	2	2
# of Recorded Intervals	1	1	1	1	1	1
Vehs Entered	976	985	963	965	935	965
Vehs Exited	980	984	960	970	934	966
Starting Vehs	27	19	21	19	17	20
Ending Vehs	23	20	24	14	18	20
Travel Distance (km)	624	632	609	619	597	616
Travel Time (hr)	19.1	19.3	18.7	18.9	17.8	18.8
Total Delay (hr)	4.4	4.5	4.3	4.4	3.7	4.2
Total Stops	517	481	502	482	410	478
Fuel Used (l)	53.6	54.4	52.5	53.5	50.6	52.9

Interval #0 Information Seeding

Start Time	4:27
End Time	4:30
Total Time (min)	3

Volumes adjusted by Growth Factors.

No data recorded this interval.

Interval #1 Information Recording

Start Time	4:30
End Time	5:30
Total Time (min)	60

Volumes adjusted by Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	976	985	963	965	935	965
Vehs Exited	980	984	960	970	934	966
Starting Vehs	27	19	21	19	17	20
Ending Vehs	23	20	24	14	18	20
Travel Distance (km)	624	632	609	619	597	616
Travel Time (hr)	19.1	19.3	18.7	18.9	17.8	18.8
Total Delay (hr)	4.4	4.5	4.3	4.4	3.7	4.2
Total Stops	517	481	502	482	410	478
Fuel Used (l)	53.6	54.4	52.5	53.5	50.6	52.9

6: Régent & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.4	0.4	0.2
Total Del/Veh (s)	1.9	1.3	7.8	2.1	2.1

8: de Clifton & Sherbrooke Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.1	0.1	0.1	0.3
Total Del/Veh (s)	12.4	10.3	26.6	26.8	12.0

Total Zone Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	1306.1

Intersection: 6: Régent & Sherbrooke

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	4.6	48.5
Average Queue (m)	0.3	9.0
95th Queue (m)	3.2	32.2
Link Distance (m)	58.2	288.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 8: de Clifton & Sherbrooke

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	103.3	60.4	27.7
Average Queue (m)	46.0	39.3	8.2
95th Queue (m)	79.9	60.6	21.3
Link Distance (m)	291.8	58.2	
Upstream Blk Time (%)		1	
Queuing Penalty (veh)		4	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Zone Summary

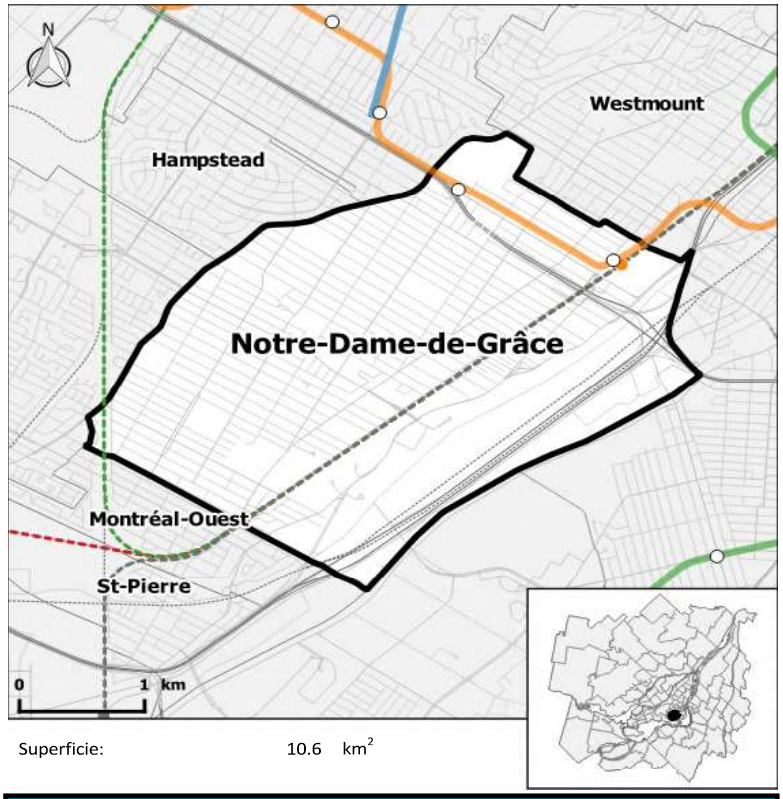
Zone wide Queuing Penalty: 4

ANNEXE 4

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION
SECTEUR NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

104 - Montréal : Notre-Dame-de-Grâce

Population:	67 415	Hommes	47.4%	Femmes	52.6%
Nombre de logis:	30 970	Âge	%	Nb logis avec:	
Logis enquêtés:	1 123	0-19	21.3%	0 auto	31.9%
Autos:	28 500	20-34	22.6%	1 auto	48.1%
Personnes/logis:	2.18	35-49	21.9%	2 autos	17.4%
Autos/logis:	0.92	50-64	18.2%	3 autos	2.2%
Autos/personne:	0.42	65 et +	16.0%	4 autos et +	0.4%



Superficie: 10.6 km²

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

Nombre de déplacements effectués par les résidents:	149 100
Nombre de déplacements internes:	44 700
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas:	10 300
Déplacements par personne (5 ans et +):	2.34

Par MOTIF *(tous modes - 24 heures)*	Produits	Attirés	Externes
- Travail	26.8%	3.8%	23.8%
- Études	15.5%	5.8%	5.7%
- Loisir	11.3%	5.3%	22.8%
- Magasinage	8.8%	5.8%	18.3%
- Autres (sauf retour)	15.1%	8.9%	29.2%
- Retour au domicile	22.5%	70.4%	-
TOTAL (nb)	**92 400**	**91 600**	**9 800**

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR

Par MOTIF - 24 hres *(tous modes)*	Produits	Attirés
- Travail	19.3%	15.9%
- Études	10.7%	8.7%
- Loisir	9.0%	8.1%
- Magasinage	7.6%	6.2%
- Autres (sauf retour)	12.4%	14.5%
- Retour au domicile	40.9%	46.6%
TOTAL (nb)	**138 500**	**138 300**

Par MODE - 24 hres *(tous motifs sauf retour)*	Produits		Attirés	
- Motorisés (nb)	68 000	83.0%	60 800	82.4%
- Automobile (nb)	42 100	51.4%	43 700	59.2%
- Conducteur	*77.6%*		*76.0%*	
- Passager	*22.4%*		*24.0%*	
- T.C. Public (nb)	24 700	30.2%	18 200	24.7%
- Métro	*73.6%*		*68.0%*	
- STM (bus)	*63.2%*		*53.5%*	
- Train	*2.8%*		*13.3%*	
- STL, RTL, exo (bus)	*0.8%*		*5.9%*	
- Bimodal	*3.1%*		*15.8%*	
- Autres motorisés (nb)	2 000	2.4%	2 000	2.7%
- Non motorisés (nb)	13 700	16.7%	12 900	17.5%
- Autres et indéterminés (nb)	400	0.5%	200	0.3%
TOTAL (nb)	**81 900**		**73 800**	

Par MODE - PPAM *(tous motifs sauf retour)*	Produits	Attirés
- Motorisés	87.0%	85.9%
- Automobile	*47.5%*	*57.0%*
- T.C. Public	*37.0%*	*32.7%*
- Bimodal	*1.1%*	*7.1%*
- Autres motorisés	*3.6%*	*3.3%*
- Non motorisés	13.0%	13.9%
- Autres	0.4%	0.5%
TOTAL (nb)	**36 100**	**32 800**

Par PÉRIODE *(Motorisés tous motifs)*	Produits	Attirés
- PPAM	28.5%	26.0%
- Jour	25.7%	21.7%
- PPPM	34.8%	37.3%
- Soir	10.2%	13.7%
- Nuit	0.8%	1.2%
TOTAL (nb)	**113 200**	**113 000**

Étude sommaire de l’intérêt patrimonial

6035-6045, boulevard De Maisonneuve Ouest

Préparée pour : 9416-5826 Québec inc.
Préparée par : Gris Orange Consultant Inc.
Déposée le : 8 juin 2020

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	2
Mise en contexte de l'étude sommaire de l'intérêt patrimonial	3
1_ Présentation du lieu	5
1.1 Reconnaissances et statuts	5
2_ État actuel	8
2.1 Contexte urbain	8
2.2 Usage	10
3_ Intérêt architectural	11
3.1 Extérieur	11
3.2 Intégrité et état de conservation	12
Références	13

MISE EN CONTEXTE DE L'ÉTUDE SOMMAIRE DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Gris Orange Consultant Inc. a reçu un mandat de la part de 9416-5826 Québec inc., afin de réaliser une étude sommaire de l'intérêt patrimonial portant spécifiquement sur l'usage et l'intérêt architectural du bâtiment commercial *sis* au 6035-6045, boulevard De Maisonneuve Ouest dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce à Montréal.

Si le bâtiment est assujetti au *Règlement régissant la démolition d'immeuble* de l'arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce, une étude complète de l'intérêt patrimonial sera rédigée et vous sera transmise.

Notre rapport suit de la structure typique d'une étude de l'intérêt patrimonial patrimonial, basé sur les critères présentés dans le *Guide pour la formulation d'un énoncé de l'intérêt patrimonial : notions, principes et boites à outils* publié par la Direction de l'urbanisme, Division du patrimoine de la Ville de Montréal (2019) et dans le *RCA-6 Règlement régissant la démolition d'immeubles* de même que par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP) et le système *Patrimoine immobilier, mobilier et immatériel du Québec* (PIMIQ) du ministère Culture et Communications Québec.

Dans ce cas, nous survolons le contexte dans lequel se situent les bâtiments à l'étude, nous détaillons les usages et occupants depuis leur construction et nous en présentons les principales caractéristiques architecturales.

Cette étude sommaire se base sur quelques données factuelles, mais repose essentiellement sur l'observation du cadre bâti existant. Les données factuelles nous proviennent des annuaires *Lovell* et des cartes et plans (Goad, Underwritters' Survey Bureau, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, etc.).

Une visite sur place nous a permis d'observer le bâtiment (extérieur) et son insertion dans le contexte environnant, en plus de pouvoir documenter le rapport avec des photographies actuelles.

1_ PRÉSENTATION DU LIEU

Adresse civique : 6305-6045, boulevard De Maisonneuve Ouest

Montréal, Québec

H3A 2A2

Arrondissement : Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce

Entre les rues : avenue Hampton, avenue Belgrave, rue Sherbrooke Ouest

Numéro de lot : 2 606 886

Superficie du lot : 1 107,00m²

Mitoyenneté du bâtiment : jumelé

Nombre d'étages : 2

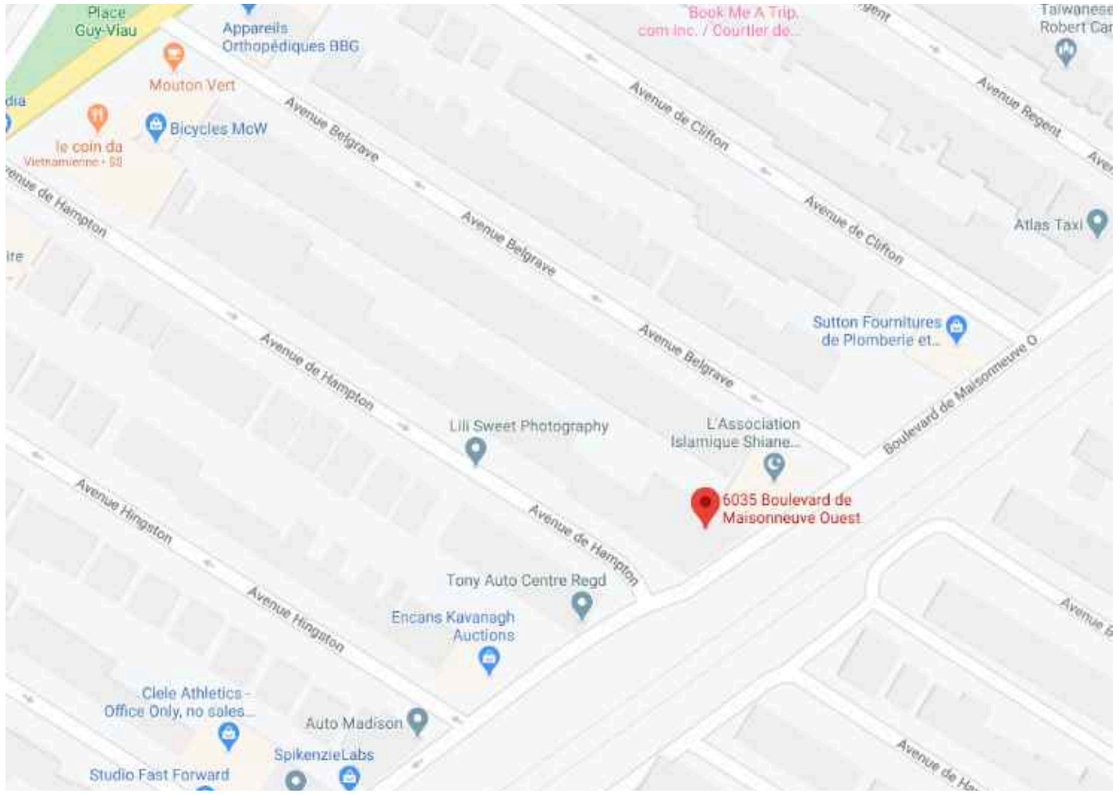
Année de construction : 1944 (Ville de Montréal, 2020)

Occupant d'origine : The Monitor Publishing Co. Ltd.

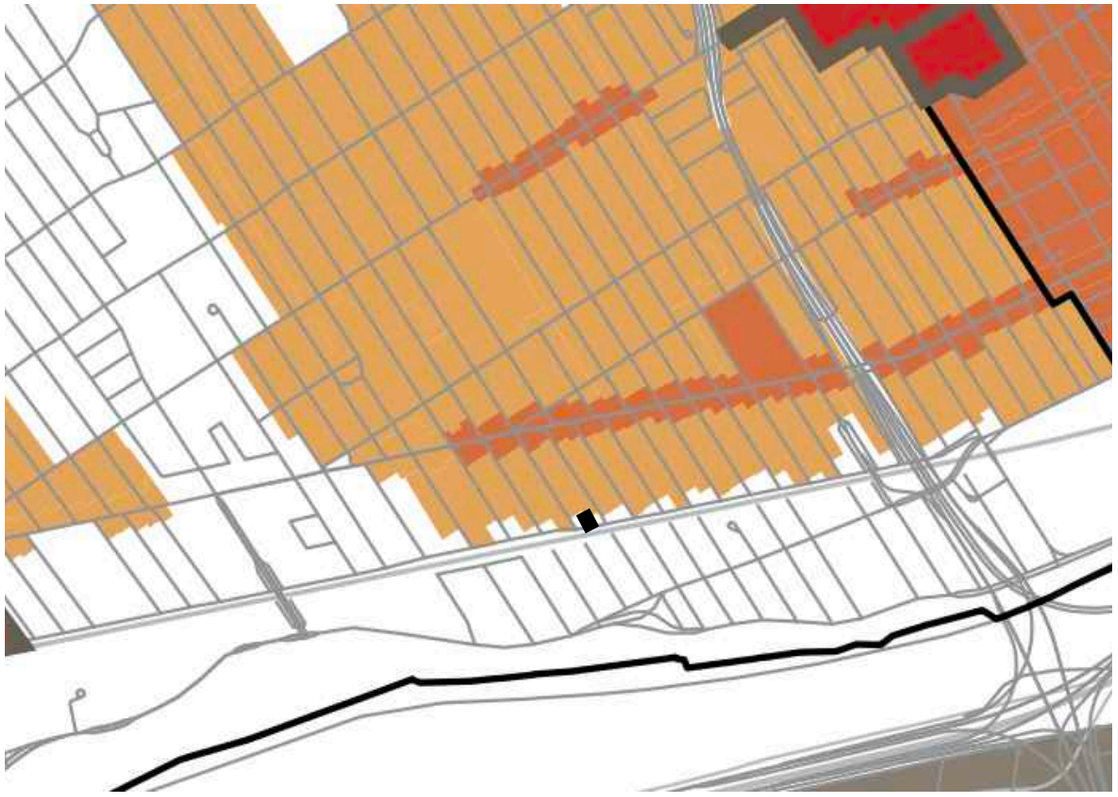
Typologie d'origine : commercial - de bureaux

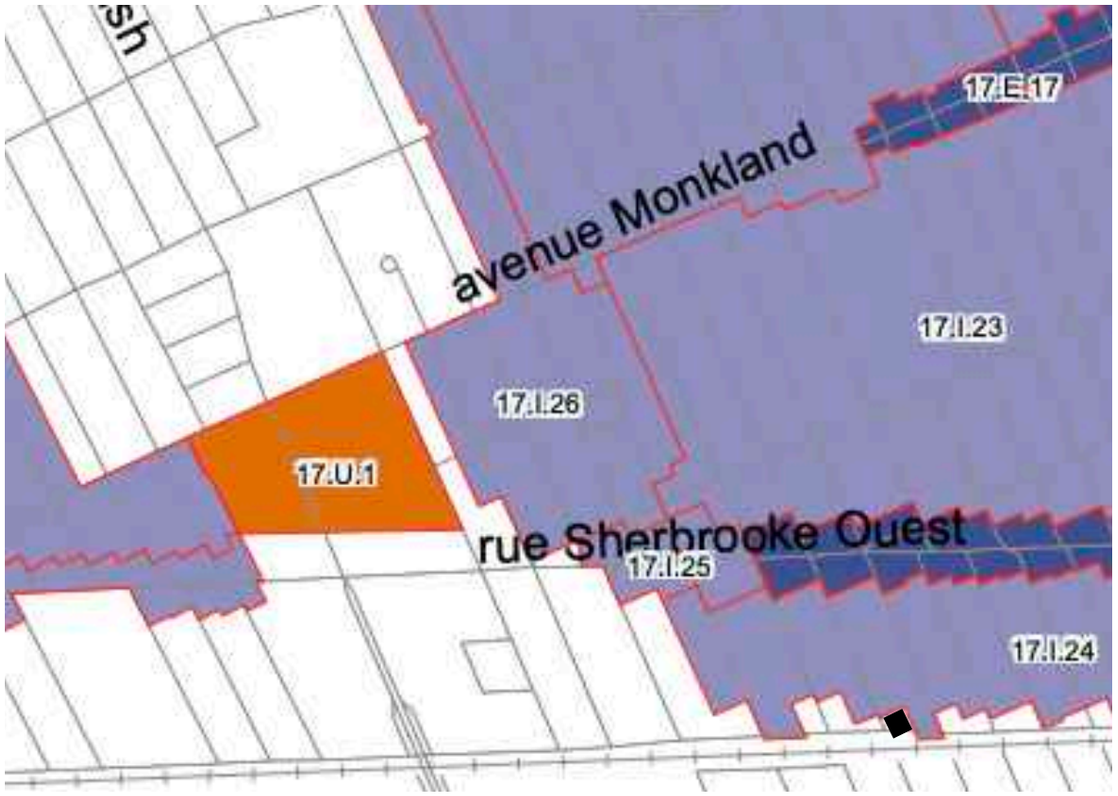
Propriétaire actuel : Fourniture de plomberie et chauffage Sutton Ltee

Typologie prédominante actuelle : entreposage de tout genre (Ville de Montréal, 2020)



Localisation (de base & en photo aérienne)
Source : Google Maps, 2020





Carte 12 - Patrimoine
Évaluation du patrimoine urbain Arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce
Sources : Direction de l'urbanisme | Service de la mise en valeur du patrimoine, 2015, p.71
Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 2005, p.53

Désignation patrimoniale au *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* : aucune

Désignation patrimoniale au *Plan d'urbanisme* : aucune

Potentiel archéologique selon le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal : Aucun

Potentiel archéologique selon le *Plan d'urbanisme* : Aucun

Carte 13 - Patrimoine Archéologique
Le patrimoine archéologique Arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce
Sources : Direction de l'urbanisme | Service de la mise en valeur du patrimoine, 2015, p.77
Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 2005, p.61

2_ ÉTAT ACTUEL

2.1 CONTEXTE URBAIN

Le bâtiment à l'étude est une construction jumelée, construite à l'intersection nord-est du boulevard De Maisonneuve Ouest et de l'avenue de Hampton. L'implantation du bâtiment sur le lot, avec un dégagement important par rapport à l'avenue de Hampton et un très faible recul par rapport au boulevard de Maisonneuve Ouest est typique par rapport à l'ensemble du paysage bâti bordant le boulevard.

