

## Public notice



### PUBLIC CONSULTATION MEETING

**Draft by-law amending the *Master Plan of the City of Montréal (04-047)* so as to amend map 3.1.1 entitled “Land Use Designation” and map 3.1.2 entitled “Building Density” so as to allow a new development on the former Armstrong industrial site, for residential and commercial purposes, at 6911, boulevard Décarie.**

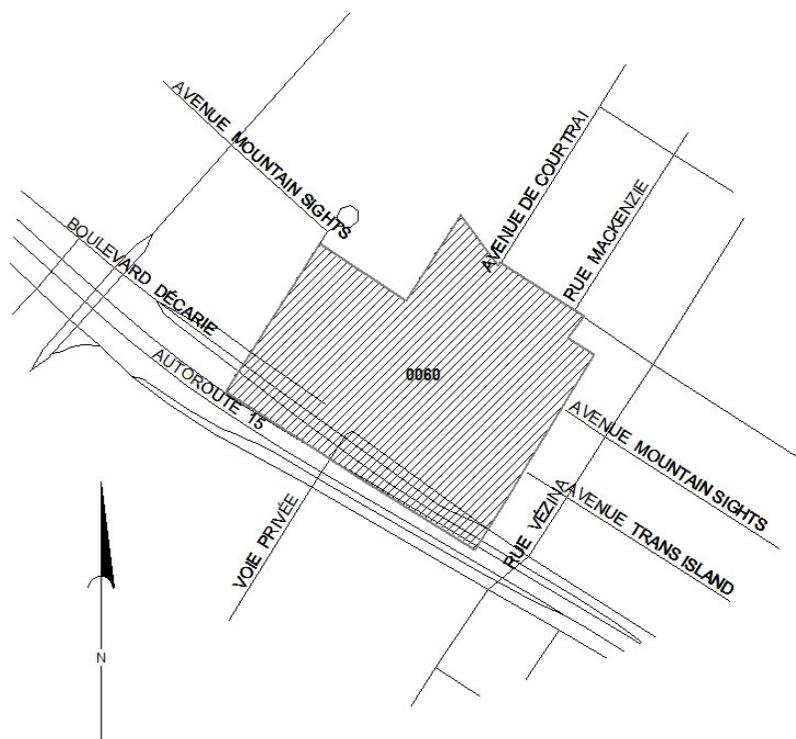
**Draft resolution CA16 170290 approving specific proposal PP-95 so as to authorize the demolition of buildings, cadastral operations and construction, alteration and occupancy concerning a mixed development project at 6911 and 6875-6877, boulevard Décarie, under the *By-law on specific construction, alteration or occupancy proposals for an immovable (RCA02 17017)*.**

NOTICE is hereby given by the undersigned that, following the adoption of draft by-law amending the *Master Plan of the City of Montréal (04-047)* and draft resolution number CA16 170290 approving the above specific proposal PP-95, at the regular meeting of the Borough Council held on October 5, 2016, there will be a public consultation meeting on **October 27, 2016, at 6:30 p.m., at 5160, boulevard Décarie, 4th floor, Montréal**, in conformity with the provisions of the *Act respecting land use planning and development (R.S.Q., c. A-19.1)*.

THAT the purpose of this draft by-law is to replace the “employment area” designation by a “diverse activities area” designation identified on map 3.1.1, entitled “Land Use Designation” and to amend map 3.1.2, entitled “Building Density” so as to exempt lot 2 385 047 from the 04-T5 area to be built or transformed and include it in established sector 04-11 of the *Master Plan (04-047)* for the city.

THAT the purpose of this draft resolution is to authorize the demolition of the buildings located at 6911, boulevard Décarie and the construction of a mixed development under the *By-law on specific construction, alteration or occupancy proposals for an immovable (RCA02 17017)*.

THAT this draft by-law and draft resolution CA16 170290 approving specific proposal PP-95 concern zone 0060 illustrated below:



THAT in the course of this public meeting, the Chair will explain the draft by-law and the draft resolution CA16 170290 and the consequences of their adoption and will hear interested parties wishing to be heard.

THAT the draft by-law is not subject to approval by referendum.

THAT the draft resolution is subject to approval by referendum.

THAT this draft by-law and draft resolution CA16 170290 and related reports (in French) are available for consultation at the Accès Montréal office, at 5160, boulevard Décarie, ground floor, from Monday to Friday between 8:30 a.m. and 5 p.m. A copy of the draft by-law and draft resolution may be obtained, free of charge, by anyone who so requests. For additional information please call 514 868-4561.

THAT this notice and the draft by-law and draft resolution CA16 170290 and related reports (in French) are also available on the borough Website, at [ville.montreal.qc.ca/cdn-ndg](http://ville.montreal.qc.ca/cdn-ndg), under "Public notices".

GIVEN at Montréal, this October 12, 2016.

La secrétaire d'arrondissement,

Geneviève Reeves, avocate

Identification		Numéro de dossier : 1160415003
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 municipal	
Charte montréalaise des droits et responsabilités	Ne s'applique pas	
Projet	-	
Objet	Adopter un règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047), afin de modifier la carte 3.1.1 intitulée "L'affectation du sol" et la carte 3.1.2 intitulée "La densité de construction" afin de permettre un nouveau développement sur l'ancien site industriel Armstrong, à des fins résidentielles et commerciales, situé au 6911, boulevard Décarie.	

## Contenu

### Contexte

La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises a reçu une demande afin de permettre un nouveau développement sur l'ancien site industriel Armstrong situé au 6911, boulevard Décarie. Comme ce projet consiste en un développement mixte à des fins résidentielles et commerciales, l'affectation actuelle prescrite au Plan d'urbanisme "secteur d'emploi", ne permet pas le projet proposé. Le requérant demande alors une modification au Plan d'urbanisme afin d'ajuster l'affectation à celle souhaitée pour le projet.

De plus, afin de permettre le prolongement de l'avenue Trans Island, les propriétaires du terrain Armstrong ont dû procéder à une transaction immobilière avec le propriétaire du terrain voisin, soit le centre communautaire Mada. Cette transaction immobilière a pour effet de rendre dérogoire le terrain du centre communautaire Mada qui n'est plus en mesure de respecter le coefficient d'occupation au sol minimal de 1 inscrite au Plan d'urbanisme.

### Décision(s) antérieure(s)

### Description

Les propriétaires de l'ancien site industriel Armstrong proposent de démolir l'ensemble du complexe industriel existant et de construire un développement mixte réparti dans huit bâtiments comprenant environ 600 logements et dont la hauteur varie de 5 à 12 étages. Le projet est situé sur un terrain d'une superficie de 34 500 m<sup>2</sup>. Les bâtiments en place sont présentement vacants depuis plus de 5 ans. Le projet prévoit également l'aménagement d'un parc public.

En parallèle de la présente demande, le projet fait l'objet d'une étude en vertu d'un PPCMOI. À cet effet, la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises propose l'approbation d'un projet de résolution et explique en détail l'analyse du projet dans le sommaire décisionnel 1160415004.

La proposition de modification du Plan d'urbanisme vise les deux changements suivants :

1. Modifier la carte 3.1.1 intitulée "L'affectation du sol" afin de remplacer l'affectation "secteur d'emploi" sur le territoire d'application illustré à l'annexe A (en pièce jointe), par une affectation "secteur d'activités diversifiées". Dans ce secteur, l'usage résidentiel serait notamment autorisé.
2. Modifier la carte 3.1.2 intitulée "La densité de construction" afin de soustraire le terrain du centre communautaire Mada du secteur à transformer ou à construire O4-T5 afin de l'inclure à même le secteur établi O4-11. Le secteur O4-11 prescrit les paramètres de densité suivants : bâti de deux à douze étages hors-sol et un taux d'implantation au sol moyen.

La demande de modification a fait l'objet d'une présentation au Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme le 30 mars 2012 et de deux présentations au Comité Jacques-Viger (CJV), soit le 27 novembre 2015, pour un avis préliminaire et le 12 février 2016 où le projet a reçu un avis favorable avec recommandations. Le comité consultatif d'urbanisme (CCU) a également émis un avis favorable le 29 février 2016.