Dans le secteur, le boulevard De Maisonneuve Ouest porte d'abord le nom d'avenue Western. Il s'agit d'une voie ouverte, en 1874 par la compagnie Côte Saint-Antoine Road. À ce moment, elle va de l'avenue Dorchester (actuelle Greene) à l'avenue Minto (actuelle autoroute Décarie). C'est durant les années 1950 et 1960 que, suivant des expropriation que la voie s'étend jusqu'à l'avenue Elmhurst (Létourneau-Guillon, G., s.d.). La voie porte alors le nom de Chemin Upper Lachine.

Sur la portion à l'étude, située à l'ouest de l'autoroute Décarie, les abords du boulevard De Maisonneuve Ouest ne sont développés qu'au nord en raison de la présence des voies ferrées du Canadien Pacifique (CP) au sud. Construites en 1889, elles sont aujourd'hui utilisée par les trains de banlieue.

Un important couvert végétal, de grands arbres s'élevant sur une bande gazonnée ainsi que des végétaux grimpant sur la clôture délimite l'emprise de la voie ferrée. Quant au boulevard De Maisonneuve Ouest, il est à cette hauteur à sens unique vers l'Ouest, une seule voie de circulation bordée au sud d'une piste cyclable et au nord, d'espaces de stationnement sur rue.

Les têtes d'îlot donnant sur le boulevard De Maisonneuve Ouest accueillent généralement des bâtiments commerciaux ou industriels (légers), de un ou deux étages en briques, et dont l'implantation au sol varie. Pour la plupart, leur façade principale (ainsi que le numéro civique) donnent sur les rues transversales. Dans la portion Est du boulevard, quelques-unes de ces têtes d'îlots ont été récemment reconvertie pour usage résidentiel.

Dans ce cas, la tête d'îlot est percée par une ruelle, donnant directement sur le boulevard De Maisonneuve Ouest. Du côté ouest de l'avenue de Hampton, la tête d'îlot est occupée par un garage d'un étage.

Dans le secteur, les axes nord-sud, comme l'avenue de Hampton possède un caractère résidentiel. Il s'agit principalement de duplex, dont le revêtement est de brique. Les bâtiments sont implantés en retrait de la voie publique, permettant une cour avant. Ces dernières sont généralement gazonnée et aménagées et on y retrouve de grands arbres.

Vers le nord, le bâtiment à l'étude est contigu à un duplex. Il présente un recul par rapport à l'emprise publique plus important que celui du cadre bâti résidentiel.

Avenue de Hampton, côté est
Avenue de Hampton, côté ouest
Source : Gris Orange Consultant inc., 2020

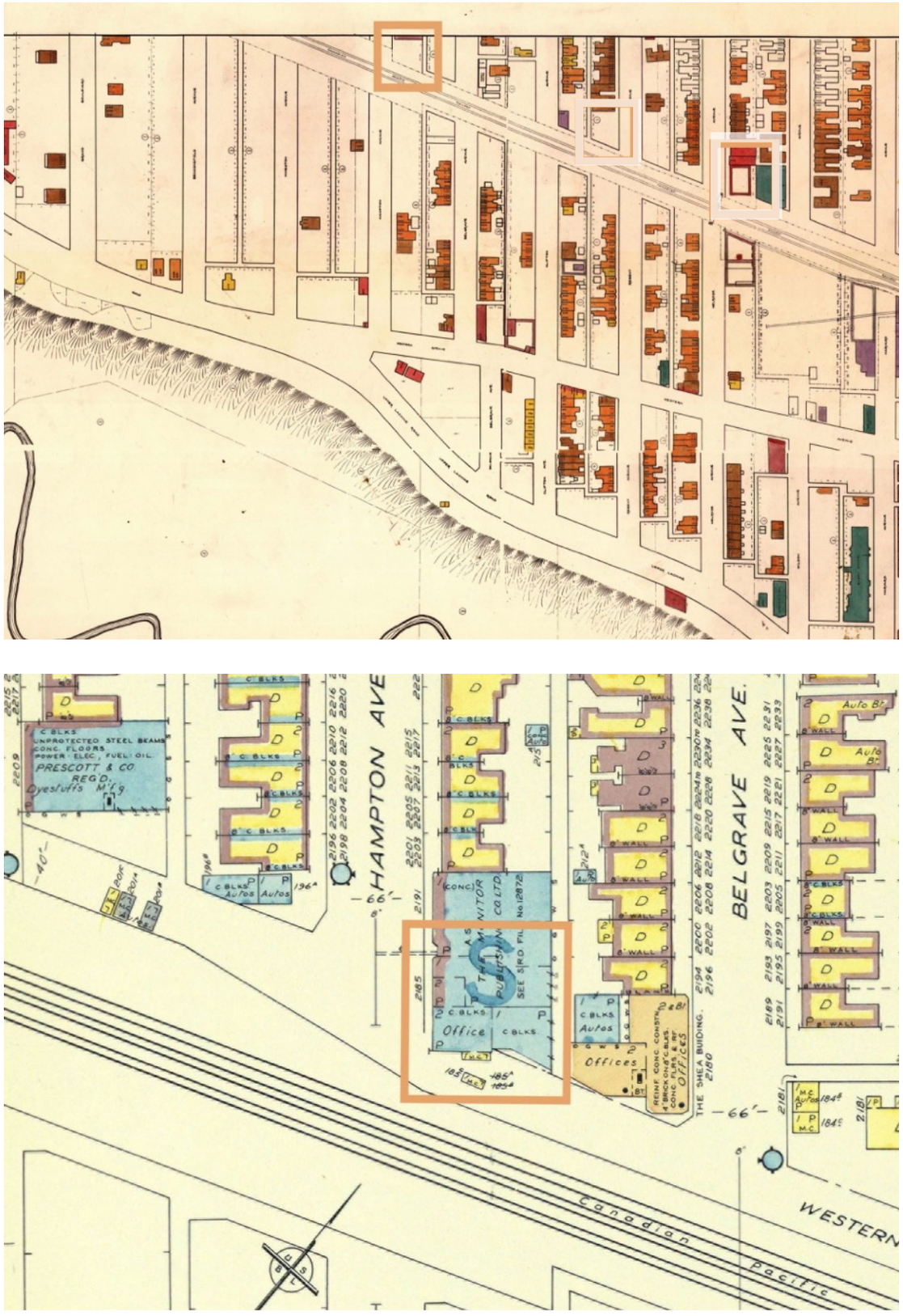
Piste cyclable & voie ferrée
Source : Gris Orange Consultant inc., 2020

2.2 USAGE

Selon *Evalweb* (Ville de Montréal, 2020), le bâtiment aurait été construit en 1944. Cependant, selon les plans, le terrain n'est pas occupé en 1949 et il l'est en 1954. En consultant les annuaires *Lovell*, nous avons trouvé que le 2185, avenue de Hampton est pour la première fois mentionné dans l'édition de 1949, ce qui nous permet d'avancer l'hypothèse que la construction du bâtiment a eu lieu en 1948 ou en 1949. Les premiers occupants sont *Monitor Publishing Co. Ltd*, *The Monitor*, *Verdun Guardian* et le *Westmount Examiner* (Lovell, 1949, p.333).

À partir de 1962, c'est l'entreprise de construction *Harvey Doug Construction Ltd.* qui occupe le 6045, Western Avenue (Lovell, 1962).

Au moment de réaliser cette étude, le bâtiment est identifié comme ayant un usage commercial d'entreposage de tout genre.



[Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal, novembre 1949], planche 44-68, 1949
Insurance plan of the city of Montreal. vol.7, planche 720-2 / 728, 1954
Sources : Ville de Montréal, Service d'urbanisme, 1949
Goad, C.E., 1954

3_ INTÉRÊT ARCHITECTURAL

3.1 EXTÉRIEUR

Le bâtiment s'élève sur un plan rectangulaire irrégulier, dont la limite sud suit la diagonale du boulevard De Maisonneuve Ouest. D'une hauteur de deux étages en bordure du boulevard De Maisonneuve Ouest et d'un étage, le long de l'avenue de Hampton, il possède une aire d'étage de 1 173,90 m^2 (Ville de Montréal, 2020).

Le toit plat est marqué par une corniche métallique simple.

Façade principale

La façade principale, donnant sur le boulevard De Maisonneuve Ouest, présente un revêtement de briques posées en paneresse. Au rez-de-chaussée, la façade est percée de deux portes commerciales, installées en alcôve, celle à l'ouest, dans une ouverture triangulaire. Trois vitrines, aujourd'hui condamnées, sont situées de part et d'autre de cet accès. Elle est également percée d'une porte de garage.

À l'étage, la fenestration suit une rythmique régulière. Groupées par deux, les fenêtres à guillotine sont soulignées d'un seuil en béton.

Façade latérale ouest

La façade latérale ouest, donnant sur l'avenue de Hampton est composée en deux temps. La portion sud, de deux étages du volume du boulevard De Maisonneuve Ouest est percée au rez-de-chaussée d'une porte de garage et à l'étude, de deux fenêtres à guillotine, soulignées par un seuil en béton.

La portion nord, d'une hauteur d'un étage, est percée de fenêtres verticales et d'une porte sur la portion faisant lieu d'articulation concave entre les volumes. Le reste du bâtiment est percé de deux portes de garage, flanquée au nord d'une porte commerciale métallique et de part et d'autre, de fenêtres composées.

La façade latérale ouest présente un revêtement en crépis.

Façade boulevard De Maisonneuve Ouest
Façade avenue de Hampton
Source : Gris Orange Consultant inc., 2020

Façade arrière, portion nord
Façade arrière, portion sud
Source : Gris Orange Consultant inc., 2020

Façade latérale est

La façade latérale est, donnant sur la ruelle, est recouverte de crépis. La portion sud, de deux étages du volume du boulevard De Maisonneuve Ouest est seulement percée à l'étage, par trois ouvertures, dont une à l'avant de taille et d'alignement différent.

La portion d'un étage est percée à intervalles réguliers par de grandes ouvertures, aujourd'hui condamnées, soulignées par un seuil en briques. Environ au centre de cette portion de la façade, une ouverture a été pratiquée, ne suivant ni les proportions, ni l'alignement des autres.

3.2 INTÉGRITÉ ET ÉTAT DE CONSERVATION

Modification(s) marquante(s) & état apparent

N'ayant pas eu accès à d'illustration ancienne du bâtiment, il est difficile d'en évaluer le niveau d'intégrité architecturale. D'après les plans consultés, l'empreinte au sol du bâtiment ne semble cependant pas subir de modification.

De l'extérieur, le bâtiment présente des signes de détérioration, tant au niveau du revêtement en crépis que les fenêtres, dont plusieurs sont condamnées.

RÉFÉRENCES

Direction culture et patrimoine de la Ville de Montréal, 2002-2020, « 6035-6045, boulevard De Maisonneuve Ouest », *Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal*. En ligne : https://www.google.com/search?client=safari&rls=en&q=grand+répertoire+du+patrimoine+bâti&ie=UTF-8&oe=UTF-8. Consultation en juin 2020.

Direction de l'urbanisme | Service de la mise en valeur du patrimoine, 2015, *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, janvier 2015, 218 pages.

Létourneau-Guillon, G., s.d., « De la rue West Broadway à l'avenue Claremont - Le boulevard De Maisonneuve et ses intersections », *Les grandes rues de Montréal*. En ligne : https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5677,64787587&_dad=portal&_schema=PORTAL. Consultation en juin 2020.

Lovell, s.d., *Annuaires Lovell de Montréal et sa banlieue* (1842 – 2010). En ligne : http://bibnum2.banq.qc.ca/bna/lovell/?language_id=3. Consultation en juin 2020.

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine - Direction du développement urbain - Division du patrimoine et de la toponymie, 2005, *Évaluation du patrimoine urbain - Arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce*, 70 pages. En ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/04_evaluation_patrimoine_cdn.pdf. Consultation en juin 2020.

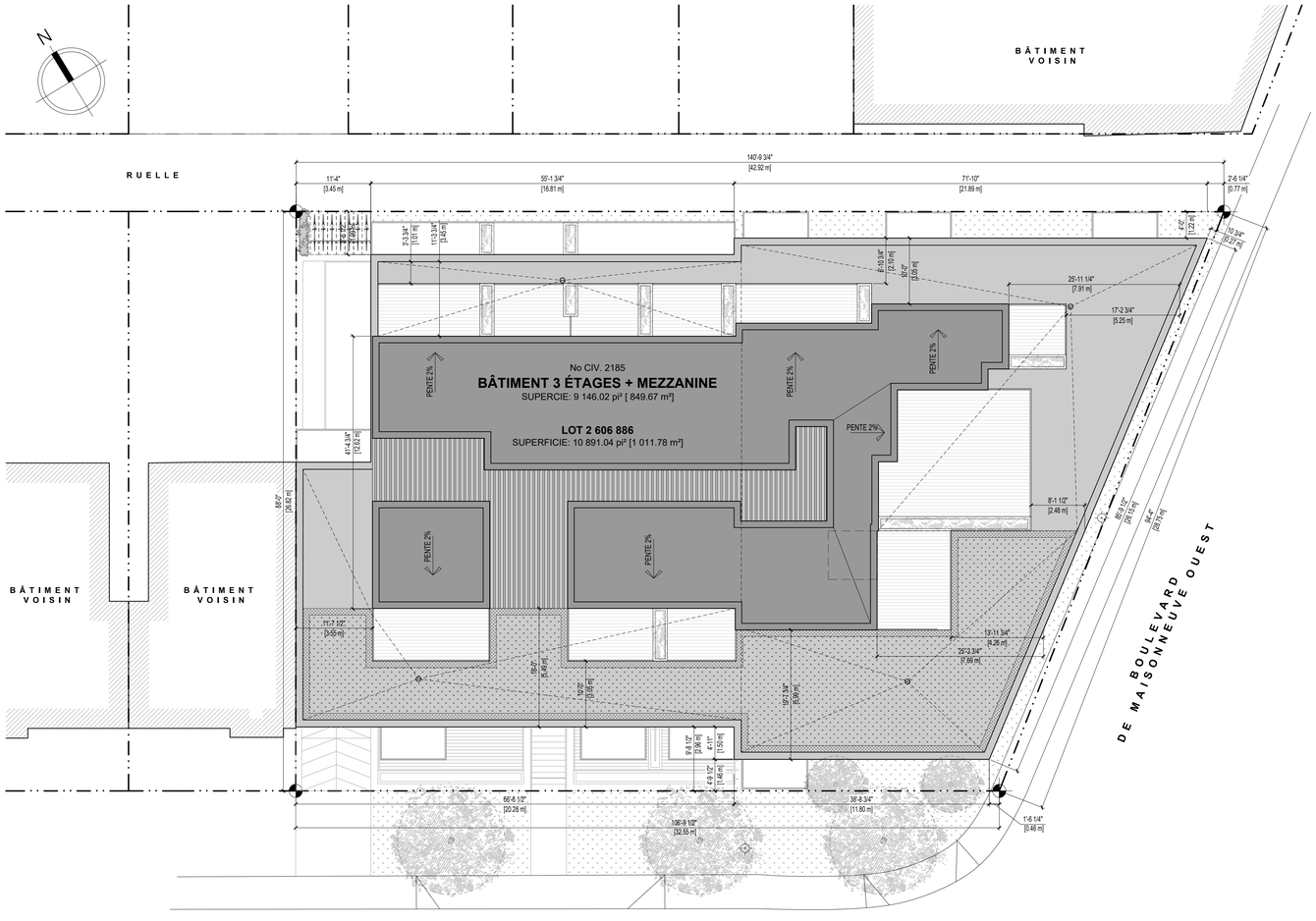
Ville de Montréal, 2020, « 6035-6045, boulevard De Maisonneuve Ouest », *Extrait du rôle d'évaluation foncière*, rapport en date du 1 juin 2020. En ligne : https://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/evalweb/rechercherRapportPourAdresse#. Consultation en juin 2020.

Centres d'archives

- Bibliothèques et archives nationales du Québec (BANQ)

CONTACT

Pierre Barrieau, Président
Gris Orange Consultant Inc.
514.658.1234
pierre.barrieau@gris-orange.com



PLAN D'IMPLANTATON 1
ÉCHELLE: 3/32" = 1'-0" A000

2185
av. de Hampton

(ARRONDISSEMENT DE CÔTES-DES-NEIGES NOTRE-DAME-DE-GRÂCE, MONTRÉAL)

MCA-2013

ARCHITECTURE
NOUVEAU BÂTIMENT DE 3 ÉTAGES

ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2

2020-11-04

LISTE DES DESSINS

	ÉMISSION	DATE
A000 - PAGE DE GARDE ET INFORMATIONS	04	2020-11-04
A001 - TABLEAUX ET LÉGENDES	04	2020-11-04
A100 - PLAN DU SOUS-SOL	04	2020-11-04
A101 - PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE	04	2020-11-04
A102 - PLAN DU DEUXIÈME ÉTAGE	04	2020-11-04
A103 - PLAN DU TROISIÈME ÉTAGE	04	2020-11-04
A104 - PLAN DES MEZZANINES	04	2020-11-04
A301 - ÉLÉVATIONS MAISONNEUVE ET HAMPTON	04	2020-11-04
A302 - ÉLÉVATIONS LATÉRALE ET RUELLE	04	2020-11-04
A401 - COUPE GÉNÉRALE	04	2020-11-04
A402 - COUPE SCHÉMATIQUE MEZZANINE	04	2020-11-04

LÉGENDE GRAPHIQUE

SYMBOLES

- XX-XXX LOCAL — IDENTIFICATION DE LA PIÈCE & SURFACE EN PIEDS CARRÉS
- FEN-X — IDENTIFICATION & TYPE DE FENÊTRES (VOIR BORDEREAU DE FENÊTRES)
- PT-XX — IDENTIFICATION & TYPE DE PORTES (VOIR BORDEREAU DE PORTES)
- CLX — TYPE DE CLOISON (VOIR TABLEAU DE CLOISONS)
- XX — TYPE DE FINITION (VOIR LÉGENDE DES FINIS)
- X / XX — TYPE DE FINITION DE PLANCHER OU DE PLAFOND (VOIR LÉGENDE DES FINIS)
- XXX'-X" DESSUS STRUCTURE — NIVEAU DE DALLE, PLAFONDS OU D'UN ÉLÉMENT PARTICULIER
- X — AXE DE STRUCTURE
- X — NOTE DE CONSTRUCTION (VOIR LÉGENDES)
- XX / XX — RÉVISION AUX PLANS (AD= ADDENDA, IS= INSTRUCTION SUPPLÉMENTAIRE, DM= DIRECTIVE DE MODIFICATION)
- BORNE DE LIMITE DE TERRAIN
- CLOISONS OU MURS EXISTANTS À DÉMOLIR
- CLOISONS OU MURS EXISTANTS À CONSERVER
- NOUVELLE CLOISON, DE TYPE SÉPARATION COUPE-FEU (VOIR LÉGENDE DES CLOISONS TYPES)
- NOUVELLE CLOISON OU MUR (VOIR LÉGENDES DES CLOISONS TYPES OU COMPOSITIONS DE MURS)
- NOUVELLE CLOISON DE BLOCS (VOIR CLOISONS TYPES & ING. STRUCT.)
- ZONE HORS-CONTRAT
- SAUF INDICATION CONTRAIRE, PORTE EXISTANTE À ENLEVER.
- SAUF INDICATION CONTRAIRE, PORTE ET CADRE À CONSERVER.
- SAUF INDICATION CONTRAIRE, NOUVELLE PORTE.
- V.A.C. — INFORMATION À VALIDER AU CHANTIER

RÉFÉRENCES

- COUPE (X / AXXX)
- ÉLÉVATION (X / AXXX)
- DÉTAIL (X / AXXX)
- COUPE DE MUR (X / AXXX)

STATISTIQUES

ZONAGE

SUPERFICIE DU LOT :	10 891.04 pi² [1 017.78m²]
SUPERFICIE DU BÂTIMENT EXISTANT :	10 146 pi² [942.6m²]
SUPERFICIE DU BÂTIMENT PROPOSÉ :	9 146.02 pi² [849.67m²]
TAUX D'OCCUPATION DU SOL :	83.97% (70% X 1.2 = 84 %MAX)
NOMBRE ÉTAGES DU BÂTIMENT :	3 ÉTAGES (3 ÉTAGES MAX)
HAUTEUR PROPOSÉE	38'-6" (41'-0" [12.5m] MAX)
SUPERFICIE DE PLANCHER :	26 645pi² [2 475.4m²]
DENSITÉ :	2.45 (3 MAX)
NOMBRE DE LOGEMENTS PROPOSÉS :	40 LOGEMENTS
CASES DE STATIONNEMENT PROPOSÉES :	13
CASES À VÉLO PROPOSÉES :	37 (REQUIS 2 475m² / 70m² = 35.4) 30 INTÉRIEURES 7 EXTÉRIEURES

ÉTUDE DE CODE CNB 2010

CLASSIFICATION DU BÂTIMENT

AIRE DE BÂTIMENT :	9 054.4 pi² [841.18 m²] (div. A - art. 1.4.1.2)
HAUTEUR DE BÂTIMENT (EN ÉTAGE):	3 ÉTAGES (div. A - art. 1.4.1.2)
NOMBRE DE RUES:	2 RUES (art.2.2.2.10)
USAGE:	(art. 3.1.2.1)
SOUS-SOL:	C - HABITATION / F3 - GARAGE DISTINCT (art.3.2.1.2)
RDC @ 3e ÉTAGE :	C - HABITATION

CLASSIFICATION DU BÂTIMENT (section 3.2.2)

ÉTAGE	USAGE / ARTICLE	CONSTRUCTION	GICLEURS	PLANCHER	MEZZ.	TOIT	STRCT.
SOUS-SOL	F3 / 3.2.2.86	INCOMBUSTIBLE	OUI	2hrs	-	-	-
SOUS-SOL	C / 3.2.51	COMBUSTIBLE	NON	1hr	1hr	1hr	***
RDC @ 3e ET.	C / 3.2.2.51	COMBUSTIBLE	NON	1hr	1hr	1hr	***

*** AUTANT QUE CE QU'ILS SUPPORTENT

MEZZANINE NON CONSIDÉRÉE COMME ÉTAGE:	OUI (art.3.2.1.1)
AIRE COMMUNICANTE:	NON (section 3.2.8)
BÂTIMENT DE GRANDE HAUTEUR:	NON (art.3.2.6.1. 1)a)i)
CONCEPTION SANS OBSTACLE:	OUI (art.3.8.1)

ISSUES ET DISTANCE DE PARCOURS

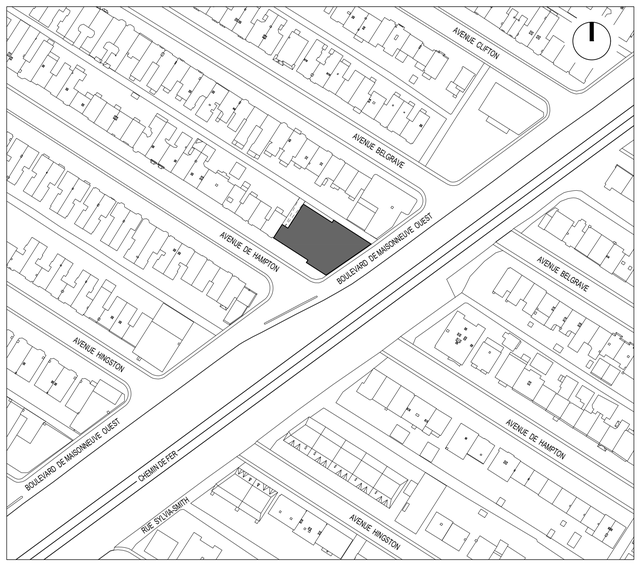
DISTANCE DE PARCOURS MAX.	147'-8" [45.0 m] (art.3.4.2.5. 1)f)
DISTANCE MIN. ENTRE LES ISSUES	29'-6" [9.0 m] (art.3.4.2.3. 1)b)
NOMBRE D'ISSUES REQUISES	2 (art.3.4.2.1. 1)
LARGEUR CORRIDOR COMMUN	44" [1100mm] (art. 3.3.1.9. 1))
DISTANCE MAX. CORRIDOR COMMUN EN IMPASSE	19'-8" [6.0m] (art. 3.3.1.9. 1))
DISTANCE DE PARCOURS MAX. ISSUE PAR HALL	49'-2" [15.0 m] (art.3.4.4.2. 2)b))
LARGEUR DES ESCALIERS D'ISSUES	36" [900mm] (art.3.4.3.2. 2)c))
DIMENSIONS MIN. GIRON DES MARCHES	11" [280mm] (art. 3.4.6.7. 1))
DIMENSIONS MAX. DES CONTREMARCHES	7 1/16" [180mm] (art. 3.4.6.7. 2))
LARGEUR PORTES DANS LES MOYENS D'ÉVACUATION	31 1/2" [800mm] (art.3.4.3.2. 8))
HAUTEUR MINIMALE DANS LES ISSUES	6'-8 5/8" [2 050mm] (art.3.4.3.4. 1))
HAUTEUR MINIMALE DES BAIES DE PORTES	6'-8" [2 030mm] (art.3.4.3.4. 2))
HAUTEUR MINIMALE DU STATIONNEMENT	6'-6 3/4" [2 000mm] (art. 3.3.5.4 5))
HAUTEUR MINIMALE DU STATIONNEMENT SANS OBSTACLE	7'-6 1/2" [2 300mm] (art. 3.8.2.2 4)c))

RÉSISTANCE AU FEU DES ÉLÉMENTS DU BÂTIMENT

R.A.F. ENTRE LES USAGES	
- F3 MURS EXTÉRIEURS / PLANCHER AU-DESSUS / MUR MITOYEN	2hrs (art. 3.2.1.2)*
*NOTE: Aucun dispositif d'obturation requis pour les ouvertures dans les murs extérieurs	
- F3 ET TOUT AUTRE USAGE	1.5hrs (art. 3.3.5.6)
R.A.F. DES SUITES	
- ENTRE LOGEMENT	1hr (art. 3.3.4.2. 1)
R.A.F. DES CORRIDORS COMMUNS	1hr (art. 3.3.4.2 1)
R.A.F. DES ISSUES	
- SOUS-SOL:	2hrs (art. 3.4.4.1)
- RDC @ 3e ÉTAGE:	1hr (art. 3.4.4.1)
R.A.F. DES AUTRES LOCAUX	
- SALLE À DÉCHETS	2hrs (art. 3.6.3.3. 10)
- SALLE RECYCLAGE	1hr (art. 3.6.2.5)
- MÉCANIQUE D'ASCENSEUR	2hrs (art. 3.5.3.3)
- LOCAUX TECHNIQUES	1hr (art. 3.6.2.1. 7)
- LOCAUX DE RANGEMENT	1hr (art. 3.3.4.3)
- RANGEMENTS INDIVIDUELS AU SOUS-SOL (VOIR DOC. RBQ)	0hr
R.A.F. DES ASCENSEURS	
- SOUS-SOL:	2hrs (art. 3.5.3.1)
- RDC @ 3e ÉTAGE:	1hr (art. 3.5.3.1)
R.A.F. DES VIDES TECHNIQUES VERTICAUX	
- SOUS-SOL:	1.5hrs (art. 3.6.3.1)
- RDC @ 4e ÉTAGE:	45min (art. 3.6.3.1)

ALARME ET SERVICE INCENDIE

SYSTÈME ALARME INCENDIE	OUI (art. 3.2.4.1 1)
RÉSEAUX DE CANALISATION INCENDIE	NON (art. 3.2.5.8)
ACCÈS AU SOUS-SOL	NON (art. 3.2.5.2)
ACCÈS AUX ÉTAGES AU-DESSUS DU SOL	OUI (art. 3.2.5.1)
ACCÈS AU TOIT	NON (art. 3.2.5.3)



calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec — 3986 MARK CALCE ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

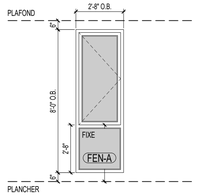
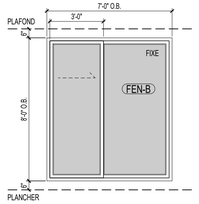
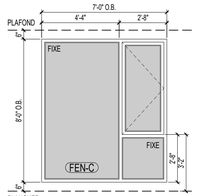
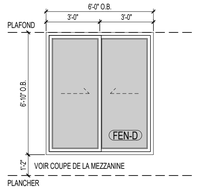
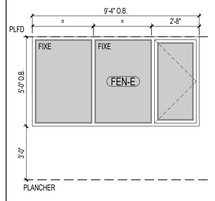
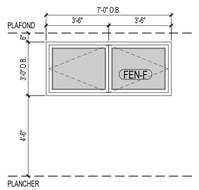
CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

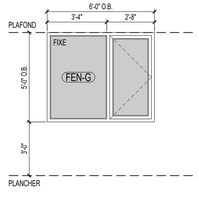
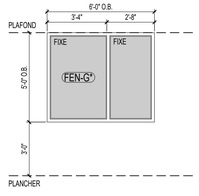
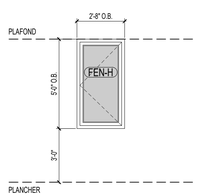
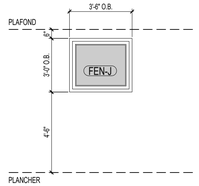
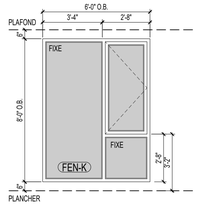
PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
IMPLANTATION, PAGE DE GARDE ET INFORMATIONS

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R. ET A.B.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A000
FICHIER: mca2013_2185 Hampton	

TABLEAUX DES FENÊTRES

NO. FENÊTRE	QTÉ	ÉLÉVATION FENÊTRE	DESCRIPTION
FEN-A	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT
FEN-B FEN-B'	xx xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: COULISSANT FEN-B' VERSION MIROIR
FEN-C FEN-C'	xx xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT FEN-C' VERSION MIROIR
FEN-D	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: COULISSANT
FEN-E	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT
FEN-F	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT

NO. FENÊTRE	QTÉ	ÉLÉVATION FENÊTRE	DESCRIPTION
FEN-G FEN-G'	xx xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT FEN-G' VERSION MIROIR
FEN-G'' FEN-G'''	xx xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: AUCUN FEN-G'' VERSION MIROIR
FEN-H FEN-H'	xx xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT FEN-H' FENÊTRE FIXE SANS OUVRANT
FEN-J	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT
FEN-K	xx		MATÉRIEL: ALUMINIUM FINI INTÉRIEUR : BLANC FINI EXTÉRIEUR: GRIS CHARCOAL TYPE D'OUVRANT: BATTANT FEN-K' VERSION MIROIR

NOTES GÉNÉRALES PORTES FENÊTRES

- TOUTES LES POIGNÉES DEVRONT ÊTRE DE FINIES INT. BLANCHES / EXT. NOIRES
- TOUTES LES QUINCAILLERIES AUTRES QUE LES POIGNÉES DEVRONT ÊTRE AGENCÉES AUX FINIS DE LA PORTE
- PRÉVOIR DES MOUSTIQUAIRES POUR TOUTES LES PARTIES OUVRANTES
- TOUS LES VERRES SERONT CLAIRS

LÉGENDES DES FINIS EXTÉRIEURS

BR1 — REVÊTEMENT DE MAÇONNERIE
BRIQUE D'ARGILE BEIGE, MÉLANGE NUANCÉ
FORMAT MODULAIRE MÉTRIQUE
APPAREILLAGE (VOIR ÉLÉVATIONS)
(SPÉCIFICATIONS À VENIR)

RM1 — REVÊTEMENT MÉTALLIQUE D'ALUMINIUM
ALUMINIUM CAL. 18 PLIÉ
FINI: ANTHRACITE

RM2 — REVÊTEMENT MÉTALLIQUE D'ALUMINIUM
REVÊTEMENT MÉTALLIQUE GRIS PÂLE
(SPÉCIFICATIONS À VENIR)

BE1 — BÉTON
VOIR INGÉNIEUR EN STRUCTURE

PR1 — REVÊTEMENT DE PIERRE ARCHITECTURAL
(MODÈLE ET FORMAT À VENIR)

NOTES GÉNÉRALES FINIS EXTÉRIEURS:

- TOUS LES PÉRIMÈTRES DES OUVERTURES DEVRONT ÊTRE FINIS AVEC MOULURES D'ALUMINIUM FINI TEL QUE LES PORTES ET FENÊTRES
- TOUS LES SOLINS SERONT FINIS TEL QUE RM1
- TOUS LES SOLINS DES MEZZANINES SERONT FINIS TEL QUE RM2

COMPOSITIONS DES MURS EXTÉRIEURS, MITOYENS ET DE FONDATION

MF1 MUR FONDATION (R REQUIS: 17.00)	R 20.19
-FILM D'AIR EXTERIEUR.	0.17
-IMPERMÉABILISATION SOUS LE NIVEAU FINI DU SOL	-
-FONDATION DE BÉTON (VOIR ING. STRUCTURE)	0.72
-BARRE EN "Z" 3 1/2" @ 24" C/C	-
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ 3" APPLIQUÉ SUR LE MUR DE BÉTON	18.18
-(1x) PANNEAU DE GYPSE HAUTE-DENSITÉ 1/2"	0.44
-FILM D'AIR INTERIEUR.	0.68
*** AJUSTER ÉPAISSEUR DES FONDATIONS ET VALIDER AVEC ING. STRUCTURE LORSQUE DES MURS BERLINOIS SONT REQUIS	

ME1 MUR REVÊT. DE MAÇONNERIE (R REQUIS: 24.50)	R 30.35
-FILM D'AIR EXTERIEUR.	0.17
-REVÊTEMENT DE MAÇONNERIE* + ATTACHES	0.40
-ESPACE D'AIR 1"	1.02
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ TYPE "2", ÉP. 1"	6.06
-PANNEAU ASPENITE 15/32"	0.56
-MONTANTS 2"x6" EN BOIS (ESPACEM. PAR ING. STRUCTURE)	-
-ISOLANT DE FIBRE DE VERRE EN MATELAS DE R20	20.00
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL PARE-VAPEUR / PARE-AIR À JOINTS SCELLÉS	-
-FOURRURE EN BOIS 1"x3" @ 24" c/c	1.02
-(1x) PANNEAU DE GYPSE 5/8"	0.44
-FILM D'AIR INTERIEUR.	0.68
* BRIQUE D'ARGILE ou PIERRE NATURELLE - VOIR ÉLÉVATION	

ME2 MUR REVÊT. DE MAÇONNERIE AVEC ENCOCHE À MAÇONNERIE (R REQUIS: 24.50)	30.70
-FILM D'AIR EXTERIEUR.	0.17
-REVÊTEMENT DE BRIQUE + ATTACHES	0.40
-ESPACE D'AIR 1"	1.02
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ TYPE "2", ÉP. 1 1/2"	9.09
-FONDATION DE BÉTON (VOIR ING. STRUCTURE)	0.72
-BARRE EN "Z" 3 1/2" @ 24" C/C	-
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ 3" APPLIQUÉ SUR LE MUR DE BÉTON	18.18
-(1x) PANNEAU DE GYPSE HAUTE-DENSITÉ 1/2"	0.44
-FILM D'AIR INTERIEUR.	0.68