Le projet répond aux orientations du Plan d'urbanisme, notamment aux objectifs 1 et 12 et aux paramètres de mise en œuvre du Plan (Partie 1 – chapitre 3), soit d'améliorer la qualité des milieux de vie existants, favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu. Il y a compatibilité pour l'affectation du sol « Secteur d'activités diversifiées », de la composante « Habitation » en regard des usages environnants, de l'intensité des nuisances et des risques et de la nature du cadre bâti. Enfin, le projet répond à l'orientation du Schéma qui vise à favoriser un cadre de vie de qualité.

#### Justification

Le projet est situé dans un ancien secteur industriel qui cohabite avec les habitations de 2 à 3 étages. Les immeubles de l'ancienne usine sont vacants depuis plus de 5 ans. Le site est localisé à proximité de 2 stations de métro et de 2 projets immobiliers d'envergure, soit le Triangle Namur-Jean-Talon ainsi que le site de l'ancien Hippodrome. Le projet prévoit la réalisation de 600 unités d'habitation, incluant des logements abordables et sociaux, 35 000 m<sup>2</sup> d'espace commercial, dont un hôtel, un bureau et une épicerie. La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises est favorable au redéveloppement de ce site pour les raisons suivantes :

- le secteur est désigné comme un TOD (Transit-oriented development) au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Il fait ainsi partie des sites qui seront spécifiquement pris en compte dans une perspective de développement d'un grand ensemble urbain (notamment avec le Triangle et le site de l'ancien hippodrome). Il correspond à la volonté municipale de densifier et de favoriser la mixité des usages ainsi que la mixité sociale à proximité des stations de métro;
- la modification à l'affectation du sol et aux paramètres de densité de construction respecte des orientations du Plan d'urbanisme et du Schéma;
- le projet offre une mixité d'usages (65 % résidentiel et 35 % commercial), assure une transition entre le quartier résidentiel existant et le secteur industriel situé à l'est. Des mesures d'atténuation du bruit et des vibrations le long de l'autoroute Décarie et de la voie ferrée sont prévues dans le nouveau développement. Afin de réduire les nuisances au niveau acoustique, les logements n'ont pas façade sur le boulevard Décarie et sur la voie ferrée. Également, des mesures de mitigation sont aussi prévues afin d'éliminer les risques pouvant mettre en péril la sécurité des nouveaux résidents, principalement ceux qui vont résider le long de la voie ferrée. La mise en place de ces mesures sera assurée par l'intégration des exigences dans le projet particulier PPCMOI;
- le projet favorise le prolongement des rues existantes et la création d'espaces publics tels un parc et des sentiers piétonniers. Ces espaces publics amélioreront la qualité de l'aménagement du quartier et la qualité de vie des citoyens;

- l'étude de circulation qui a été réalisée démontre que, dans l'ensemble, les conditions de circulation anticipées seront similaires à celles de la situation actuelle;
- le projet révisé prend en considération les principales recommandations du CJV et du CCU et propose des solutions en tenant compte des principaux enjeux sur le site. Il a reçu un avis favorable du CJV le 12 février 2016 et du CCU le 29 février 2016. Bien que ces comités n'ont pu être informés de la conséquence réglementaire de remanier les dimensions de la propriété du Centre communautaire Mada, cette situation ne porte pas de conséquence à l'ensemble du projet puisque le projet, présenté avec le prolongement de l'avenue Trans Island, a reçu des recommandations favorables;
- la Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire est favorable à la modification du Plan d'urbanisme, et ce, telle que confirmé dans le courriel du 26 août 2016.

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

#### Développement durable

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

#### Opération(s) de communication

#### Calendrier et étape(s) subséquente(s)

5 octobre 2016 : Approbation du projet de règlement par le CA  
 27 octobre 2016 : assemblée publique de consultation  
 7 novembre : CA recommandation d'adoption du règlement au CM  
 7 décembre 2016 : dossier vu au CE  
 19 décembre. 2016 : approbation par le CM

#### Conformité aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs

Selon les dispositions des articles 109 et suivants de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chap. A-19.1), le conseil municipal peut modifier le Plan d'urbanisme en suivant le processus prévu à cet effet.

#### Validation

##### Intervenant et Sens de l'intervention

Document(s) juridique(s) visé(s) :  
 Service des affaires juridiques, Direction des affaires civiles (Julie FORTIER)

##### Autre intervenant et Sens de l'intervention

##### Parties prenantes

Monique TESSIER

##### Services

Service de la mise en valeur du territoire

Lecture :

Monique TESSIER, 30 août 2016

<p><b>Responsable du dossier</b> Sihem BAHLOUL-MANSOUR Conseillère en aménagement <b>Tél.</b> : 514 868-3551 <b>Télécop.</b> : 514 868-5050 Richard GOURDE Conseiller en aménagement Tél : 514 872-3389</p>	<p><b>Endossé par:</b> Sylvia-Anne DUPLANTIE Directrice de l'aménagement urbain et des services aux entreprises <b>Tél.</b> : 514 872-2345 <b>Télécop.</b> : 514 868-5050 Gisèle BOURDAGES conseillère en aménagement - c/e Tél ; 541 872-7600 <b>Date d'endossement</b> : 2016-08-19 15:54:15</p>
---	--

<p><b>Approbation du Directeur de direction</b></p> <p><b>Tél.</b> :</p> <p><b>Approuvé le</b> :</p>	<p><b>Approbation du Directeur de service</b></p> <p><b>Tél.</b> :</p> <p><b>Approuvé le</b> :</p>
--	--

**Numéro de dossier** : 1160415003

---

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

---

Séance ordinaire du mercredi 5 octobre 2016

Résolution: CA16 170291

---

**AVIS DE MOTION**

M. Russell Copeman donne un avis de motion annonçant qu'il sera adopté un règlement modifiant le *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal* (04-047).

**ADOPTION DU PROJET DE RÈGLEMENT (04-047)**

Il est proposé par Marvin Rotrand

appuyé par Lionel Perez

D'adopter tel que soumis, le projet de règlement modifiant le *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal* (04-047), afin de modifier la carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol » et la carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » visant à autoriser l'affectation « Secteur d'activités diversifiées » et de permettre une densité moindre sur la propriété voisine (6875, boulevard Décarie) afin de favoriser le prolongement de l'avenue Trans Island, et ce, en vue d'un nouveau développement cohérent sur l'ancien site industriel Armstrong, puis mandater la secrétaire d'arrondissement pour tenir une séance publique de consultation.

---

Un débat s'engage.

---

**ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ**

40.10 1160415003

Geneviève REEVES

---

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 6 octobre 2016

**VILLE DE MONTRÉAL**  
**RÈGLEMENT**  
**XX-XXX**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

Vu l'article 130.3 de la Charte de la Ville de Montréal (RLRQ, chapitre C-11.4);

Vu l'article 109 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A-19.1).

À la séance du.....2016, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

**1.** La carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol » incluse à la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée, à l'égard du territoire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, par le remplacement de l'affectation « Secteur d'emplois » par l'affectation « Secteur d'activités diversifiées », pour le territoire formé par les lots 2 086 870, 2 651 976, 2 944 773, 2 944 885, 2 944 897, 2 944 973, 5 047 753 du Cadastre du Québec, tel qu'illustré sur les plans joints en annexe A au présent règlement

**2.** La carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » incluse à la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée, à l'égard du territoire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, par l'agrandissement du secteur de densité 04-11 situé du côté est du boulevard Décarie, dans sa partie la plus au nord, à même le secteur de densité 04-T5 situé du côté est du boulevard Décarie, au sud de la voie ferrée, notamment occupé par l'ancien site industriel de la compagnie Armstrong, tel qu'illustré sur les plans joints en annexe B au présent règlement

-----

**ANNEXE A**  
**EXTRAITS DE LA CARTE 3.1.1 INTITULÉE « L'AFFECTATION DU SOL »**

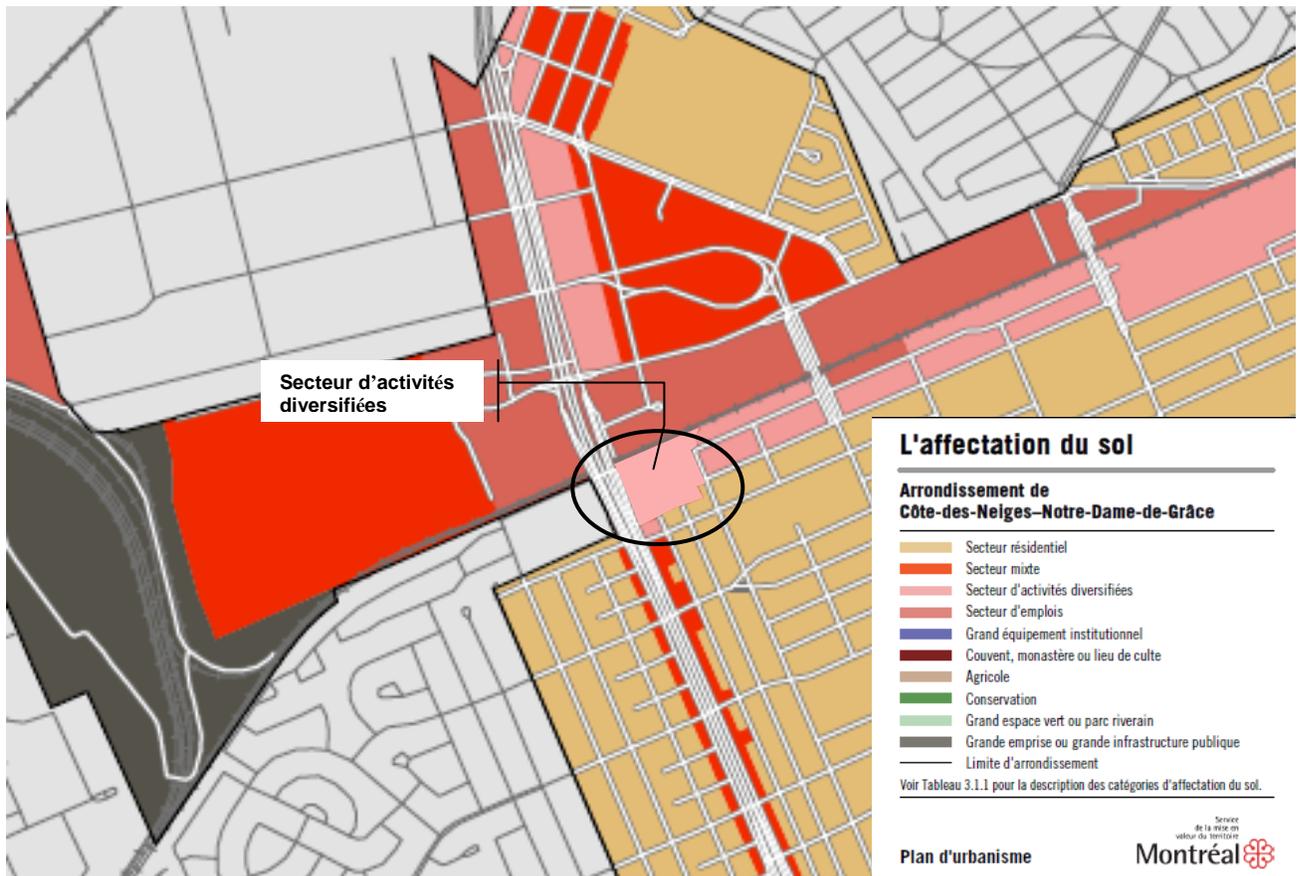
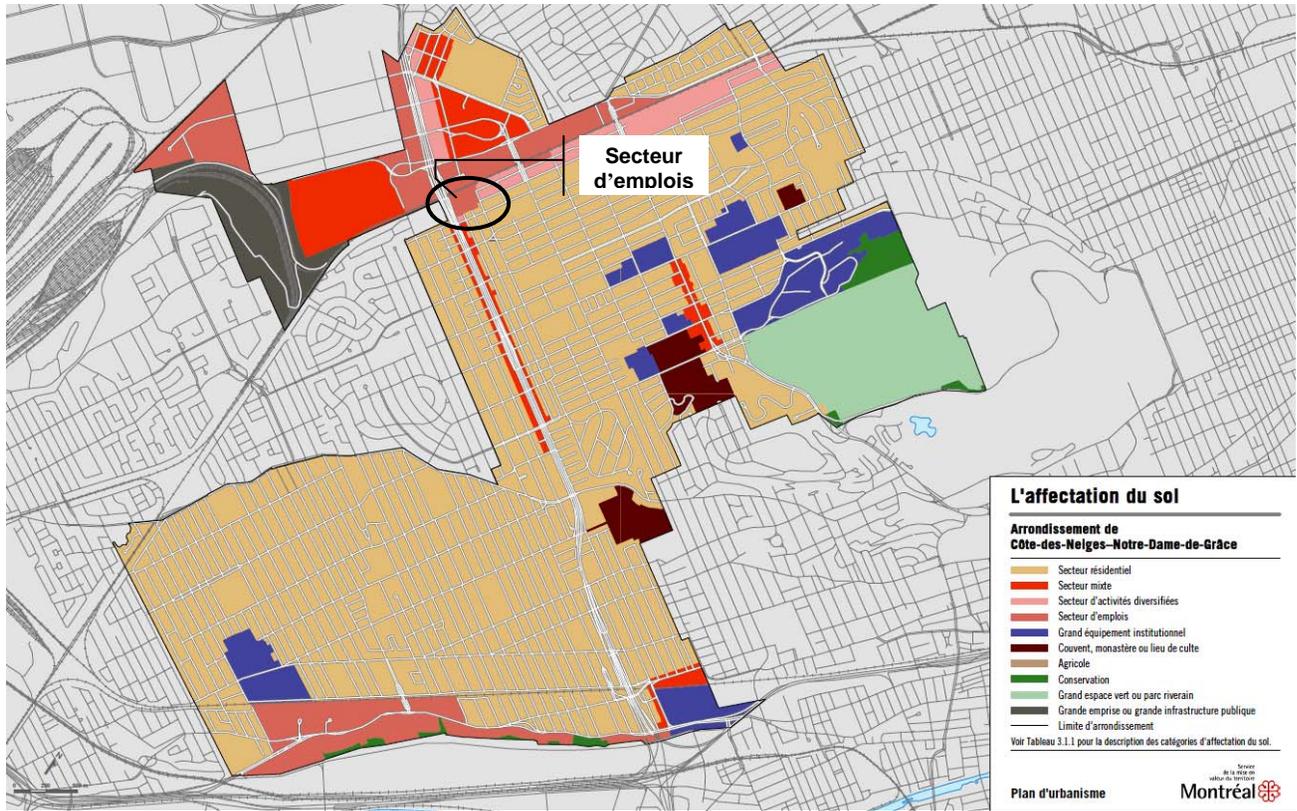
**ANNEXE B**  
**EXTRAITS DE LA CARTE 3.1.2 INTITULÉE « LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION »**

Ce règlement a été promulgué par l'avis public affiché à l'hôtel de ville et publié dans *Le Devoir* le XXXXXX.