ME3 MUR REVÊTEMENT MÉTALLIQUE (R REQUIS: 24.50)	R 29.95
-FILM D'AIR EXTERIEUR.	0.17
-REVÊTEMENT MÉTALLIQUE (VOIR LÉGENDES DES FINIS EXT. ET FOURNISSEUR)	0.44
-BARRES EN 2" Z"	1.02
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ TYPE "2", ÉP. 1"	6.06
-PANNEAU ASPENITE 15/32"	0.56
-MONTANTS 2"x6" EN BOIS (ESPACEM. PAR ING. STRUCTURE)	-
-ISOLANT DE FIBRE DE VERRE EN MATELAS DE 6" R20	20.00
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL PARE-VAPEUR / PARE-AIR À JOINTS SCELLÉS	-
-FOURRURE EN BOIS 1"x3" @ 24" c/c	1.02
-(1x) PANNEAU DE GYPSE 5/8"	0.44
-FILM D'AIR INTERIEUR.	0.68

MT1 MUR MITOYEN TYPE	R n/a
-BÂTIMENT VOISIN EXISTANT.	
-BLOCS DE BÉTON 4" + ATTACHES. VOIR ING. STRUCTURE	
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ TYPE "2", ÉP. 1 1/2" SUR LES BLOCS DE BÉTON	
-ESPACE D'AIR 1"	
-MONTANTS 2"x6" EN BOIS (ESPACEM. PAR ING. STRUCTURE)	
-ISOLANT DE FIBRE DE VERRE EN MATELAS DE R20	
-PANNEAU DE CONTREPLAQUÉ LORSQUE REQUIS EN STRUCTURE (VOIR ING. STRUCTURE)	
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL PARE-VAPEUR / PARE-AIR À JOINTS SCELLÉS	
-FOURRURE EN BOIS 1"x3" @ 24" c/c	
-(1x) PANNEAU DE GYPSE 5/8"	
-FILM D'AIR INTERIEUR.	
*** LORSQUE LE MUR MITOYEN EXCÈDE LES BÂTIMENT VOISINS (LATERALEMENT OU VERTICALEMENT) LA COMPOSITION ME1 OU SIMILAIRE S'APPLIQUE EN LIEU DE MT1 POUR TOUTES LES PORTIONS VISIBLES DE L'EXTÉRIEUR (R REQUIS: 24.50)	

COMPOSITIONS DES TOITURES

TT1 TOITURE 3e ÉTAGE (R REQUIS: 41.00)	R 44.83
-FILM D'AIR EXTÉRIEUR	0.17
-MEMBRANE DE FINITION SOPRALÈNE FLAM 180 PARTIE COURANTE	-
-MEMBRANE DE FINITION SOPRALÈNE FLAM 250 GR POUR LES RELEVÉS	-
-SOUS COUCHE DE MEMBRANE AUTOCOLLANT SOPRAFLASH FLAM STICK POUR LES RELEVÉS	-
-MEMBRANE DE RENFORT SOPRALÈNE 180	-
-MEMBRANE SOUS COUCHE ÉLASTOMÈRE ÉLASTOPHÈNE PS COLLÉ EN PLEINE ADHÉRENCE À CHAUD	-
-CONTREPLAQUÉ TYPE EXTÉRIEUR 3/4" EMBOUVETÉ	0.78
-POUTRELLES DE TOITURE AVEC PENTE INTÉGRÉE (VOIR FABRICANT)	-
-ISOLANT LAINE MINÉRALE 12" (S'ASSURER D'AVOIR UN ESPACE D'AIR DE 1" ENTRE L'ISOLANT ET LA MEMBRURE HAUTE DE LA POUTRELLE)	41.52
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL	-
-FOURRURES 1"x3" @ 16" c/c.	0.91
-(2x) PANNEAUX DE GYPSE 5/8" TYPE "X"	0.88
-FILM D'AIR INTÉRIEUR	0.57

TT2 MEZZANINES (R REQUIS: 41.00)	R 45.71
-FILM D'AIR EXTÉRIEUR	0.17
-MEMBRANE DE FINITION SOPRALÈNE FLAM 180 PARTIE COURANTE	-
-MEMBRANE DE FINITION SOPRALÈNE FLAM 250 GR POUR LES RELEVÉS	-
-SOUS COUCHE DE MEMBRANE AUTOCOLLANT SOPRAFLASH FLAM STICK POUR LES RELEVÉS	-
-MEMBRANE DE RENFORT SOPRALÈNE 180	-
-MEMBRANE SOUS COUCHE ÉLASTOMÈRE ÉLASTOPHÈNE PS COLLÉ EN PLEINE ADHÉRENCE À CHAUD	-
-CONTREPLAQUÉ TYPE EXTÉRIEUR 3/4" EMBOUVETÉ	0.78
-POUTRELLES DE TOITURE AVEC PENTE INTÉGRÉE (VOIR FABRICANT)	-
-ISOLANT URÉTHANE GICLÉ TYPE "2" ÉP 7", À GICLER SOUS LE CONTREPLAQUÉ	42.40
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL	-
-FOURRURES 1"x3" @ 16" c/c.	0.91
-(2x) PANNEAUX DE GYPSE 5/8" TYPE "X"	0.88
-FILM D'AIR INTÉRIEUR	0.57

COMPOSITIONS DES SOFFITES

SF1 SOFFITE PLANCHER STRUCT. DE BOIS (R REQUIS: 29.50)	R 64.24
-FILM D'AIR INTÉRIEUR	0.91
-REVÊTEMENT DE PLANCHER D'INGÉNIERIE OU DE CÉRAMIQUE SUR CONTREPLAQUÉ, VOIR CLIENT	0.78
-CHAPE DE BÉTON LÉGER 1 1/2"	-
-MEMBRANE INSONOMAT 5/8"	-
-OSB 23/32 EMBOUVETÉ	0.78
-POUTRELLES DE BOIS (VOIR ING. STRUCTURE)	-
-ISOLANT D'URÉTHANE GICLÉ 4"	24.24
-CAVITÉ RESTANTE REMPLIE DE LAINE MINÉRALE	34.60
-PANNEAU NOYAU CIMENTAIRE DUROCK 3/4"	1.30
-BARRES EN 'Z', DIMENSIONS SELON LES NIVEAUX REQUIS À ATTEINDRE, VOIR ÉLÉVATIONS	1.02
-REVÊTEMENT DE CRÉPI SUR FIBROCIMENT (VOIR LÉGENDES DES FINIS EXT. ET FOURNISSEUR)	0.44
-FILM D'AIR EXTÉRIEUR.	0.17

COMPOSITIONS DES PLANCHERS ET PLAFONDS

PL1 DALLE SUR SOL (R REQUIS 7.50) — 11.25

-FILM D'AIR INT.	0.91
-REVÊTEMENT DE PLANCHER, SELON LES USAGES SUIVANTS :	
* GARAGE ET ESPACES COMMUNS: SCELLANT SUR DALLE	
* LOGEMENTS : - REVÊTEMENT DE PLANCHER (VOIR DESIGNER)	
- PANNEAU DE COPEAU ASPENITE 5/8" FLOTTANT	
- MEMBRANE DE CAOUTCHOUC DURA-SON 1/8"	
-DALLE DE BÉTON + TREILLIS + TRAIT DE SCIE (VOIR ING. STRUCTURE)	0.24
-ISOLANT RIGIDE 2" SUR 48" AU PÉRIMÈTRE	10.10
-PARE-VAPEUR	-
-LIT DE SABLE 2"	-
-PIERRE CONCASSÉE 0- 3/4"	-
-SOL NON-REMANIÉ	-

PL2 PLANCHER RDC

-FILM D'AIR INTÉRIEUR	
-REVÊTEMENT DE PLANCHER, SELON LES USAGES SUIVANTS :	
* LOGEMENTS : - REVÊTEMENT DE PLANCHER (VOIR DESIGNER)	
- PANNEAU DE COPEAU ASPENITE 5/8" FLOTTANT	
- MEMBRANE DE CAOUTCHOUC DURA-SON 1/8"	
* CORRIDORS COMMUNS : REVÊTEMENT DE TAPIS COLLÉ (VOIR DESIGNER)	
-DALLE DE BÉTON + TREILLIS + TRAIT DE SCIE (VOIR ING. STRUCTURE)	
-REVÊTEMENT DE PLAFOND, SELON LES USAGES SUIVANTS :	
* GARAGE ET ESPACES COMMUNS: AUCUN	
* LOGEMENTS : ENDUIT DE FINITION (GLAZING) SUR LE DESSOUS DES DALLES OU PONÇAGE DU BÉTON BRUT (VOIR CLIENT), EXCEPTÉ AUX ENDROITS OÙ DES RETOMBÉES DE GYPSE SONT REQUISES OU À MOINS D'INDICATION CONTRAIRE SUR LES PLANS DE PLAFONDS RÉFLÉCHIS	
-FILM D'AIR INTÉRIEUR	

PL3 PLANCHER 2e ET 3e ÉTAGES

-FILM D'AIR INTÉRIEUR	
-REVÊTEMENT DE PLANCHER D'INGÉNIERIE OU DE CÉRAMIQUE SUR CONTREPLAQUÉ, VOIR CLIENT	
-CHAPE DE BÉTON LÉGER 1 1/2"	
-MEMBRANE INSONOMAT 5/8"	
-OSB 23/32 EMBOUVETÉ	
-POUTRELLES DE BOIS (VOIR ING. STRUCTURE)	
-CELLULOSE COMPACTÉE PRESSION 2.5 LBS	
-POLYÉTHYLÈNE 6MIL	
-BARRES RÉSILIENTES @ 16" c/c	
-(2x) PANNEAU DE GYPSE TYPE 5/8"	
-FILM D'AIR INTÉRIEUR	

PL4 PLANCHER MEZZANINES

-FILM D'AIR INTÉRIEUR	
-REVÊTEMENT DE PLANCHER D'INGÉNIERIE OU DE CÉRAMIQUE SUR CONTREPLAQUÉ, VOIR CLIENT	
-MEMBRANE INSONOMAT 5/8"	
-OSB 23/32 EMBOUVETÉ	
-POUTRELLES DE BOIS (VOIR ING. STRUCTURE)	
-BARRES RÉSILIENTES @ 16" c/c	
-(2x) PANNEAU DE GYPSE TYPE 5/8"	
-FILM D'AIR INTÉRIEUR	

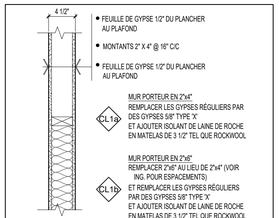
PF1 RETOMBÉES ISOLÉES AU PÉRIMÈTRE EXTÉRIEUR SOUS LES DALLES

-DESSOUS DE LA DALLE DE BÉTON	
-BARRES EN "Z" 3 1/2" @ 24" C/C SUSPENDUES À LA DALLE	
-ISOLANT D'URÉTHANE GICLÉ 3" APPLIQUÉ SUR LE DESSOUS DE LA DALLE	
-(1x) PANNEAU DE GYPSE 5/8"	

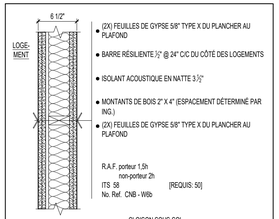
NOTES POUR COMPOSITIONS:

NOTE 1: PRÉVOIR & COORDONNER L'INSTALLATION DE FONDS D'ANCRAGES POUR LES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS MÉCANIQUES / ÉLECTRIQUES, MOBILIER, ARMOIRES ET ACCESSOIRES TEL QUE REQUIS PAR LES MANUFACTURIERS.
NOTE 2: UTILISER DES PANNEAUX DE GYPSE DE TYPE HYDROFUGE DANS LES SALLES DE BAIN.
NOTE 3: LE SYSTÈME DE TOITURE PLAT DOIT ÊTRE CONFIRMÉ PAR LE FOURNISSEUR DE MEMBRANES
NOTE 4: UTILISER DES FOURRURES EN BOIS TRAITÉ LORSQUE CES DERNIÈRES SONT FIXÉES SUR LE BÉTON

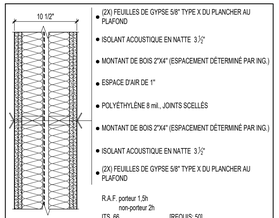
COMPOSITIONS DES CLOISONS



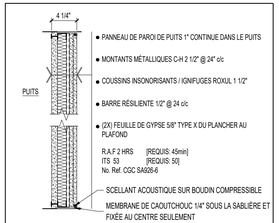
CL1 CLOISON TYPE INTÉRIEUR
ÉCHELLE : 1" = 1'-0"



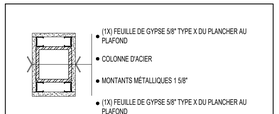
CL2 CLOISON ISSUES ET ESPACES COMMUNS
ÉCHELLE : 1" = 1'-0"



CL3 CLOISON ENTRE LES LOGEMENTS
ÉCHELLE : 1" = 1'-0"



CL4 CLOISON PUITS TECHNIQUE
ÉCHELLE : 1" = 1'-0"



CL5 CLOISON COLONNE R.A.F.
ÉCHELLE : 1" = 1'-0"

NOTES POUR CLOISONS:

NOTE 1: PRÉVOIR & COORDONNER L'INSTALLATION DE FONDS D'ANCRAGES POUR LES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS MÉCANIQUES / ÉLECTRIQUES, MOBILIER, ARMOIRES ET ACCESSOIRES TEL QUE REQUIS PAR LES MANUFACTURIERS.
NOTE 2: PRÉVOIR UN JOINT D'EXPANSION VERTICAL DANS LES CLOISONS @ 32'-0" c/c.
NOTE 3: UTILISER DES PANNEAUX DE GYPSE DE TYPE HYDROFUGE DANS LES SALLES DE BAIN.
NOTE 4: À MOINS D'INDICATION CONTRAIRE AUX PLANS, TOUTES LES CLOISONS SERONT DE TYPE CL1
NOTE 5: TOUTES LES CLOISONS SONT DE DALLE À DALLE, SAUF INDICATIONS CONTRAIRES

calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec — 3986 MARK CALCE ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

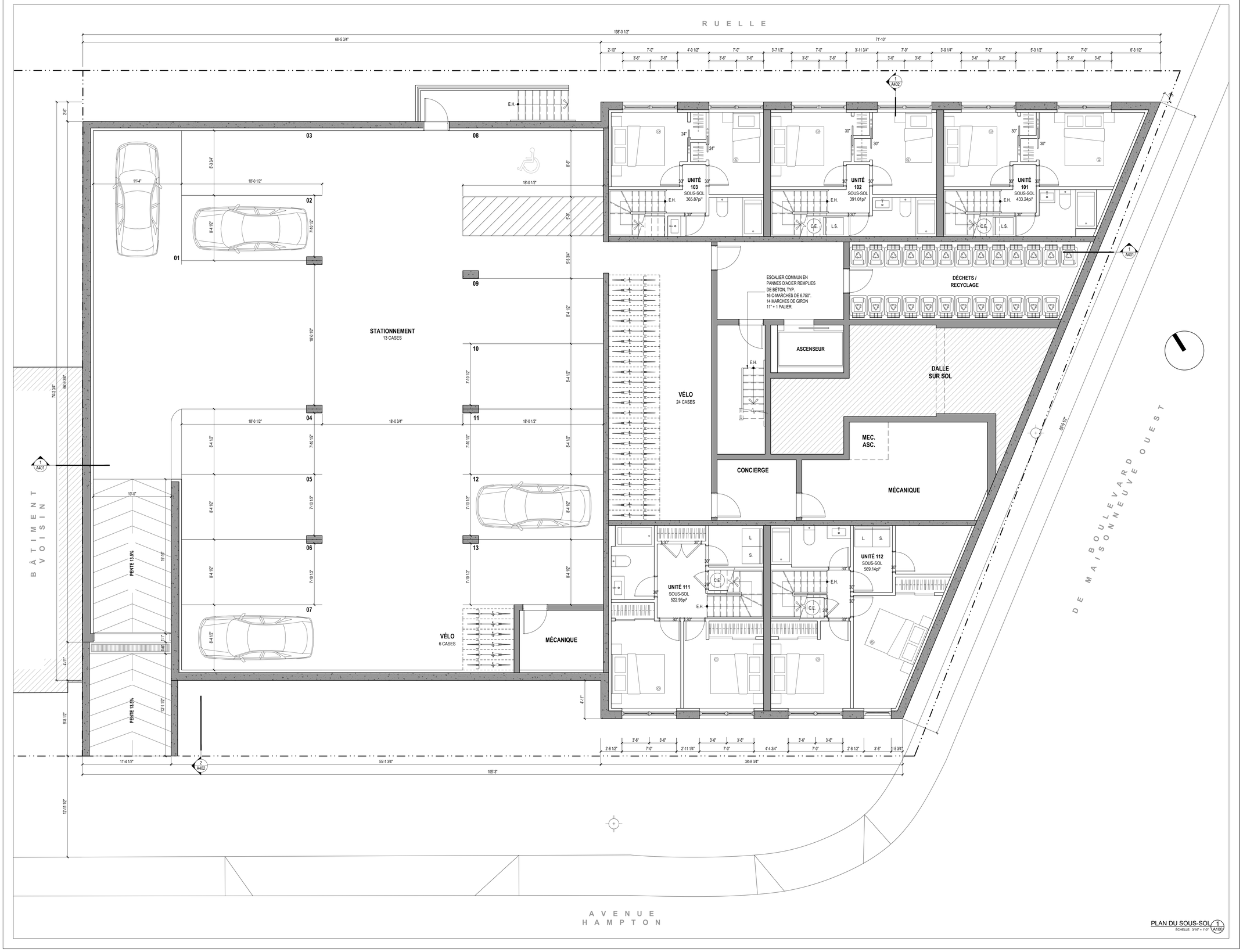
NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
TABLEAUX ET LÉGENDES