GDD : 1160415003

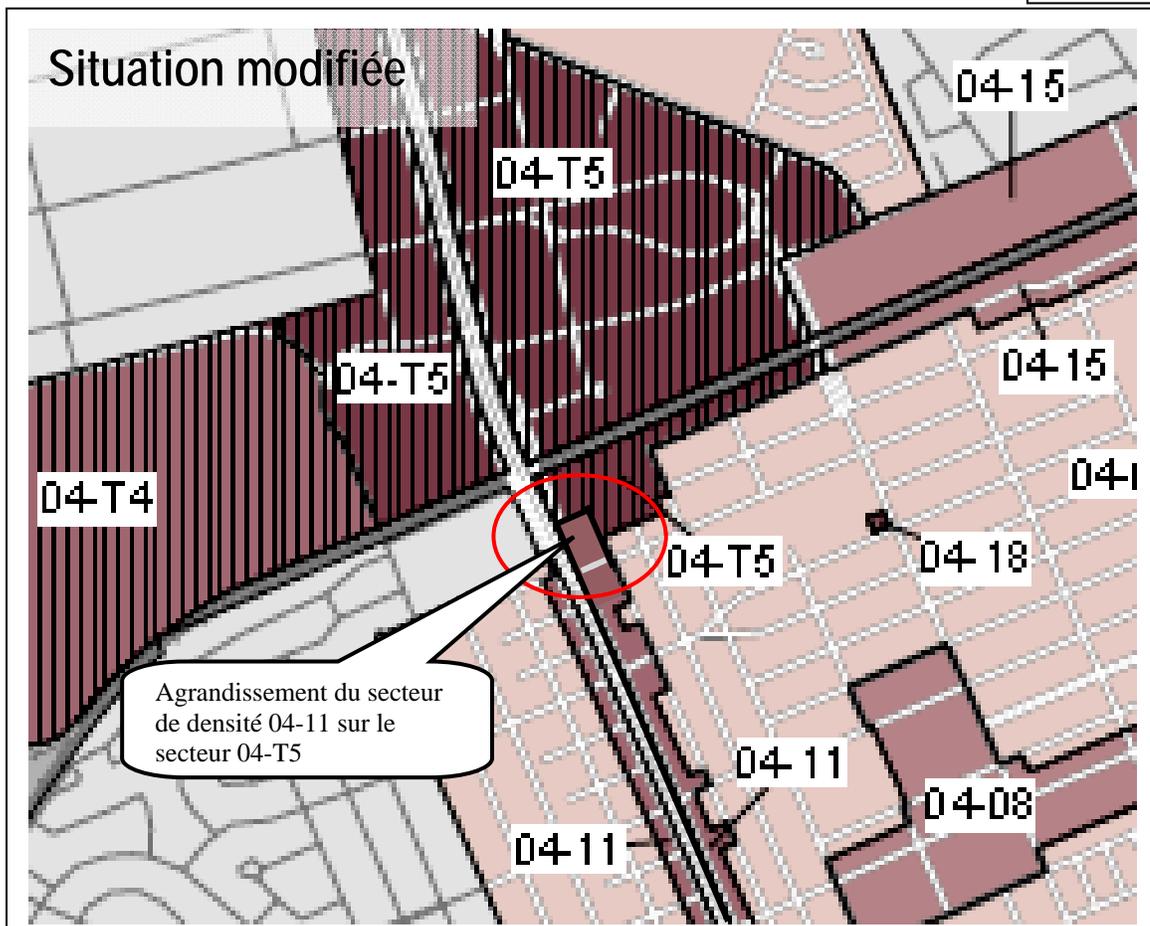
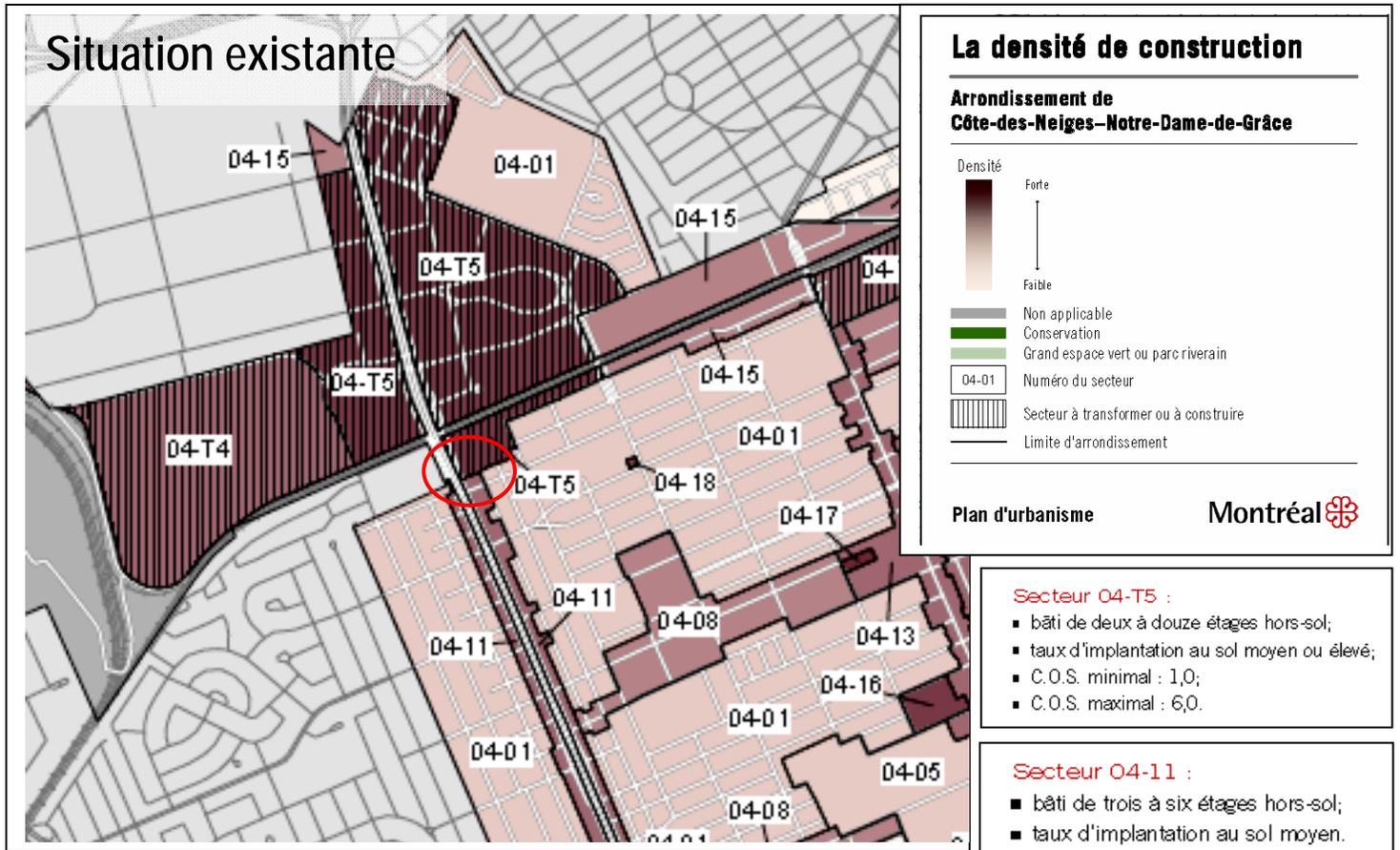
**ANNEXE-A**

**EXTRAITS D E LA CARTE 3.1.1 INTITULÉE « L' AFFECTATION DU SOL »**



# ANNEXE - B

EXTRAITS DE LA CARTE 3.1.2 INTITULÉE « LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION »D



Identification		Numéro de dossier : 1160415004
Unité administrative responsable	Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme	
Niveau décisionnel proposé	Conseil d'arrondissement	
Charte montréalaise des droits et responsabilités	Ne s'applique pas	
Projet	-	
Objet	Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la démolition de bâtiments, des opérations cadastrales ainsi que la construction, la transformation et l'occupation visant un projet de développement mixte au 6911 et 6875-6877, boulevard Décarie, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).	

## Contenu

### Contexte

La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE) a reçu une demande afin de permettre la construction d'un complexe mixte sur la propriété située aux 6911 et 6875 à 6877 boulevard Décarie, au nord de la rue Vézina et le boulevard Décarie, sur les lots portant les numéros 2 086 870, 2 651 976, 2 944 773, 2 944 885, 2 944 897, 2 944 973, 5 047 753 et 2 385 047 du cadastre du Québec.

Le projet requiert une modification du Plan d'urbanisme quant à l'usage autorisé et la densité, de même qu'une autorisation en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble de l'arrondissement (RCA02 17017) afin de déroger à certaines dispositions du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276).

### Décision(s) antérieure(s)

### Description

#### TERRITOIRE D'INTERVENTION

Le territoire d'intervention est réparti sur 2 emplacements situés sur la portion est du boulevard Décarie, immédiatement au sud de la voie ferrée du Canadien Pacifique dans l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Le territoire se trouve à l'extrémité nord-ouest de l'arrondissement, près des municipalités de Hampstead et de Côte-Saint-Luc.

#### SITE MADA

Le premier emplacement est localisé aux 6875-6877, boulevard Décarie. La propriété abrite le centre communautaire MADA. Présentement, ce bâtiment est conforme à la réglementation municipale. Toutefois, suite à la demande d'étude du projet particulier qui permettrait la construction d'un nouveau développement sur le site ARMSTRONG, des dérogations à la réglementation devraient être autorisées pour permettre entre autres le prolongement de l'avenue Trans Island sur la partie est du lot et un stationnement en cour avant.

## **SITE ARMSTRONG**

Le deuxième emplacement abritait anciennement l'usine de tuiles de plancher Armstrong. Les bâtiments en place sont présentement vacants depuis plus de 5 ans. Le site, d'une superficie de près de 34 500 m<sup>2</sup>, se trouve à proximité de deux stations de métro, Namur et Plamondon.

Le contexte urbain présente de façon générale, une diversité typologique et une variété dans la forme des bâtiments, dans leur échelle ainsi que dans la configuration de la trame urbaine. Du côté sud-est on retrouve un paysage urbain homogène à caractère résidentiel, avec des maisons jumelées de 2 à 3 étages. Le boulevard Décarie possède pour sa part un caractère plus commercial et du côté de la voie ferrée, on retrouve des bâtiments industriels à gabarit plus imposant.

### **Concept Proposé**

Le projet se trouve sur un lot atypique en bordure à la fois du chemin de fer et du boulevard Décarie. Afin de rendre le site accessible, il est proposé de prolonger les avenues attenantes au site. Il est également proposé de construire une passerelle qui permettra une meilleure accessibilité au site et de façon plus sécuritaire. Présentement, cette passerelle fait toujours l'objet de discussion entre le développeur, le représentant du CP ainsi que la Ville de Montréal.

Dans le projet, il est également prévu de poursuivre la structure d'espaces publics existants dans le quartier par l'implantation d'un parc et de plusieurs espaces publics. Les bâtiments seraient implantés de manière à créer un front bâti structurant, tout en dégageant le maximum de façades au sud orientées vers le mont Royal.

De plus, plusieurs passages piétons sont créés à l'intérieur du projet, afin de rendre le site plus perméable, de créer une continuité visuelle et de délimiter les espaces publics et privés. Un passage piéton se trouve en bordure du parc public et un second au centre nord-sud de l'îlot central. Ces deux passages donnent à la fois accès au parc, mais bordent des habitations. Un troisième passage est proposé dans le prolongement de la rue Mackenzie. Celui-ci permet un passage alternatif qui se fait au niveau de la rue vers le métro Namur via le viaduc de l'autoroute Décarie. Étant donné son caractère qui est davantage de transit, il est bordé d'arbres afin de le rendre confortable pour le piéton tout en qualifiant l'interface avec le bâtiment voisin au sud.

L'intention de poursuivre les trames de rues existantes afin de ne pas isoler le nouveau développement vient créer des lots adjacents au chemin de fer pour lesquels la profondeur résiduelle permet difficilement la mise en place de la marge de recul de 30 m recommandée par la Fédération Canadienne des Municipalités et l'Association des Chemins de Fer du Canada dans leur document intitulé « Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires ».

Des mesures afin de contrôler les nuisances sont donc mises en place conformément aux dispositions du document complémentaire du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Un mur de protection, des mesures au niveau des vibrations, de l'acoustique ainsi qu'une organisation spatiale adéquate des logements sont prévues pour le développement du projet. De plus, il est prévu d'aménager un basilaire commercial qui abriterait des espaces de stationnement en fond du bâtiment formant ainsi une barrière pour les deux premiers niveaux situé à proximité de la limite de propriété du côté de la voie ferrée.

L'ensemble des habitations serait desservi par des espaces de circulation et de services en forme de corridor longeant les voies de chemin de fer. Ces logements auraient des façades qui donnent soit sur le parc public soit sur les cours intérieures.

## **LE PROJET ARMSTRONG**

Le projet est principalement résidentiel. Cependant, des commerces de proximité dont une épicerie d'environ 3 000 m<sup>2</sup>, des services incluant une garderie, un hôtel, des espaces de bureaux agrémentés de plusieurs typologies d'espaces extérieurs se répartissent au sein de chacun des îlots. Cette diversité de programme permettra de créer un véritable quartier mixte tout en répondant aux besoins des futurs

occupants.

Réparti dans 8 bâtiments distincts, le projet est majoritairement constitué d'édifices de 10 à 12 étages. Les immeubles de plus basse densité, soit de 5 et 6 étages, implantés dans la partie sud de la propriété, permettent une transition raisonnable avec le contexte essentiellement composé de bâtiments de 2 à 3 étages. Les 2 bâtiments de plus grands gabarits, soit de 12 étages, possèdent une implantation au sol plus faible, ce qui permet de libérer plus d'espaces paysagés.

La superficie résidentielle serait d'environ 67 610 m<sup>2</sup> soit environ 600 à 650 unités résidentielles et la superficie commerciale serait approximativement de 45 000 m<sup>2</sup>, dont 7 500 m<sup>2</sup> aménagé en stationnement hors sol. Le nombre de cases de stationnement prévu serait d'environ 1 000 places. Le taux d'implantation pour l'ensemble du projet serait d'environ 60 % avec une densité approximative de 4.5.

Les principales caractéristiques de chacun des bâtiments sont :

- bâtiments 1 et 2 (sud-ouest) : 2 immeubles résidentiels d'environ 116 logements destinés au volet social et intégrant un total d'environ 35 cases de stationnement en sous-sol. La hauteur en étage serait de 5 à 6 étages pour un maximum de 25 m. Le taux d'implantation maximal serait de 55 % et la densité maximale serait de 3 pour le bâtiment 1 et de 3.5 pour le bâtiment 2;
- bâtiments 3 et 4 (partie centrale) : 2 tours résidentielles d'environ 250 logements et de 300 unités de stationnement. La hauteur serait de 12 étages pour un maximum de 51 m. Le taux d'implantation maximal serait de 50 %. La densité maximale serait de 5 pour le bâtiment 3 et de 5.5 pour le bâtiment 4;
- bâtiments 5 et 6 (nord-est) situés au sud de la voie ferrée: intégrant un basilaire commercial de 2 niveaux, surmonté de 2 tours résidentielles de 8 étages, d'une hauteur maximale de 46 m. Un stationnement de 275 unités serait intégré au sous-sol et 125 unités seront aménagés dans le basilaire. Le nombre de logements pour ces 2 bâtiments serait d'environ 200 unités. Le taux d'implantation maximale pour le bâtiment 5 serait de 80 % et la densité de 5. Pour le bâtiment 6, le taux d'implantation maximal serait de 90 % avec une densité maximale de 6. Des quais de chargement seraient intégrés à l'intérieur du bâtiment;
- bâtiment 7 (Décarie) : situé à l'intersection de la voie ferrée et du boulevard Décarie, ce bâtiment intègre un basilaire commercial de deux niveaux aménagé en partie par des quais de chargement du côté de la voie ferrée. Le basilaire est surmonté d'une tour commerciale de 10 étages pour un maximum de 55 m. Un stationnement souterrain serait aménagé sur 2 ou 3 niveaux. Le taux d'implantation maximal serait de 75 % et la densité maximale de 6;
- bâtiment 8 (Décarie) : ce bâtiment comprendrait un programme mixte (hôtel et logements locatifs). L'hôtel, d'une capacité approximative de 200 chambres, serait situé sur les sept premiers étages dans les ailes respectives du bâtiment tandis qu'environ 60 logements occuperont les parties supérieures. Séparés de l'autoroute Décarie par un corridor en forme de "U", les logements seraient localisés du côté sud et donneraient directement sur le parc public. La hauteur serait de 12 étages pour un maximum de 53 m. Le taux d'implantation maximal serait de 75 % avec la densité maximale de 6.