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R. ET A.B.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A001
FICHIER: mca2013_2185 Hampton	



calce
architecture
workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

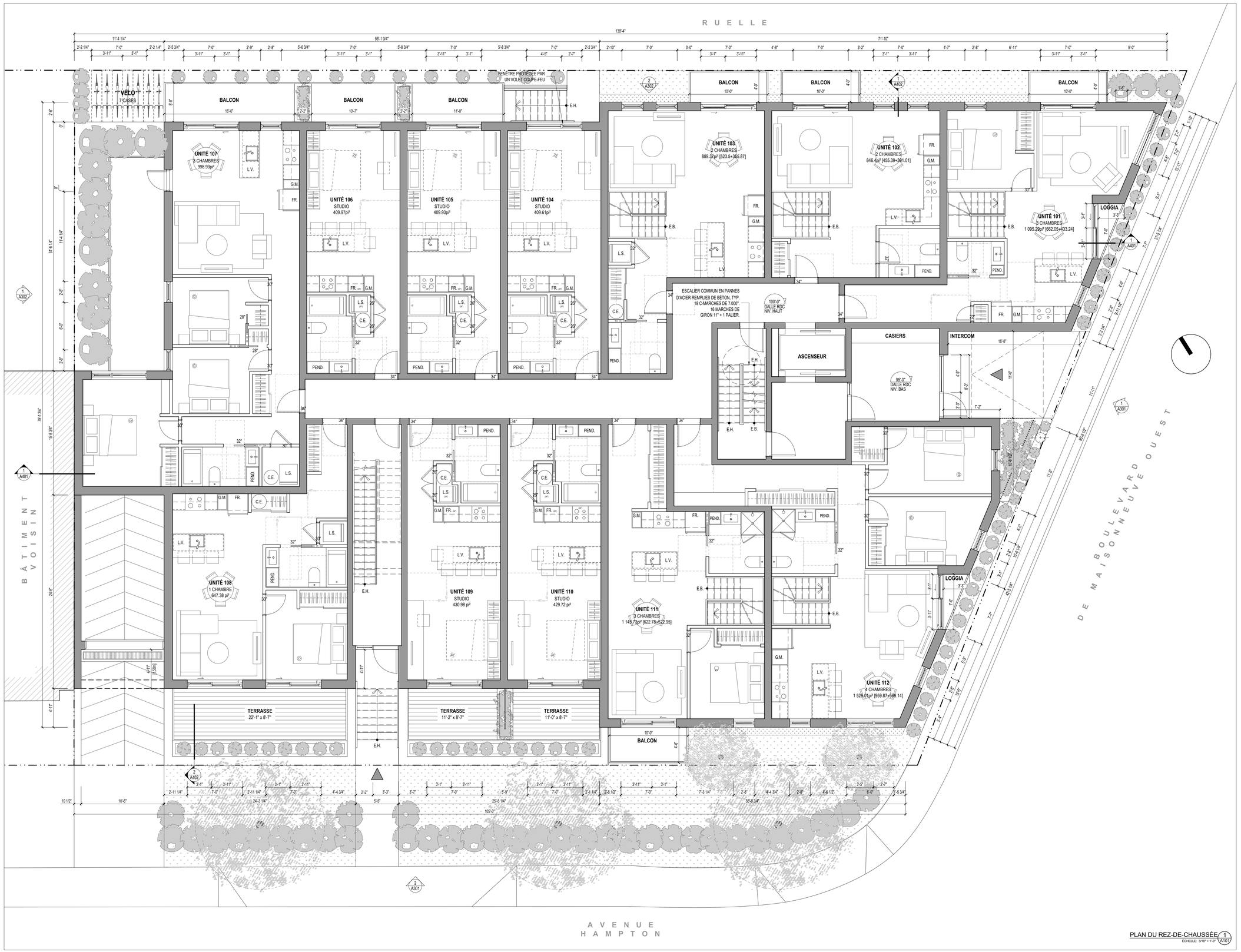
NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826
QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PLAN DU SOUS-SOL

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R. ET A.B.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A100
FICHIER: mca2013_2185 Hampton	



PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE 1 A101
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

calce
architecture
workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

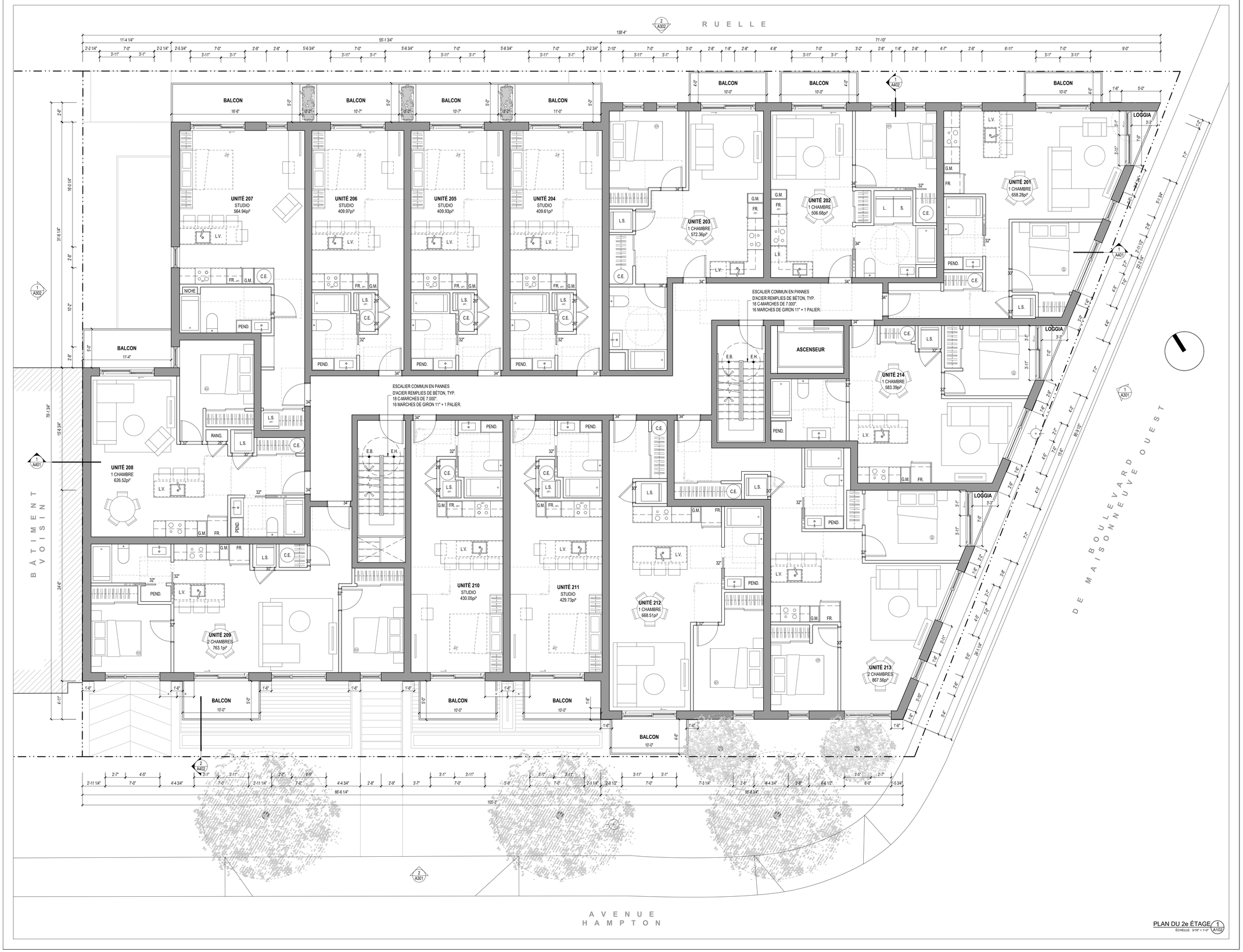
NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826
QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R. ET A.B.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A101
FICHIER: mca2013_2185 Hampton	



PLAN DU 2e ÉTAGE 1 A102
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

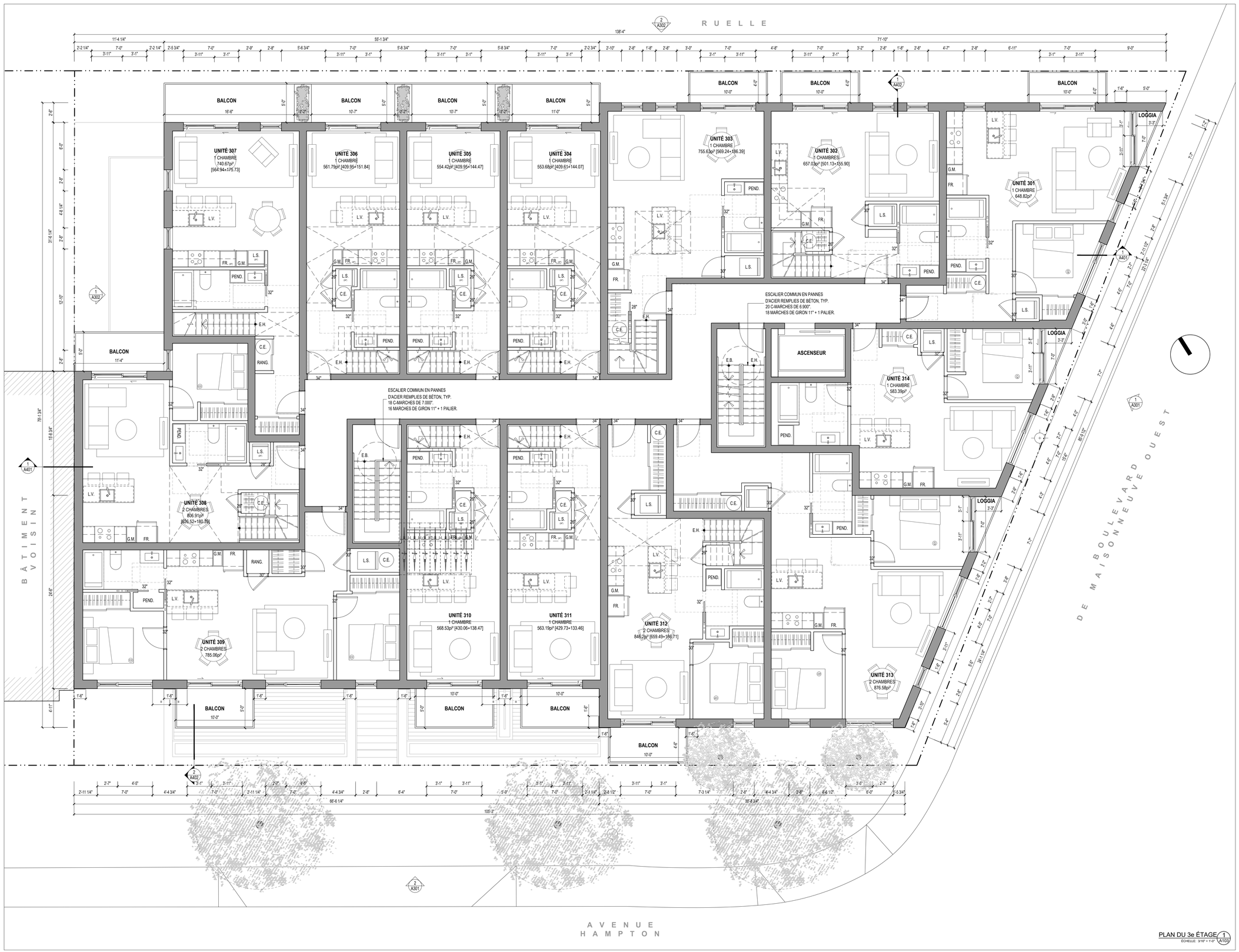
NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PLAN DU 2e ÉTAGE

DESSINÉ PAR: F.R. ET A.B.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
FICHIER: mca2013_2185 Hampton
PAGE: A102



PLAN DU 3e ÉTAGE 1
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0" A103

calce architecture workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826 QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PLAN DU 3e ÉTAGE

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R. ET A.B.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A103
FICHIER: mca2013_2185 Hampton	

PLAN DES MEZZANINES 1 A104
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

calce
architecture
workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

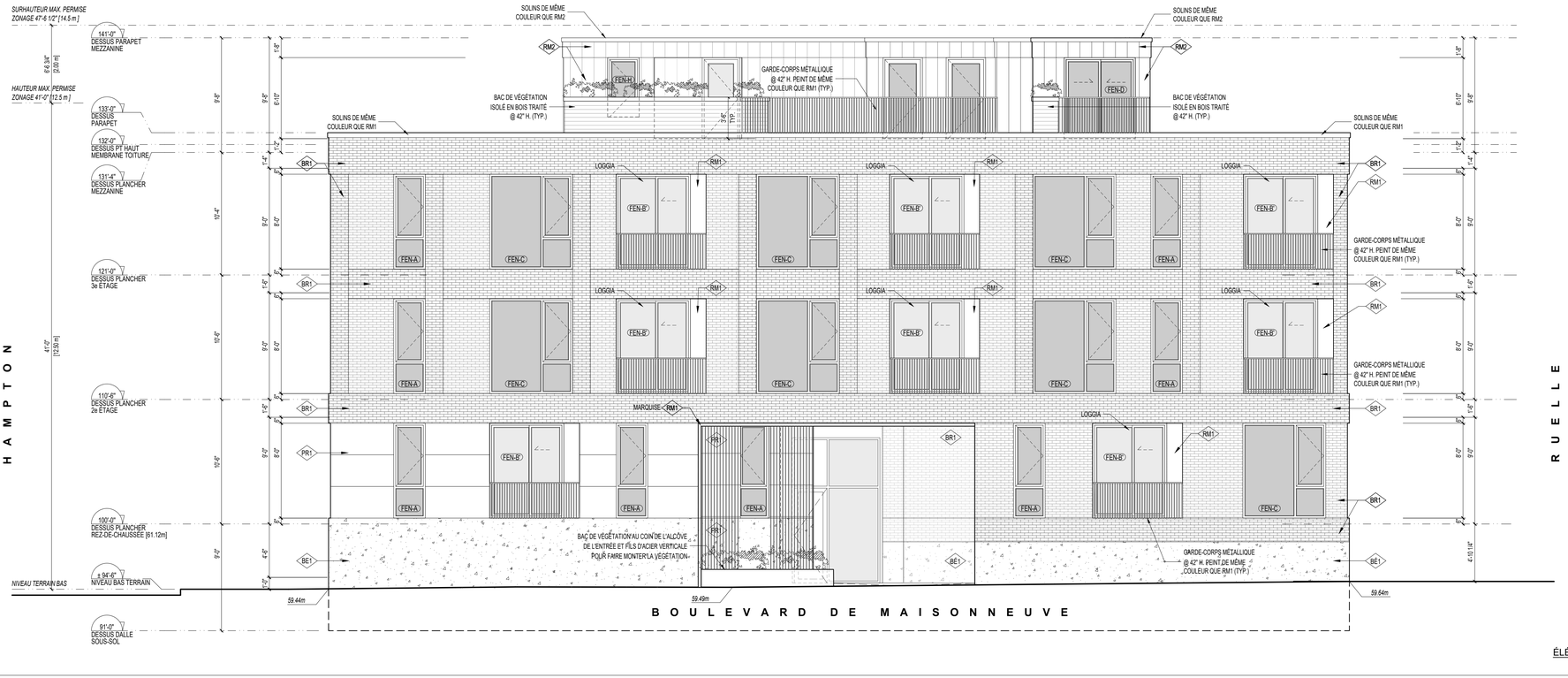
NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826
QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
PLAN DES MEZZANINES

DESSINÉ PAR: F.R. ET A.B.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
PAGE: A104
FICHIER: mca2013_2185 Hampton



ÉLÉVATION BOULEVARD DE MAISONNEUVE 1 A301
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

ÉLÉVATION RUE HAMPTON 2 A301
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

calce
architecture
workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

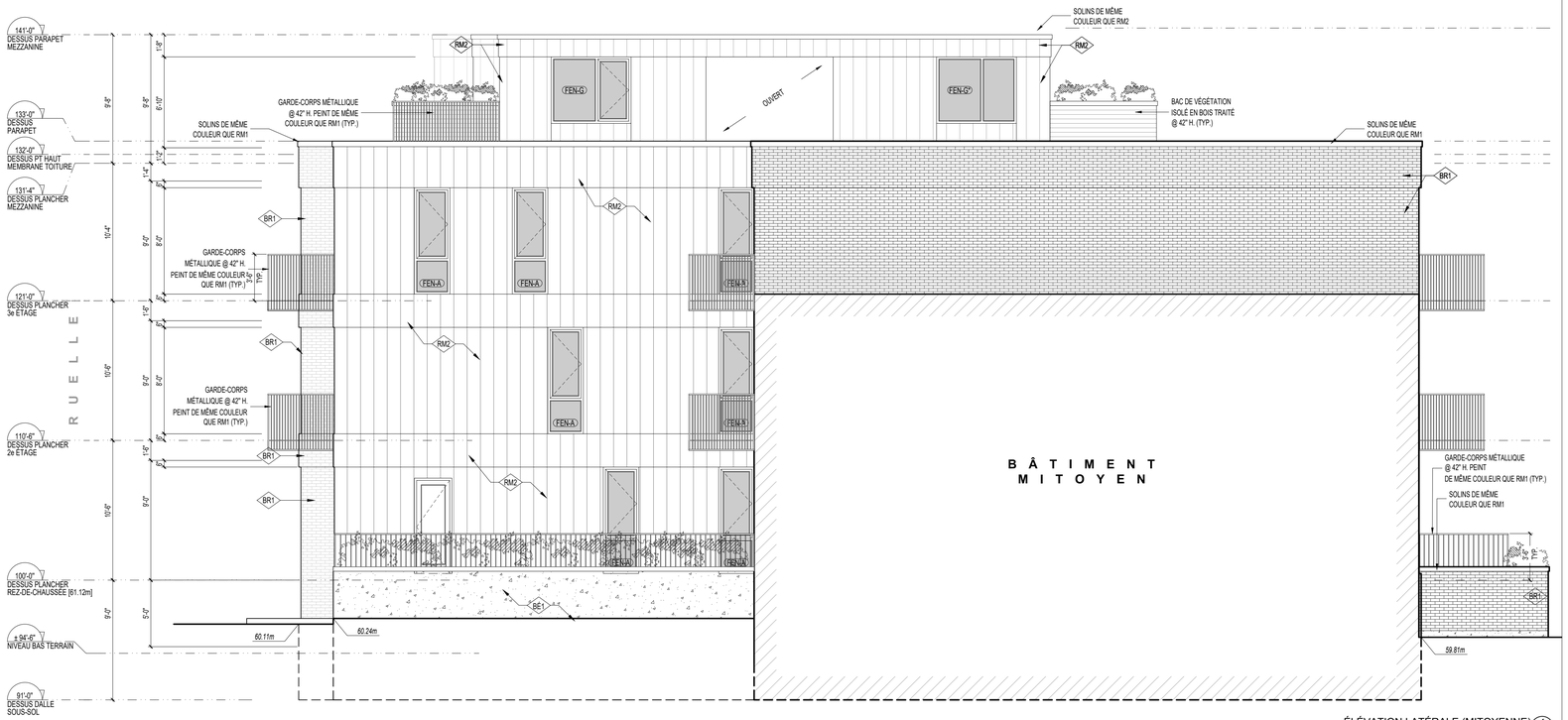
NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826
QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
ÉLÉVATIONS BOUL. DE MAISONNEUVE ET HAMPTON