## **LE CADRE RÉGLEMENTAIRE**

Plan d'urbanisme :

Le projet se situe dans un secteur d'emplois qui inclut les composantes suivantes :

- Bâtiment de deux à douze étages hors-sol;
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal de 1 et maximal de 6.

Les principales dispositions réglementaires du règlement 01-276:

- Usages : I.4A (industriel), C.7A (entrepôt et gros). C.2C :32 (bureau);
- Hauteur : minimum 7 m, maximum 20 m;
- Densité : minimum 1, maximum 3;
- Taux d'implantation : minimum 35 %, maximum 85 %.

## **LES DÉROGATIONS**

Les dérogations visées par la présente concernent principalement les usages autorisés, tant au Plan d'urbanisme qu'au Règlement d'urbanisme. Ainsi, le Plan d'urbanisme doit être modifié concernant le secteur emploi, qui doit être remplacé par un secteur mixte incluant l'usage résidentiel, une épicerie de moyenne envergure, des commerces de proximité, une garderie ainsi que des bureaux.

De la même façon, l'autorisation demandée requiert de déroger au Règlement d'urbanisme, notamment à la hauteur en mètre, aux règles d'insertion, aux marges latérales et arrière du côté de la voie ferrée, à l'alignement de construction, à la densité maximale, aux dépassements autorisés (pour permettre d'aménager des chalets urbains sur les toits des bâtiments), au ratio de stationnement pour les bâtiments destinés au volet social ainsi que pour l'usage bureau et au nombre de quais de chargement.

Des dérogations au Règlement sur les opérations cadastrales ainsi qu'au Règlement sur les clôtures et les haies sont également requises.

## **L'INTÉGRATION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT**

L'environnement atypique du site a requis plusieurs études afin de s'assurer de son intégration optimale dans son milieu.

## **SÉCURITÉ / DÉRAILLEMENT**

Le nouveau développement est situé proche d'une ligne ferroviaire classée ligne principale. Les lignes directrices prévues au document complémentaire du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal recommandent de conserver une marge de recul minimale de 30 m et d'aménager une berme en terre entre un bâtiment projeté et l'emprise d'un chemin de fer. Dans le cas du projet Armstrong, l'intention de poursuivre les trames de rues existantes afin de ne pas isoler le nouveau développement vient créer des lots adjacents au chemin de fer pour lesquels la profondeur résiduelle permet difficilement la mise en place de la marge de recul de 30 m.

Les experts qui ont réalisé l'étude de viabilité sur les risques d'un déraillement de train sur cette voie, affirment que le risque de déraillement est bien contrôlé et demeure très faible à cet endroit. Ceux-ci s'appuient sur l'excellente condition des voies principales, que les trains de l'AMT et du CP circulent sur une voie ferrée en ligne droite, et à une vitesse maximum de 55 MPH (AMT) et 30 MPH (CP) et ce, sans effectuer d'arrêt.

Toutefois, afin d'assurer une protection additionnelle pour les futurs résidents, les professionnels recommandent de construire un mur structural d'impact en béton sur la ligne de propriété mitoyenne qui agira comme une barrière physique entre la voie ferrée et les bâtiments proposés.

Le concept d'implantation des immeubles situés en bordure de la voie ferrée comprend une base commerciale ainsi que des espaces de stationnement en fond du bâtiment formant pour les deux premiers niveaux un basilaire situé à une distance de 3 mètres de la limite de propriété. Les espaces de circulation et de services qui longeraient l'emprise des CP, desservent les habitations, dont tous les accès donnent directement sur un corridor. Au total, une distance d'environ 9.5 m horizontale et à 1.5 m verticale est obtenue cumulant un total de 20 mètres de dégagement entre les habitations et l'emprise du chemin de fer.

## **VIBRATION**

Le schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal recommande de respecter un niveau de vitesse vibratoire de 0,14 mm/s lors du passage des trains. Une étude préliminaire d'impact vibratoire a

été réalisée par la firme WSP.

La mesure des niveaux des seuils vibratoires maximums enregistrés sur le site du futur projet est supérieure au seuil vibratoire spécifié par la Ville de Montréal de 0.14 mm/s. Les niveaux sont en revanche bien inférieurs à ceux relatifs à la sécurité structurale des bâtiments.

Une seconde étude plus détaillée et préparée par la même firme a permis de conclure que lors du fonctionnement normal de la ligne Adirondacks, c'est-à-dire lorsque les trains passent par les voies standards, et si aucune mesure de mitigation n'est implantée, les trains de passagers et de transport de marchandises ne seraient pas perçus d'un point de vue vibratoire. Seuls les trains destinés aux travaux de réparation de la voie ferrée seraient alors susceptibles de causer des vibrations perceptibles dans le bâtiment.

Quoi qu'il en soit, le futur bâtiment reste très proche de l'emprise du chemin de fer et les auteurs de l'étude recommandent de mettre en place des mesures de mitigation de la transmission des vibrations entre l'emprise des voies du CP et les fondations du bâtiment afin de se prémunir de toute modification qui pourrait survenir quant à l'usage ou la condition des voies.

Les mesures de mitigation proposées respectent les exigences réglementaires et sont les suivantes :

- il est recommandé que les fondations du mur d'impact créé soient le plus profondes possible afin de créer un effet de tranchée et limiter la transmission des vibrations;
- le matériau du remblai doit être le plus mou possible. Un sable fin est par exemple recommandé. Ce sable doit être remblayé sur toute la hauteur des fondations du futur bâtiment et sur toute la distance entre le mur d'impact et les fondations du bâtiment;
- la surface des fondations et les murs latéraux (sur une profondeur de 8 à 9 mètres) du bâtiment doivent être revêtus d'un matériau de type résilient (élastomère) qui a une épaisseur de 5 à 10 cm.

Ces mesures vont assurer le respect du seuil de vibration prévu au document complémentaire du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

## **CLIMAT ACOUSTIQUE**

La présence de la voie ferrée et de l'autoroute Décarie, soulève des défis quant à l'impact acoustique sur la forme de développement à considérer. À ce propos, une étude des impacts liés au bruit de la voie ferrée et de l'autoroute a été réalisée par la firme LVM/WSP en considérant l'aménagement proposé. Selon cette étude, les bâtiments les plus critiques au niveau de l'acoustique sont les bâtiments qui bordent les infrastructures ferroviaires et autoroutières.

L'aménagement du site a été conçu dans un but de minimiser l'impact sonore sur le plus grand nombre d'habitations. Les bâtiments qui longent les infrastructures constituent un écran acoustique pour le centre du projet. Dans le projet, il est prévu que le bâtiment ayant front sur le boulevard Décarie serait construit avant les deux bâtiments résidentiels situés dans l'îlot central du site.

Quant aux bâtiments périphériques longeant la voie ferrée, une répartition et organisation spatiale plus astucieuse des logements contribueraient à réduire considérablement les nuisances et permettraient d'offrir aux logements des vues et façades habitées qui seraient en grande majorité sous la barre de 55 dBA. Dans l'ensemble du projet, les niveaux de bruits en façades calculés sont inférieurs à la limite de 75 dBA au-delà de laquelle la SCHL déconseille le développement résidentiel. Les niveaux maximums sont estimés à 64 dBA (LAeq 24 heures) pour les bâtiments exposés à la voie ferrée et de 74 dBA (LAeq 24 heures) le long de l'autoroute 15.

Afin de maximiser l'isolation acoustique, à certains endroits, et de respecter les exigences du schéma d'aménagement, des mesures telles que du verre double vitrage spécifique, une insonorisation précise de l'enveloppe extérieure ainsi qu'un pourcentage de fenestration bien calibré seront appliqués aux bâtiments requis. Des solutions architecturales, telles que des coursives pleines, un isolant phonique appliqué en sous-face de balcons, des logements avec un minimum de chambres donnant sur les façades exposées et un écran de végétation seraient également appliqués. Bien qu'un nombre restreint

de logements serait intégré dans le bâtiment 8 du projet, aucune de ces unités proposées n'aura façade principale sur l'autoroute Décarie.

### **L'IMPACT SUR LA CIRCULATION DANS LE SECTEUR**

Le projet de développement présente une problématique d'enclavement et d'accès routier difficile. De plus, l'ampleur du projet engendrerait des déplacements supplémentaires sur les axes artériels et les collecteurs du secteur, d'où la nécessité d'évaluer les conditions de déplacements, la validation de l'offre en stationnement ainsi que la détermination du positionnement des accès et des mesures physiques et/ou opérationnelles requises afin d'assurer une desserte adéquate du site depuis le réseau routier adjacent.

Une étude de circulation a donc été réalisée par CIMA+ afin d'évaluer l'impact du nouveau projet sur les conditions actuelles de circulation. Des relevés terrains et des comptages de circulation ont été effectués en 2015 en période de pointe du matin et de l'après-midi, afin de recueillir les débits actuels sur le réseau routier du secteur à l'étude. En mai 2016, une mise à jour de l'étude d'impact sur les déplacements a été réalisée en réponse aux commentaires et recommandations émis par le bureau technique de l'arrondissement.

Selon le rapport d'étude, à l'heure de pointe du matin (de 7 h 30 à 8 h 30), 378 nouveaux véhicules additionnels sont générés par la présence du projet. Soit 210 véhicules qui entrent dans le projet et 168 qui en sortent. À l'heure de pointe de l'après-midi, (de 16 h 30 à 17 h 30), 456 nouveaux véhicules additionnels sont générés par la présence du projet. Soit 211 véhicules qui entrent dans le projet et 245 qui en sortent.

L'intersection la plus affectée par le projet est Vézina / Décarie. À cette intersection, on note une augmentation du temps d'attente de 14 secondes le matin et de 19 secondes le soir, pour l'approche Vézina direction ouest. Dans l'ensemble, l'intersection conserve tout de même un niveau de service C (bon).

Toutefois, le projet pourrait présenter des conditions de circulation similaires à celles de la situation actuelle par la mise en place des 3 interventions suivantes :

- ajouter des feux de circulation à l'intersection des rues Vézina et Westbury;
- optimiser les feux de circulation aux heures de pointe le matin et le soir à l'intersection du boulevard Décarie (côté est) et de la rue Vézina;
- optimiser les feux de circulation pour l'approche ouest à l'heure de pointe l'après-midi à l'intersection des rues Vézina et Victoria.

La Division circulation et occupation du domaine public de l'arrondissement a pris connaissance de l'étude mise à jour et a émis un avis favorable au projet. Les professionnels sont d'avis que les usages proposés sont complémentaires et permettent de limiter les déplacements dans le secteur. Quelle que soit l'heure de pointe, cette mixité permet de toujours obtenir une proportion de véhicule entrant et sortant du secteur, qui n'utilise pas les mêmes approches aux intersections qui sont à proximité du site. En ce qui concerne les interventions, l'ajout du feu de circulation sera évalué avec les services centraux et l'optimisation des feux sera effectuée en cours de réalisation du projet.

La présence de 2 stations de métro et le projet de construction d'une passerelle au-dessus des voies ferrées pour faciliter l'accès à la station de métro Namur font en sorte qu'une proportion élevée des déplacements s'effectuera en transport en commun.

Toutefois, ce développement se situe à proximité de l'intersection Décarie/Jean-Talon qui est fortement sollicitée en terme de circulation automobile. Bien que le nombre de véhicules additionnels généré par le développement est faible (environ 100 véh/h), on note une détérioration du niveau de service de l'intersection.

À cet effet, l'arrondissement participe à l'étude de transport du secteur Namur – Jean-Talon dans le cadre du projet du raccordement Cavendish pour élaborer des solutions aux problèmes de transport de

ce secteur.

### **VALEUR PATRIMONIALE ET ARCHITECTURALE**

Afin d'évaluer la valeur patrimoniale et architecturale de l'ancienne usine ARMSTRONG, une étude a été réalisée par l'Atelier Christian Thiffault. Cette étude conclut que l'ensemble des bâtiments possèdent une valeur patrimoniale de qualité moyenne à faible.

La Division du patrimoine de la Ville de Montréal a pris connaissance de cette étude et a soumis ses commentaires et recommandations. Elle a indiqué qu'elle souhaitait que les requérants évaluent la possibilité d'intégrer des bâtiments du complexe de l'ancienne usine Armstrong aux constructions contemporaines proposées dans le projet de redéveloppement, notamment le bâtiment d'origine de 1948. À cet égard, la division recommandait d'évaluer plus en détail l'état d'intégrité et le degré d'authenticité du volume d'origine et d'étudier les différentes options d'intégration possibles des bâtiments industriels au projet.

Une deuxième étude patrimoniale a également été réalisée par la firme Lafontaine & Soucy architectes afin de compléter l'analyse et corroborer les conclusions et observations du premier rapport.

Suite aux recommandations de la Division du patrimoine, et dans un but d'évaluer plus en profondeur l'état du bâtiment et la possibilité de le conserver dans sa totalité ou en partie, des mandats ont été donnés aux firmes d'experts. Selon les analyses des ingénieurs, il s'avère impossible de recycler le bâtiment en question pour des raisons structurales, à cause de l'enveloppe qui ne répond pas au projet et aux nouvelles normes sismiques ainsi que le niveau de contamination élevé des sols.

### **VIABILITÉ COMMERCIALE**

Le site d'intervention n'est pas localisé sur une artère commerciale reconnue à l'échelle de l'arrondissement et est situé à proximité d'épiceries, du centre commercial le Square Décarie et de quelques tours à bureau.

Actuellement, le règlement d'urbanisme n'autorise pas certains des usages commerciaux demandés (épicerie et hôtel), mais la DAUSE estime que le projet constitue une opportunité de développement économique important, qui pourrait créer un pôle d'attractivité et une densité commerciale intéressants pour le milieu.

Afin de s'assurer de ne pas encourager un projet commercial non viable, ou qui pourrait avoir des impacts néfastes sur la trame commerciale voisine, la DAUSE a sollicité la collaboration du Service du développement économique de la Ville de Montréal pour valider les conclusions des rapports présentés par le promoteur du projet.

Le service du développement économique a analysé les documents justificatifs de nature économique déposés par le promoteur d'un projet et a émis les commentaires suivants:

- dans l'ensemble, le projet s'avérerait pertinent pour le quartier dans lequel il se situe;
- la description du marché que fournit le promoteur pour évaluer le potentiel d'accueil hôtelier dans ce secteur du territoire municipal correspond à d'autres analyses produites au cours des dernières années;
- dans l'éventualité où le projet commercial mixte dit "15/40" se concrétise sur le territoire voisin de Ville Mont-Royal, la demande en chambres de court séjour sera plus élevée dans le rayon immédiat du projet de Développement Armstrong;
- le nombre de chambres, la portion allouée à l'occupation de court séjour par rapport à la portion de long séjour permet d'estimer davantage les besoins de la clientèle visée;
- en ce qui a trait à l'infrastructure commerciale prévue, les superficies proposées pour subvenir aux besoins des différentes clientèles ciblées apparaissent justifiées;
- par contre, comme l'indique le second rapport déposé par Demarcom en mai 2016, il est recommandé de ne pas faire précéder le développement de la portion résidentielle du projet par les commerces.

Le Service du développement économique se rallie à la recommandation du rapport « Analyse des opportunités d'affaires commerciales », réalisé par la firme Demarcom et recommande que le développement commercial soit autorisé graduellement, en fonction de la croissance de la demande générée par l'occupation résidentielle.