DESSINÉ PAR: F.R. ET A.B.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
FICHIER: mca2013_2185 Hampton
PAGE: A301



ÉLÉVATION LATÉRALE (MITOYENNE) 1 A302
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

ÉLÉVATION DE LA RUELLE (ARRIÈRE) 2 A302
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

calce
architecture
workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
n° 3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826
QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
ÉLÉVATION LATÉRALE (MITOYENNE) ET DE LA RUELLE

DESSINÉ PAR:	DERNIÈRE MODIFICATION:
F.R. ET A.B.	2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE	PAGE: A302
FICHIER: mca2013_2185 Hampton	

COUPE GÉNÉRALE 1/A401
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0"

calce
architecture
workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

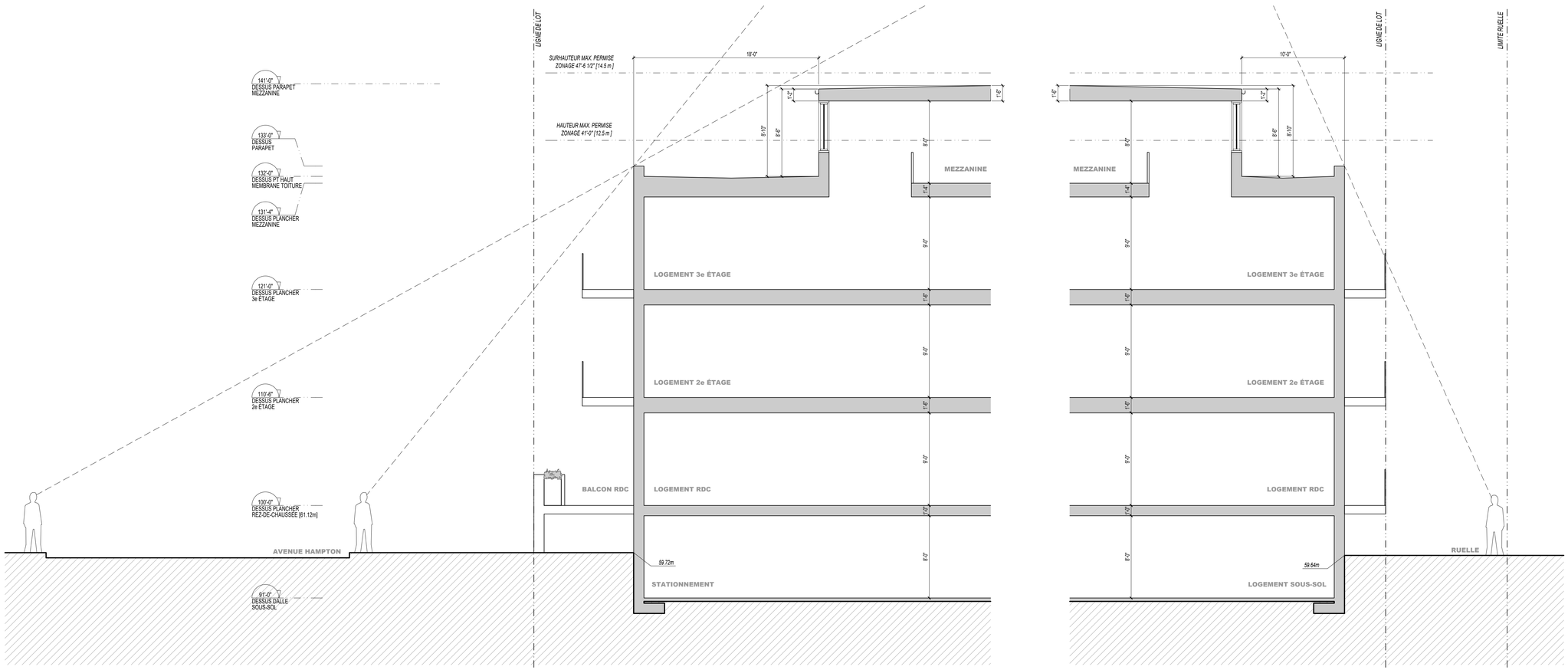
NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826
QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
COUPE GÉNÉRALE

DESSINÉ PAR: F.R. ET A.B.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
FICHIER: mca2013_2185 Hampton
PAGE: A401



COUPE AVANT 2
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0" A402

COUPE ARRIÈRE 1
ÉCHELLE: 3/16" = 1'-0" A402

calce
architecture
workshop

Mark Calce MOAQ
6560 AVENUE ESPLANADE | BUREAU 106
MONTRÉAL | QUÉBEC | H2V 4L5
514 **288 0099** | ARCHITECTURE**WORKSHOP**.CA

SCEAU:

Ordre des architectes du Québec
3986
MARK CALCE
ARCHITECTE

NOTES:
1- L'ENTREPRENEUR GÉNÉRAL DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS ET CONDITIONS EXISTANTES CRITIQUES RELATIVES AU PROJET AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DEVRA INFORMER L'ARCHITECTE DE TOUTES ERREURS, OMISSIONS ET/OU ÉLÉMENTS INCOMPATIBLES AVEC LES TRAVAUX DÉCRITS SUR LES PLANS.
2 - AUCUNE DIMENSION NE DOIT ÊTRE MESURÉE DIRECTEMENT SUR LES PLANS.
3 - LA CONSTRUCTION DEVRA ÊTRE EXÉCUTÉE SELON LES NORMES DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC ÉDITION EN COURS

ÉMISSIONS:

NO.	DESCRIPTION	VERIFIÉ PAR	DATE EMISSION
08			
07			
06			
05			
04			
03	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R2	M. Ca.	2020-11-04
02	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE -R1	M. Ca.	2020-10-02
01	ÉMIS POUR AVIS PRÉLIMINAIRE	M. Ca.	2020-07-10
00	ÉMIS POUR PERMIS DÉMOLITION	M. Ca.	2020-06-17

CLIENT:
9416-5826
QUÉBEC INC.
3837 RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL, QUÉBEC,
H4C 1H5

PROJET:
2185
AVENUE DE HAMPTON
MONTRÉAL, QUÉBEC

DESSIN:
COUPE SCHÉMATIQUE
RETRAIT MEZZANINE

DESSINÉ PAR: F.R. ET A.B.
DERNIÈRE MODIFICATION: 2020-11-04
ÉCHELLE: INDIQUÉE
FICHIER: mca2013_2185 Hampton
PAGE: A402

RUELLE

3 015 407

2 606 886

S: 1 017,0 m²

1 Étage
N.C.: 2185 et 2191

Bâtiment
2 Étages
Brique, Crépis et Aluminium
N.C.: 6035 et 6045

2 606 649

N.C.: 2201 et 2203

2 608 299

BOULEVARD DE MAISONNEUVE OUEST

2 608 343

AVENUE HAMPTON

Bordure

Corniche en surplomb

Mur aveugle

Évents et Tuyaux d'aération en surplomb

Élévation du toit= 66,64

Élévation du toit= 64,63

Élévation du toit= 67,90

Élévation du toit= 64,77

Élévation du toit= 66,78

Entrée

Garage

Pavage

Bollards

Siamoise

Top BM Éléev.: 60,46

Enseignes

Entrée charretière

Trottoir

Piste cyclable

42,81

42,92

23,88

26,82

0,44

17,81

0,29

1,71

8,70

0,22

1,67

0,31

1,63

32,55

28,75

26,85

LÉGENDE :

- : Puisard
- : Regard
- : Valve d'aqueduc
- : Borne-Fontaine
- : Lampadaire
- : Poteau électrique
- : Hauban
- : Fils électrique aérien

ÉCHELLE: 1 : 200

LEVÉ LE: 29 mai 2020

Requérant: Requérant: 9416-5826 Québec Inc
Pour les fins d'une transaction immobilière.

Notes:
- Les mesures indiquées sur ce document sont en mètres (SI).
- Les élévations indiquées sur ce document sont géodésiques.
- Toutes les mesures concernant le bâtiment sont prises à la fondation.
- Ce plan ne devra pas être utilisé ou invoqué pourd'autres fins sans l'autorisation écrite du soussigné.

1 / 1

PLAN TOPOGRAPHIQUE

CIVITAS ARPENTEURS-GÉOMÈTRES INC.
Numéro sans frais 1-888-399-6767

Lot (s): 2 606 886

Cadastre: du Québec

Circonscription foncière: Montréal

Municipalité: Ville de Montréal

Arrondissement: Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

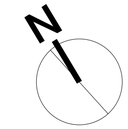
MINUTE: 27 855 | DOSSIER: ALON-201767-1 | Dessiné par: aa

Préparé à Longueuil
le: 9 juin 2020

Jean-Luc Léger
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE

Sceau - Copie conforme
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE

Date:



Légende

ARBRE
CONIFÈRE
FEUILLUS
GRIMPANT
QUANTITÉ-CODE
CLÉ D'IDENTIFICATION
VIVACE
ANNUELLE
LIGNE DE PROPRIÉTÉ

Nivellement

Voir plan d'architecture

Note à l'entrepreneur
L'entrepreneur devra faire une demande de repérage auprès de INFO-EXCAVATION, avant le début des travaux. L'entrepreneur devra exécuter tous les travaux selon les normes du Bureau de Normalisation du Québec (BNQ) et selon le code du bâtiment en vigueur.

L'entrepreneur devra faire les vérifications de toutes les dimensions avant la réalisation du projet et contacter l'architecte paysagiste pour signaler toutes omissions ou ambiguïtés au projet. L'architecte paysagiste n'est pas responsable de la qualité d'exécution des travaux réalisés pas l'entrepreneur.

Note au propriétaire
Le propriétaire à la responsabilité de faire approuver le ou les plans par la municipalité, il devra se procurer les permis de constructions nécessaires. Le propriétaire du projet à la responsabilité d'approuver le choix des matériaux à l'aide d'échantillons.

Note réalisation

Engazonnement
L'engazonnement sera à faire, l'entrepreneur devra installer du gazon en plaque cultivé (Éco-Trèfle) sur 6 pouces de terreau à engazonnement (composé en majeure partie de sable et de limon avec 4 à 7% de matière organique, ph entre 6 et 7) selon les normes du BNQ en vigueur. Le mélange no 1 (3100) de la cie Savaria est recommandé, l'équicalent peut être accepté.

Plantation
Le lit pour les aires de plantation devra être excavé de 12 pouces, il sera ensuite rempli avec terreau de plantation, soit un loam sableux ayant un PH de 6.5 et un taux un matière organique entre 10 et 20%. Le mélange no 2 (3125) de la cie Savaria est recommandé, l'équivalent peut être accepté.

Finition
Couvrir le sol des plates-bandes avec un paillis de cèdre de couleur noire, sur une épaisseur d'environ 3 po. De plus, les plates-bandes adjacentes au gazon doivent être munie d'une bordure de plantation en aluminium.

Irrigation
Un système d'irrigation devra être prévu pour les plantations et le gazon. Une proposition pour le système d'irrigation devra être fait par l'entrepreneur paysagiste.

OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR

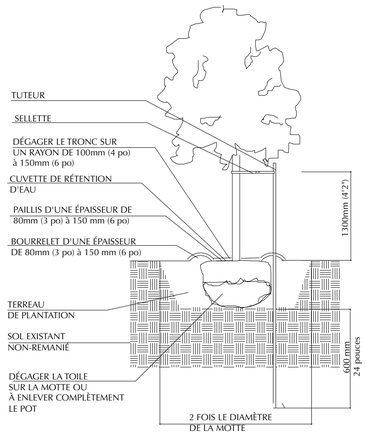
1- Poursuivre la trame végétale existante de la rue Hampton. Choisir des arbres de rue à grand déploiement et privilégier la présence d'une haie de feuillus qui délimite la propriété privée de la propriété publique.

2- Les zones de pavage seront fait de pavé gris clair avec un IRS de plus de 29 pour un objectif de réduction des îlots de chaleur.

3- Installer un gazon plus écologique (Éco-Trèfle) grâce à sa biodiversité et son entretien réduit.

4- Créer des terrasses au toit avec des bacs de plantation. Privilégier une végétation vivace, durable avec un entretien réduit.

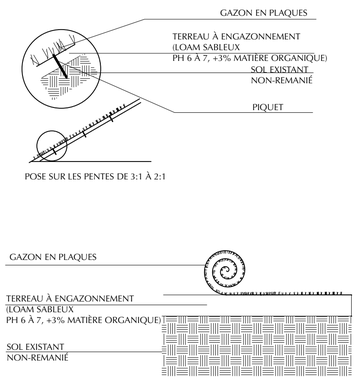
4a PLANTATION D'UN ARBRE FEUILLUS STABILISÉ PAR UN TUTEUR



Note: Le tuteur doit être placé du côté des vents dominants et à une distance du tronc suffisante pour ne pas briser les racines.

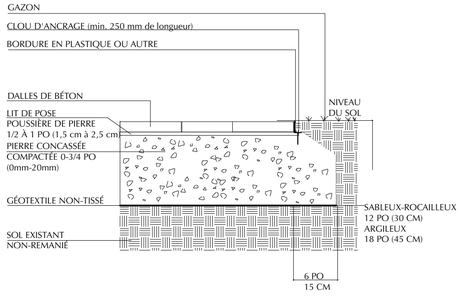
RÉF. BNQ 0605-100/2019

6.0 POSE DU GAZON EN PLAQUES



RÉF. BNQ 0605-100/2019

4,0 SENTIER ET TERRASSE DE DALLES DE BÉTON PRÉFABRIQUÉES



Note: La fondation se prépare en recouvrant le géotextile de pierre concassée. La pierre doit être légèrement arrosée avant l'opération de compactage. À l'aide d'une plaque vibrante ou d'une pilonneuse (jumping jack) l'opération doit s'effectuer par couches successives de 4 po (10 cm) et ce à deux reprises, c'est-à-dire dans les deux sens.

RÉF. BNQ 0605-500/2020

Source: plan d'architecture

Calce architecture Workshop sept 2020

MATÉRIAUX

dalles lexa gris alpin de Permacon IRS 36,6

ARBRES DE RUE (à voir avec l'arrondissement)

1 Acer freemanii 'Autumn Blaze'
2 Ginko biloba

Liste pour l'ensemble du projet

LISTE DE VÉGÉTAUX

CATÉGORIE	QUANTITÉ	CODE	NOM LATIN	CALIBRE
ARBRES	***2***			
	2	Arr	Acer rubrum ' Red Rocket'	50 mm
ARBUSTES	***46***			
	3	Fba	Berberis thunbergii 'Aurea Nana'	30 cm
	9	Fhai	Hydrangea arborescens 'Incrediball'	50cm
	34	Fsgr	Spiraea X arguta 'Grefsheim'	60cm
GRIMPANT	***4***			
	4	Gct	Clematis tangutica	1 Gal
VIVACES	***115***			
	102	Vcaf	Calamagrostis acutiflora 'Karl Foerster'	2
	13	Vhgs	Hosta fortunei 'Gold Standard'	2
TOTAL	***167***	Note:	SP3= 4 po (9 cm) SP5= 2 litres (15 cm)	2= 2 gallons

No	Date	Émission
004	9 déc. 20	Révisé pour permis -espace vélos
003	4 nov. 20	Révisé pour permis
002	1 er oct. 20	Révisé pour permis
001	16 juin 20	Pour permis

Sceau

Architecte paysagiste

L'espace Paysage
signé Martine Boudreault
T.450.447.2180 mboudreault@lespacepaysage.ca

Droit d'auteur
Ce dessin est sujet au droit d'auteur, il ne peut être reproduit pour quelques intentions ou usages que ce soit, il ne peut être utilisé uniquement avec l'apposition de la signature et du sceau.

www.lespacepaysage.ca

Conception
Martine Boudreault

Vérifié par
Martine Boudreault

Client
Provision Construction

Projet
2185 Hampton, Montréal

Titre
Plan d'aménagement paysager au sol

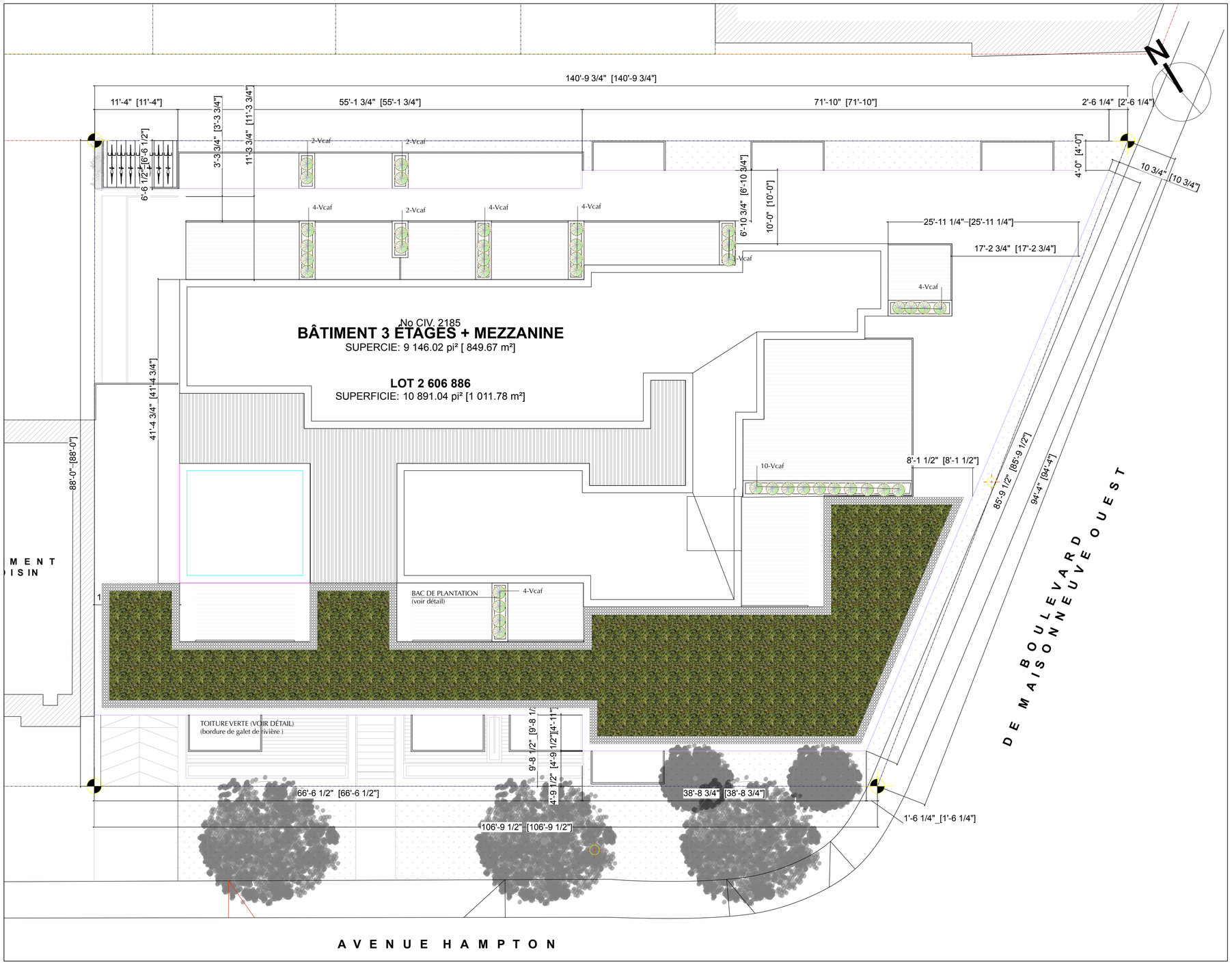
Dessin
Plan d'implantation et plantation

Échelle
0'-1/8"=1'0"

Dossier
#140-20

Date
9 déc. 2020

Feuille
1 de 2



Légende

ARBRE
CONIFÈRE
FEUILLUS
GRIMPANT
QUANTITÉ-CODE
CLÉ D'IDENTIFICATION
VIVACE
ANNUELLE
LIGNE DE PROPRIÉTÉ

Nivellement

Voir plan d'architecture

Note à l'entrepreneur
L'entrepreneur devra faire une demande de repérage auprès de INFO-EXCAVATION, avant le début des travaux. L'entrepreneur devra exécuter tous les travaux selon les normes du Bureau de Normalisation du Québec (BNQ) et selon le code du bâtiment en vigueur.

L'entrepreneur devra faire les vérifications de toutes les dimensions avant la réalisation du projet et contacter l'architecte paysagiste pour signaler toutes omissions ou ambiguïtés au projet. L'architecte paysagiste n'est pas responsable de la qualité d'exécution des travaux réalisés pas l'entrepreneur.

Note au propriétaire
Le propriétaire à la responsabilité de faire approuver le ou les plans par la municipalité, il devra se procurer les permis de constructions nécessaires. Le propriétaire du projet à la responsabilité d'approuver le choix des matériaux à l'aide d'échantillons.

Note réalisation

Végétaux en bacs
Le terreau ultra léger (3153) de Savaria devra être utilisé.
Une mince couche de paillis forestier
devra être déposé sur les bacs. Ce paillis peut être ajouté à chaque année afin de faire un apport de matière nutritive. Aucun paillis de cèdre sur les plantations en bacs au toit.

Irrigation
Un système d'irrigation devra être prévu pour les bacs.
Une proposition pour le système d'irrigation devra être fait par l'entrepreneur paysagiste.

No	Date	Émission
004	9 déc. 20	Révisé pour permis -espace vélos
003	4 nov. 20	Révisé pour permis
002	1 er oct. 20	Révisé pour permis
001	16 juin 20	Pour permis

Sceau

Architecte paysagiste

L'espace Paysage
signé Martine Boudreault
T.450.447.2180 mboudreault@lespacepaysage.ca

Droit d'auteur
Ce dessin est sujet au droit d'auteur, il ne peut être reproduit pour quelques intentions ou usages que ce soit, il ne peut être utilisé uniquement avec l'apposition de la signature et du sceau.

www.lespacepaysage.ca

Conception
Martine Boudreault

Vérifié par
Martine Boudreault

Client
Provision Construction

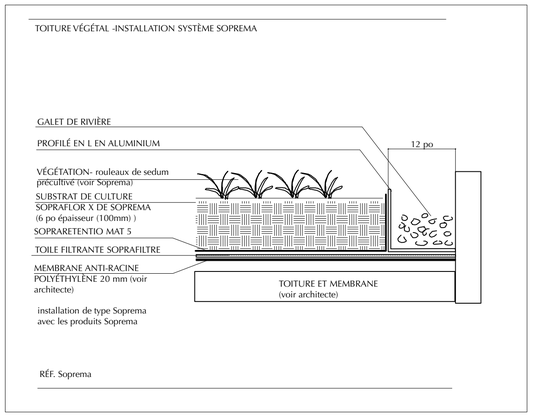
Projet
2185 Hampton, Montréal

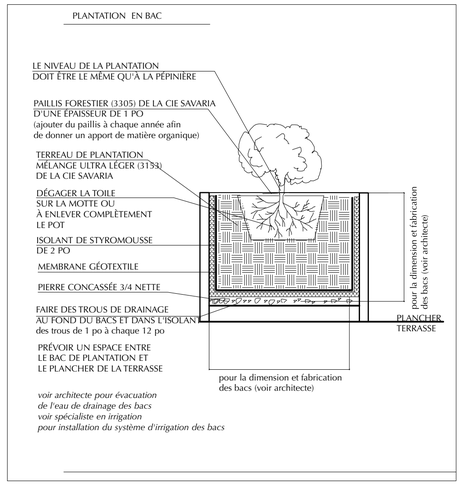
Titre
Plan d'aménagement paysager -toit terrasse

Dessin
Plan d'implantation et plantation

Échelle	Dossier
0'-1/8"=1'0"	#140-20
Date	Feuille
9 déc. 2020	2 de 2

Tapis de sedum





Liste pour l'ensemble du projet

LISTE DE VÉGÉTAUX

CATÉGORIE	QUANTITÉ	CODE	NOM LATIN	CALIBRE
ARBRES	***2***			
	2	Arr	Acer rubrum ' Red Rocket'	50 mm
ARBUSTES	***46***			
	3	Fba	Berberis thunbergii 'Aurea Nana'	30 cm
	9	Fhai	Hydrangea arborescens 'Incrediball'	50cm
	34	Fsgr	Spiraea X arguta 'Grefsheim'	60cm
GRIMPANT	***4***			
	4	Gct	Clematis tangutica	1 Gal
VIVACES	***115***			
	102	Vcaf	Calamagrostis acutiflora 'Karl Foerster'	2
	13	Vhgs	Hosta fortunei 'Gold Standard'	2
TOTAL	***167***	Note: SP3= 4 po (9 cm) SP5= 2 litres (15 cm) 2= 2 gallons		

Source: plan d'architecture

Calce architecture Workshop sept 2020

Code: **Arr** **Catégorie:** ARBRES
Nom Latin: Acer rubrum 'Red Rocket'
Nom Français: Érable Red Rocket
Feuillage: Vert durant l'été, prend une belle coloration rouge brillant qui persiste longtemps avant de tomber.
Floraison: Rougeâtre Mai
Fruits:
Taille: --
Autre: Un des meilleur cultivar de son espèce

Zone: 3a **Ht (pi):** 49
Exposition: ❍ **Lg (pi):** 26

Code: **Fba** **Catégorie:** FEUILLUS
Nom Latin: Berberis thunbergii 'Aurea Nana'
Nom Français: Épine-vinette Aurea
Feuillage: Persistant, doré devenant rouge orangé en automne
Floraison: Jaune Avril, Mai
Discrète
Fruits: Fruits rouges vifs, attirent les oiseaux
Taille: Juin
Autre: Persistant, port dense, tiges épineuses, croissance lente, toxique,

Zone: 4b **Ht (pi):** 2
Exposition: ❍ ◗ **Lg (pi):** 2,5

Code: **Fee** **Catégorie:** FEUILLUS
Nom Latin: Euonymus fortunei 'Emerald Gaiety'
Nom Français: Fusain argenté
Feuillage: Feuilles ovales vertes bordées de blanc, rosées en automne
Floraison: Blanchâtre
Sans intérêt
Fruits: Sans intérêt, capsules rougeâtre à l'automne
Taille: Pour contenir la forme
Autre: Persistant, Peu de problèmes pathologiques et entomologiques, Intolérant au compactage et sel de déglaçage. Demande une protection hivernale en l'absence de couvert de neige.

Zone: 5 **Ht (pi):** 3.3
Exposition: ❍ ◗ **Lg (pi):** 6

Code: **Fhai** **Catégorie:** FEUILLUS

Nom Latin: Hydrangea arborescens 'Incrediball'

Nom Français: Hydrangée Incrediball

Feuillage: Feuillage vert foncé, dessus et légèrement grisâtre dessous, tomenteuses, en forme de coeur, grossièrement denté

Floraison: Blanc Juillet, août

Énormes boules de petites fleurs stériles qui se forment sur le nouveau bois en juillet. Fleurs séchées

Fruits: Capsules sans intérêt

Taille: Avril, Taillez à 30 cm du sol au printemps.

Autre: Drageonnant, Peu de problèmes pathologiques et entomologiques.

Zone: 3b **Ht (pi):** 4

Exposition: ❍ ◗ ● **Lg (pi):** 4

Code: **Fsgr** **Catégorie:** FEUILLUS

Nom Latin: Spiraea x cinerea 'Graciosa' (Greisheim)

Nom Français: Spirée argentée

Feuillage: Le feuillage est vert grisâtre devenant jaune en automne. Feuilles obovales. Feuillage dense et fin.

Floraison: Blanc Juin

Floraison avant la feuillaison. Floraison sur le bois de l'année précéente.

Fruits: Sans intérêt

Taille: Juillet, après la floraison

Autre: Port compact, branches érigées aux extrémités arquées.

Zone: 2a **Ht (pi):** 5

Exposition: ❍ ◗ ● **Lg (pi):** 5

Code: **Gct** **Catégorie:** GRIMPANTES

Nom Latin: Clematis tangutica

Nom Français: Clématite Tangutica

Feuillage: Feuillage vert foncé, profondément découpé.

Floraison: Jaune foncé Juillet, août

Nombreuses petites fleurs jaunes ressemblant à des lanternes.

Fruits: Fruits plumeux beige, décoratifs

Taille: Avril, pour contenir

Autre: Préfère avoir la tête au soleil et les pieds à l'ombre. S'agrippe d'elle-même à l'aide de vrilles. Préfère un sol alcalin.

Zone: 3a **Ht (pi):** 16

Exposition: ❍ ◗ **Lg (pi):** --

Code: **Vcaf** **Catégorie:** VIVACES

Nom Latin: Calamagrostis acutifolia 'Karl Foerster''

Nom Français: Calamagrostide panaché

Feuillage: Étroites feuilles dressées et d'autres arquées. Feuilles vert panaché de blanc

Floraison: Bronze argenté Juillet

Ses inflorescences en panicules dressées émergent de la touffe de feuilles, raides et droites,

Fruits: Sans intérêt

Taille: Avril

Autre: Port touffu, érigé, À planter dans les endroits venteux afin de voir balancer ses épis.

Zone: 4a **Ht (pi):** 5

Exposition: ❍ ◗ **Lg (pi):** 2

Code: **Vhgs** **Catégorie:** VIVACES

Nom Latin: Hosta fortunei 'Gold Standard'

Nom Français: Hosta Gold Standard

Feuillage: Vert tournant au doré, bordure vert foncée. Intensité du doré est proportionnelle au niveau de luminosité.

Floraison: Lavande pâle Juillet, août

Tige oblique, nombreuses fleurs en forme d'entonnoir regroupées sur un épis

Fruits: Sans intérêt

Taille: Nettoyer au printemps

Autre: Nervures bien marquées. Aime un sol fertile, frais et bien drainé. À utiliser en massif, bordure, dans la plate-bande ou la rocaille.

Zone: 3a **Ht (pi):** 2

Exposition: ❍ ◗ ● **Lg (pi):** 2.6

2185 Hampton

Présentation pour
AVIS PRÉLIMINAIRE - R2

2020.11.04

A2 - A19 **Perspectives**
A20 - A27 **Détails et matérialité**
A28 - A32 **Axonométries**
A33 - A36 **Étude d'ensoleillement**

Perspectives

Pages A2 - A19

01 - rue Hampton

02 - entrée à partir de la rue Hampton

03 - entrée à partir de la rue Hampton

04 - élévation rue Hampton

05 - entrée du garage de stationnement rue Hampton

06 - entrée du garage de stationnement rue Hampton

07 - au coin des rues Hampton et Maisonneuve

08 - au coin des rues Hampton et Maisonneuve

09 - élévation à partir du boulevard Maisonneuve

10 - entrée à partir du boulevard Maisonneuve

11 - entrée à partir du boulevard Maisonneuve

12 - à partir du coin de Maisonneuve et de la ruelle

13 - à partir du coin de Maisonneuve et de la ruelle

14 - à partir de la ruelle

15 - à partir de la ruelle

16 - à partir de la ruelle

17 - à partir de la ruelle

Détails et matérialité

Pages A20 - A27

01 - Matérialité

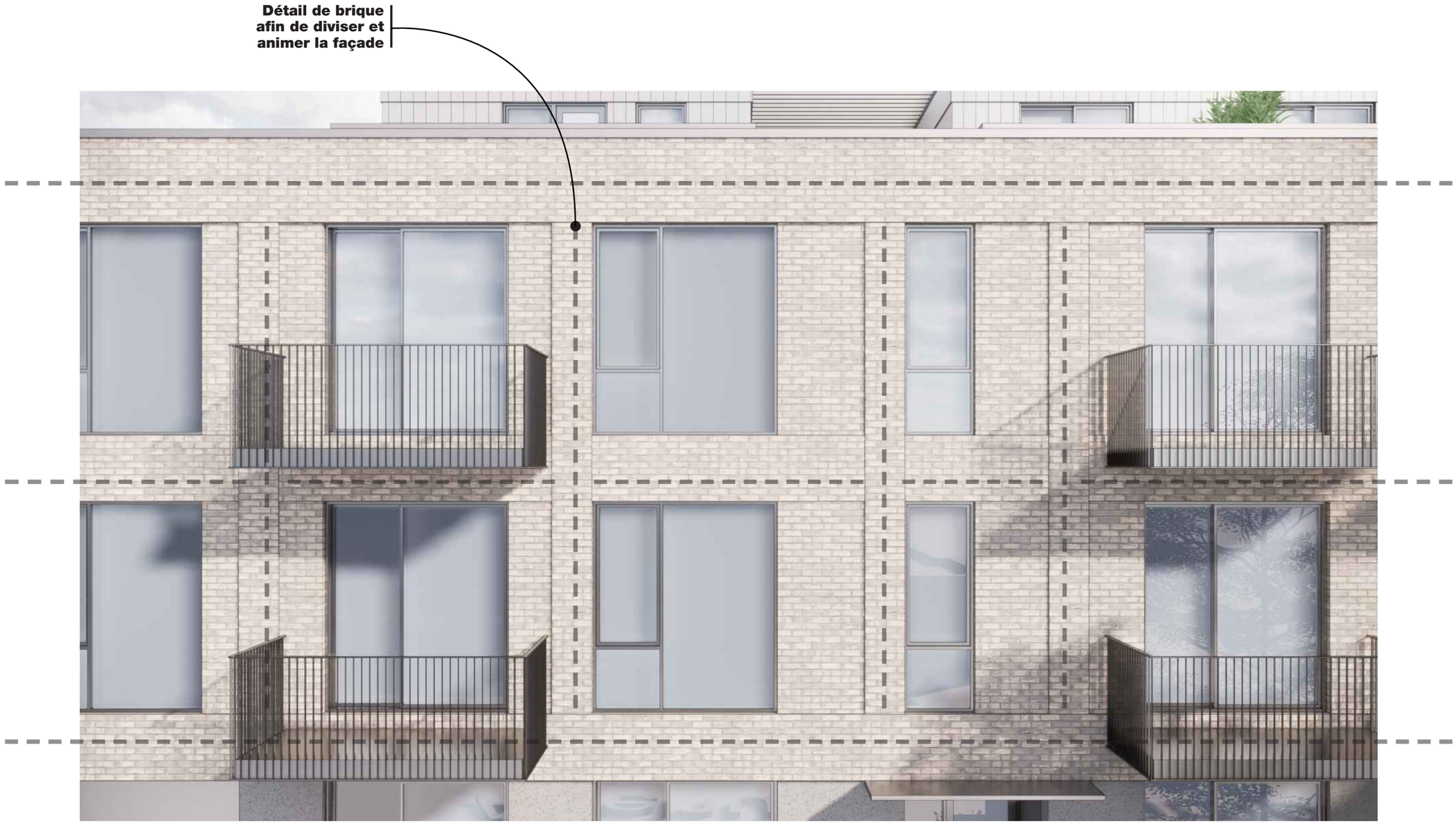
02 - Matérialité

03 - Matérialité

04 - Détail de barrotin

05 - Détail de l'entrée

06 - Détail de la loggia



07 - Détail de brique

Axonométries

Pages A28 - A32

01 - Axonométrie à partir de Hampton

02 - Axonométrie à partir de Hampton et Maisonneuve

03 - Axonométrie à partir de Maisonneuve

04 - Axonométrie à partir de la ruelle

Étude d'ensoleillement

Pages A33 - A36

nord

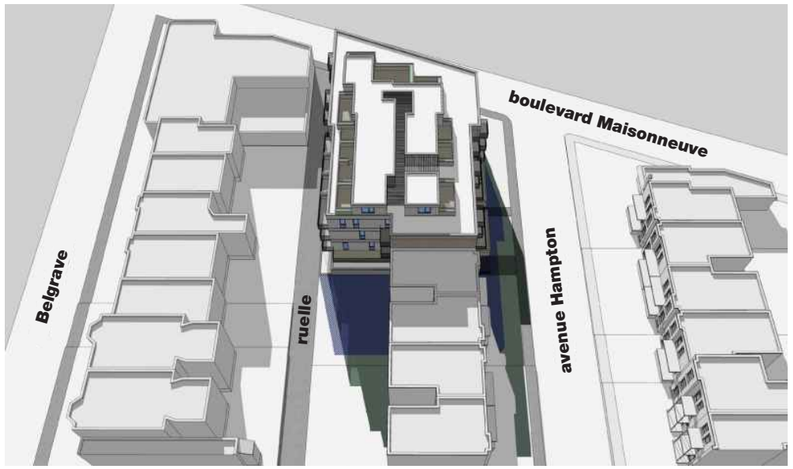
Ombre projetée par le bâtiment existant

Ombre projetée par le projet proposé

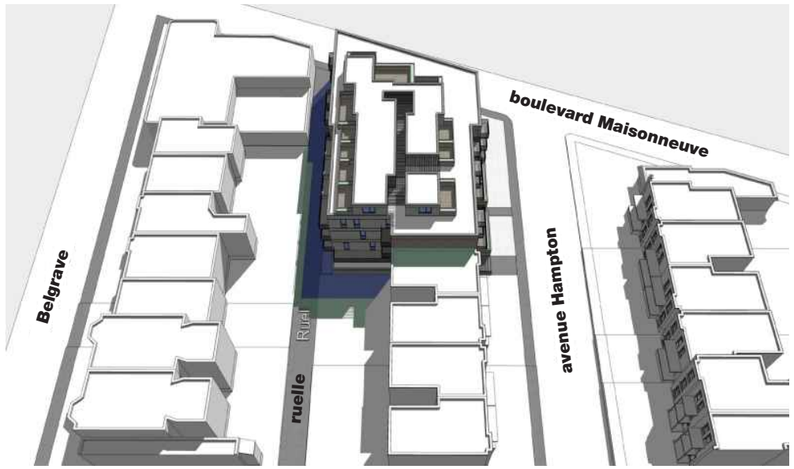
Gain d'ensoleillement par le projet proposé

Équinoxes de printemps

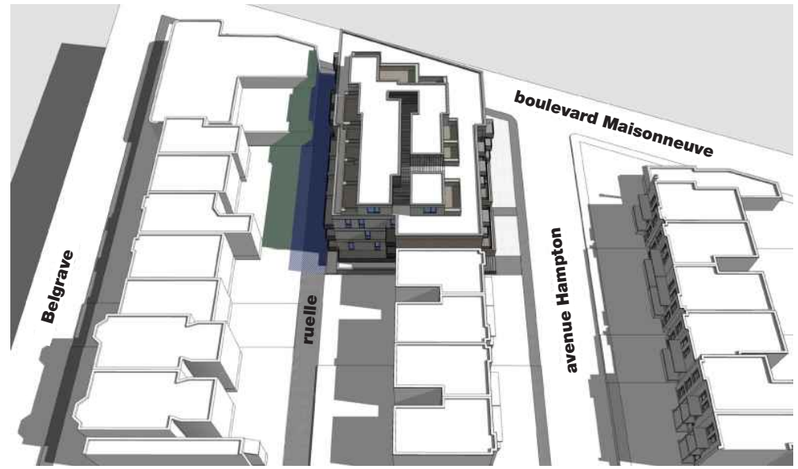
Il est à considérer qu'à l'équinoxe du printemps, le projet proposé à un léger impact sur les arrière-cours voisines selon le moment de la journée, mais n'a pratiquement aucun impact supplémentaire sur la luminosité des façades et logements avoisinants.



01 (20 mars 9:00)



02 (20 mars 12:00)



03 (20 mars 15:00)

Solstice d'été

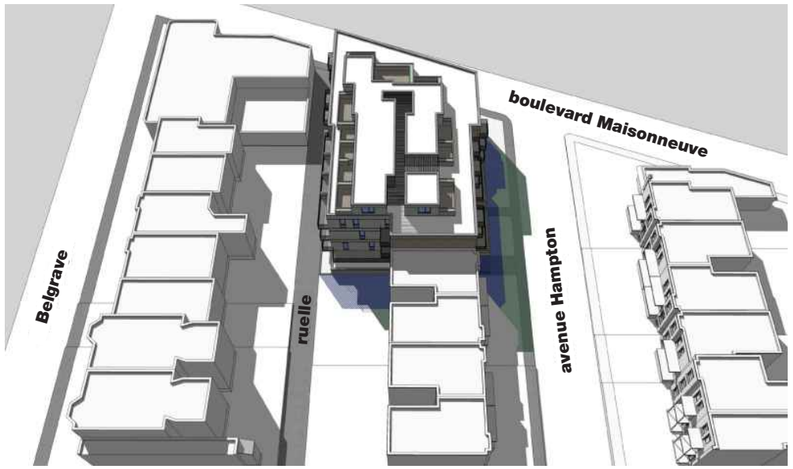
Il est à considérer qu'au solstice d'été, le projet proposé à peu d'impact négatif sur son contexte. L'ombre projetée se limite aux avant-cours voisines en matinée et à la ruelle en fin de journée. Il est aussi à noter que la proposition à même un impact positif puisqu'il y a, en matinée, un certain gain d'ensoleillement dans l'arrière-cour voisine.

nord

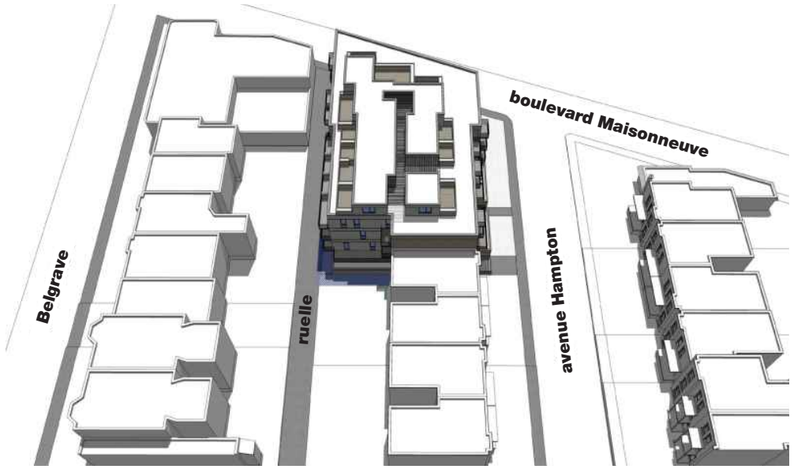
Ombre projetée par le bâtiment existant

Ombre projetée par le projet proposé

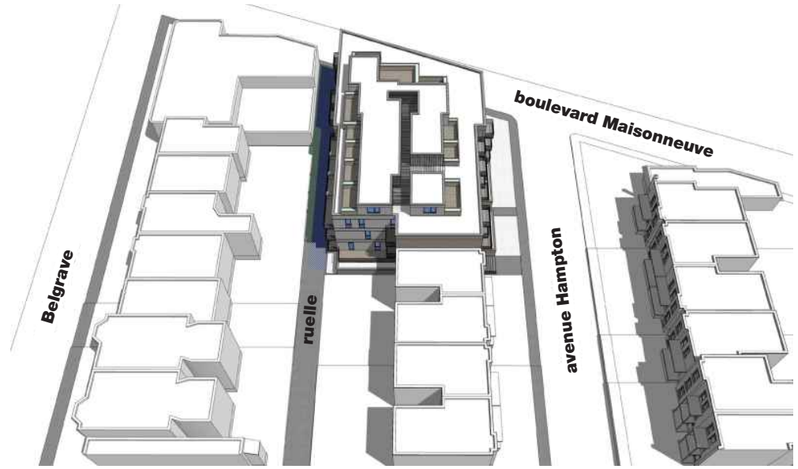
Gain d'ensoleillement par le projet proposé



01 (21 juin 9:00)



02 (21 juin 12:00)



03 (21 juin 15:00)

nord

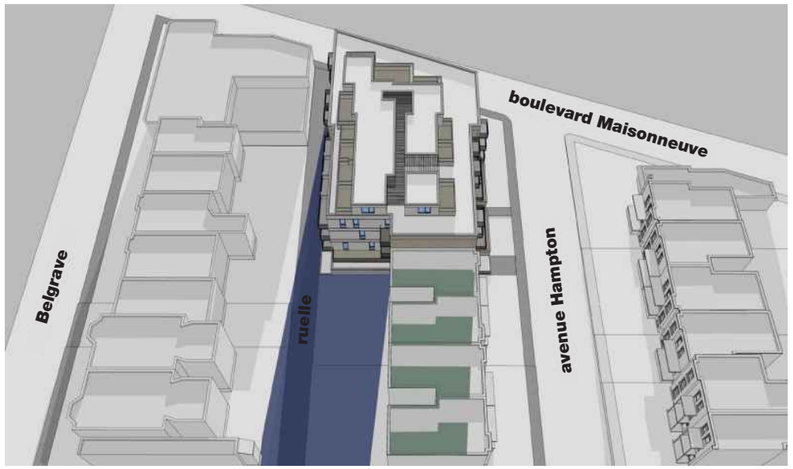
Ombre projetée par le bâtiment existant

Ombre projetée par le projet proposé

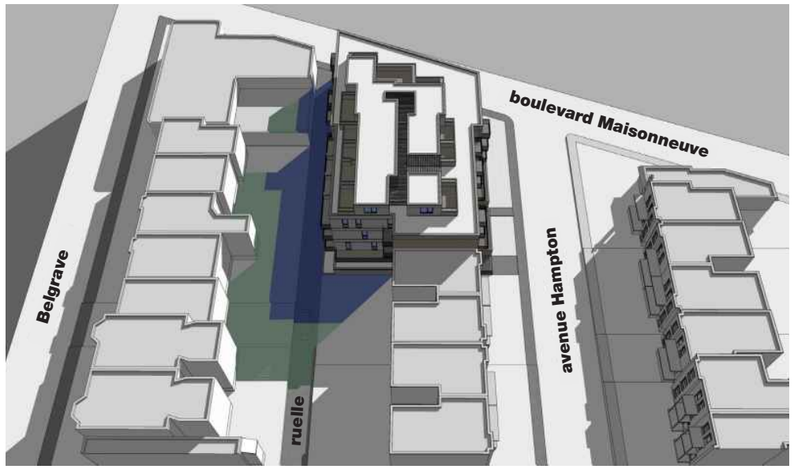
Gain d'ensoleillement par le projet proposé

Solstice d'hiver

L'ombre présente le 21 décembre en matinée est située dans la ruelle et dans certaines arrière-cours voisines. Vers midi et en après-midi, l'ombre se déplace en direction de la rue Belgrave. Il est donc à considérer qu'au solstice d'hiver, le projet proposé à un léger impact supplémentaire sur les arrière-cours voisines.



01 (21 décembre 9:00)



02 (21 décembre 12:00)

03 (21 décembre 15:00)

Montréal

Daniele LAMY <daniele.lamy@montreal.ca>

6035-6045 boulevard de Maisonneuve Ouest

1 message

[redacted]> 26 décembre 2020 à 19 h 20

A : consultation.cdn-ndg@montreal.ca

To Whom it May Concern:

I wish to express my strong opposition to the demolition of the building situated at 6035-6045 boulevard de Maisonneuve Ouest. It is my understanding that this building will be demolished and turned into a large condominium complex, comprising 79 units. I live with my family on Hampton Ave between Sherbrooke and de Maisonneuve and am very strongly opposed to this project and the important negative impact it will have on the street and on the neighbourhood. A construction of the proposed scope (79 condos) would change the nature of our quiet residential street. It would also negatively impact the ability of residents, the majority of whom do not have driveways or reserved parking spaces, to be able to park their cars within proximity of their homes. It would also lead to increased traffic, putting at risk the many young children (including my own) living on the street and who play outside.

I wish to make known my strong opposition to this project.

Please do not hesitate to contact me if you have any questions.

Sincerely,

[redacted]

Montréal

Daniele LAMY <daniele.lamy@montreal.ca>

Construction of condos on de Maisonneuve ouest and Hampton

1 message

[redacted] 26 décembre 2020 à 19 h 28

À : "consultation.cdn-ndg@montreal.ca" <consultation.cdn-ndg@montreal.ca>

To Whom it May Concern:

I wish to express my strong opposition to the demolition of the building situated at 6035-6045 boulevard de Maisonneuve Ouest. It is my understanding that this building will be demolished and turned into a large condominium complex, comprising 79 units. I live in the area and have family on Hampton Ave between Sherbrooke and de Maisonneuve. I am very strongly opposed to this project and the important negative impact it will have on the street and on the neighbourhood. A construction of the proposed scope (79 condos) would change the nature of this quiet residential street. I do not believe this type of structure was ever envisioned for the neighbourhood. It will most certainly impact the ability of residents, the majority of whom do not have driveways or reserved parking spaces, to be able to park their cars within proximity of their homes. It would also lead to increased traffic, putting at risk the many young children living on the street and who play outside.

I wish to make known my strong opposition to this project.

[redacted]

Sent from my iPad

Montréal, le 12 janvier 2021

Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Maître Geneviève Reeves
5160, boulevard Décarie, bureau 600
Montréal (Québec) H3X 2H9
Téléphone pour le public : 514 872-9387
Télécopieur : 514 868-3538
Courriel : genevieve.reeves@montreal.ca

Objet : Appel de la décision du comité de démolition tenu le 16 décembre 2020

La présente est pour vous informer que nous nous opposons à la décision du Comité de démolition pour le 6035 et 6045 rue de Maisonneuve ouest, # 3002047834, décision adoptée lors de la séance du Comité de démolition de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame de-Grâce tenue 16 décembre 2020.

Le projet de construction soumis par le promoteur, 9416-5826 Québec INC et intégré dans sa demande de permis de démolition, présente de sérieuses et nombreuses lacunes, tant au niveau de sa conception que des impacts négatifs majeurs qu'il créera sur le quartier et le milieu de vie entourant ledit projet. Outre les conséquences négatives ayant effets sur tout ce qui touche notre propriété, les impacts négatifs dudit projet occasionneront une énorme perte de jouissance et une dégradation majeure de notre qualité de vie, y compris pour notre locataire.

Nous nous opposons fermement à ce projet tel qu'il est présenté et souhaitons être entendus.

Bien à vous,

[redacted]

Montéal (Québec) H4A 2L8

Montréal

Julie FARALDO-BOULET <julie.faraldo-boulet@montreal.ca>

6035-6045 Maisonneuve

1 message

[redacted] 16 décembre 2020 à 20 h 02

À : "consultation.cdn-ndg@montreal.ca" <consultation.cdn-ndg@montreal.ca>

Bonjour,

Après étude du projet et participation à la consultation publique, je souhaite manifester mon désaccord avec le projet de remplacement tel que suggéré dans sa forme actuelle:
- le bâtiment est trop haut et l'impact sur l'ensoleillement sur la ruelle Belgrave et les résidences n'est pas acceptable. La hauteur doit être réduite à la hauteur des bâtiments résidentiels sur Belgrave.
- les balcons - en plus d'être du storage extérieur générateur de déchets - sont envahissants pour la ruelle Belgrave.
- les climatiseurs et le bruit lié doivent être prévus sur la toiture;
- la densité de logement ne semble pas permettre une qualité de vie pour les futurs résidents hypothétiques : beaucoup de logements et petits.

Merci,

[redacted]

***

L'orthographe moderne recommandée par le Conseil supérieur de la langue française est utilisée dans ce texte, par exemple : paraitre, *sans accent. Pour tout savoir :* www.orthographe-recommandee.info.

Montréal, le 12 janvier 2021

Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Maître Geneviève Reeves
5160, boulevard Décarie, bureau 600
Montréal (Québec) H3X 2H9
Téléphone pour le public : 514 872-9387
Télécopieur : 514 868-3538
Courriel : genevieve.reeves@montreal.ca

Objet : Appel de la décision du comité de démolition tenu le 16 décembre 2020

La présente est pour vous informer que nous nous opposons à la décision du Comité de démolition pour le 6035 et 6045 rue de Maisonneuve ouest, # 3002047834, décision adoptée lors de la séance du Comité de démolition de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame de-Grâce tenue 16 décembre 2020.

Le projet de construction soumis par le promoteur, 9416-5826 Québec INC et intégré dans sa demande de permis de démolition, présente de sérieuses et nombreuses lacunes, tant au niveau de sa conception que des impacts négatifs majeurs qu'il créera sur le quartier et le milieu de vie entourant ledit projet. Outre les conséquences négatives ayant effets sur tout ce qui touche notre propriété, les impacts négatifs dudit projet occasionneront une énorme perte de jouissance et une dégradation majeure de notre qualité de vie, y compris pour notre locataire.

Nous nous opposons fermement à ce projet tel qu'il est présenté et souhaitons être entendus.

Bien à vous,

[redacted]

Propriétaires

[redacted]

Montéal (Québec) H4A 2L8

Montréal, le 12 janvier 2021

Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Maître Geneviève Reeves
5160, boulevard Décarie, bureau 600
Montréal (Québec) H3X 2H9
Téléphone pour le public : 514 872-9387
Télécopieur : 514 868-3538
Courriel : genevieve.reeves@montreal.ca

Objet : Appel de la décision du comité de démolition tenu le 16 décembre 2020

La présente est pour vous informer que nous nous opposons à la décision du Comité de démolition pour le 6035 et 6045 rue de Maisonneuve ouest, # 3002047834*, décision adoptée lors de la séance du Comité de démolition de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame de-Grâce tenue 16 décembre 2020.

Le projet de construction soumis par le promoteur, 9416-5826 Québec INC et intégré dans sa demande de permis de démolition, présente de sérieuses et nombreuses lacunes, tant au niveau de sa conception que des impacts négatifs majeurs qu'il créera sur le quartier et le milieu de vie entourant ledit projet. Outre les conséquences négatives ayant effets sur tout ce qui touche notre propriété, les impacts négatifs dudit projet occasionneront une énorme perte de jouissance et une dégradation majeure de notre qualité de vie, y compris pour notre locataire.

Nous nous opposons fermement à ce projet tel qu'il est présenté et souhaitons être entendus.

Bien à vous,

[redacted]

Propriétaires

[redacted]
Montéal (Québec) H4A 2L8

* (ÉGALEMENT PROJET INCLUS À LA DEMANDE # 3002047624)

[redacted]

Montréal

Daniele LAMY <daniele.lamy@montreal.ca>

6035-6045 boulevard de Maisonneuve Ouest

1 message

[redacted] 26 décembre 2020 à 19 h 18

A : consultation.cdn-ndg@montreal.ca

To Whom it May Concern:

I wish to express my strong opposition to the demolition of the building situated at 6035-6045 boulevard de Maisonneuve Ouest. It is my understanding that this building will be demolished and turned into a large condominium complex, comprising 79 units. I live with my family on Hampton Ave between Sherbrooke and de Maisonneuve and am very strongly opposed to this project and the important negative impact it will have on the street and on the neighbourhood. A construction of the proposed scope (79 condos) would change the nature of our quiet residential street. It would also negatively impact the ability of residents, the majority of whom do not have driveways or reserved parking spaces, to be able to park their cars within proximity of their homes. It would also lead to increased traffic, putting at risk the many young children (including my own) living on the street and who play outside.

I wish to make known my strong opposition to this project.

Please do not hesitate to contact me if you have any questions.

Sincerely,

[redacted]