### **IMPACT ÉOLIEN**

Une étude a été produite par la firme Lasalle|NHC sur les conditions éoliennes qui seront générées par le projet. D'après les auteurs, le site est très exposé aux vents d'OSO qui ne rencontrent pratiquement aucun obstacle avant d'atteindre le site. Les vents contournent le site de l'usine Armstrong en longeant le boulevard Décarie et sont déviés de part et d'autre, principalement dans l'axe de la voie ferrée et le long de la rue Vézina, et dans une moindre mesure le long de la rue Mackenzie et de la rue de Courtrai.

Selon le rapport d'étude, l'aménagement du projet ne cause pas d'impact majeur. Le projet améliore les conditions éoliennes le long du boulevard Décarie alors que les conditions sur la rue Vézina demeurent, dans l'ensemble, inchangées. Toutefois, le projet augmente les vitesses du courant le long de la rue de Courtrai, et particulièrement dans le prolongement de la rue de Courtrai. Cette augmentation s'explique par un courant qui se développerait entre les bâtiments du projet et se poursuit dans l'avenue de Courtrai. La présence de végétation dense le long des trottoirs du prolongement de la rue de Courtrai et à l'intersection de cette dernière et de l'avenue Westbury, réduirait vraisemblablement les fréquences d'inconfort.

Des aménagements paysagers sont proposés et incluraient la plantation de plusieurs arbres à grand déploiement dont plusieurs seraient localisés sur l'avenue de Courtrai. Une étude des impacts éoliens plus détaillée et incluant les mesures de mitigation sera exigée pour chaque bâtiment, à la demande de permis de construction.

### **ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT**

Une étude d'impact sur l'ensoleillement a été réalisée afin d'évaluer les impacts du nouveau développement sur l'ensoleillement des édifices voisins. Selon cette étude, les impacts se font ressentir surtout en après-midi.

Aux équinoxes, la rue de Courtrai serait ensoleillée à partir de 11 h jusqu'à 14 h. Même scénario pour le parc public, qui lui serait ensoleillé à partir de 12 h jusqu'à 14 h. À partir de 15 h, une partie de ce dernier serait ombragée. Toutefois, l'impact sur les bâtiments voisins commence à se faire sentir qu'à partir de 14 h. Les bâtiments centraux (3 et 4) créent tout d'abord une zone d'ombre sur le parc pendant toute la période d'avant midi et ensuite sur leur parvis végétalisé de la rue Mackenzie.

Au solstice d'été, la situation est nettement meilleure. La rue de Courtrai serait ensoleillée à partir de 9 h jusqu'à environ 15 h. Le parc aurait environ 4 heures consécutives d'ensoleillement. Une majeure partie de ce dernier serait ensoleillée à partir de 11 h. Les bâtiments à l'est de la rue Westbury ne reçoivent aucun impact d'ensoleillement, à l'exception du bâtiment situé à l'intersection des rues Westbury et Mackenzie (côté sud-ouest) qui reçoit de l'ombre à partir de 17 h.

### **LA STRATÉGIE D'INCLUSION DES LOGEMENTS ABORDABLES**

Dans le cadre du projet de développement, le promoteur s'est engagé à faire en sorte que soient réalisés, sur 15% de la superficie de plancher résidentielle totale du projet, des unités de logements sociaux et communautaires. Il s'est engagé de plus à ce qu'un minimum de 15 % des unités privées soit des unités de logements abordables.

En fonction du projet présentement à l'étude, la superficie des bâtiments sociaux devrait totaliser un minimum d'environ 9 768 m<sup>2</sup> répartie dans deux bâtiments d'une hauteur maximale de 6 étages et située à l'intérieur du site d'intervention. Les deux bâtiments comporteraient des stationnements intérieurs selon un ratio minimum d'une case pour 4 logements.

Une entente d'engagement relative à la stratégie d'inclusion a été conclue avec le promoteur.

## **AVIS DU COMITÉ JACQUES-VIGER**

Le projet à l'origine de cette demande a beaucoup évolué suite aux commentaires et réserves de la Division de l'urbanisme et des instances consultatives, soit le Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (CCU) et le Comité Jacques-Viger (CJV).

Le projet a été présenté une première fois en préliminaire au comité le 6 novembre 2015. Les commentaires portaient principalement sur:

- l'emplacement des unités résidentielles;
- la forme de l'îlot central et la relation entre l'espace privé et l'espace public;
- l'enjeu de la gestion de la circulation et de la zone du débarcadère de l'hôtel;
- les surhauteurs et le raffinement du cadre bâti;
- la viabilité commerciale.

À la suite des commentaires émis par le CJV, le requérant a diminué la hauteur des bâtiments afin que le projet s'harmonise davantage au cadre bâti immédiat et a révisé le concept général afin de minimiser les impacts sur le voisinage.

Le projet révisé a été présenté une deuxième fois le 12 février 2016 au CJV qui a émis un avis favorable à la demande de modification au Plan d'urbanisme visant à modifier le secteur d'emplois en un secteur mixte, considérant que le projet s'est grandement amélioré. Il encourage toutefois les concepteurs:

- à créer des servitudes au niveau des passages piétons en continuité avec la rue Mackenzie et l'avenue Mountain Sights,
- à repenser l'implantation de l'hôtel et du débarcadère afin de favoriser une nouvelle frontalité avec le parc;
- à mieux définir les espaces verts résiduels longeant la rue Mckenzie.

## **AVIS DU COMITÉ CONSULTATIF D'URBANISME**

Le projet a été présenté en préliminaire au CCU le 17 février 2016. Lors de cette séance, le CCU a encouragé l'administration à poursuivre l'étude de ce projet en vue de lui présenter formellement un projet particulier. Il a énoncé les préoccupations suivantes à prendre en compte pour la poursuite de l'étude :

- s'assurer d'un niveau de bruit acceptable dans les logements;
- s'assurer que l'étude d'impact sur l'ensoleillement ne soit pas dommageable pour les propriétés existantes;
- évaluer l'impact des volumes notamment en fonction de l'interface Est du projet, avec le milieu adjacent;
- s'assurer de la création d'un milieu convivial, notamment en lien avec le quartier adjacent;
- s'assurer que le projet conserve une préoccupation de choix pour la famille;
- s'assurer du maintien de la juste proportion de logements sociaux sur place;
- s'assurer que la circulation véhiculaire, notamment entre les espaces dédiés aux habitations par rapport à ceux dédiés aux commerces ne sera pas source de conflits entre les usagers du milieu.

À la séance du 25 mai 2016, les membres du CCU ont exprimé leurs préoccupations concernant le projet notamment en lien avec les hauteurs des bâtiments qui sont de douze étages, la densité du site, la circulation, le traitement architectural des bâtiments et l'aménagement d'une passerelle qui permettrait une meilleure accessibilité aux stations de métro. Les membres ont demandé de poursuivre la présentation du projet dans un CCU subséquent afin de présenter plus d'informations sur les sujets suivants:

- présentation du contexte en vue de comprendre l'implantation de ce projet dans le quartier;
- présentation de l'impact du projet sur la circulation à l'échelle du quartier et à une échelle plus large en identifiant les accès et sorties ainsi que les parcours piétons;

- présentation de différentes perspectives à l'échelle des piétons (à partir des voies publiques) afin de mieux saisir l'échelle des bâtiments et leur intégration dans le secteur;
- clarification des ratios de stationnement, des ratios d'espaces verts, des taux d'implantation des bâtiments par lot;
- présentation de l'étude sur les impacts éoliens.

Aussi, lors de la séance du 29 juin 2016, le CCU a pris connaissance des compléments d'informations et les interventions des membres portaient sur les toits verts plantés ainsi que l'impact de la circulation dans le secteur qui génère actuellement une situation critique à l'intersection Jean-Talon et Décarie.

Le CCU a émis un avis favorable au projet de développement et recommande au conseil d'arrondissement d'approuver le règlement modifiant le Plan d'urbanisme quant à l'usage permis ainsi que le Projet particulier (PPCMOI), qui autorise la démolition des bâtiments existants et la construction d'un nouveau projet mixte proposé, pour la propriété située au 6911, boulevard Décarie.

#### Justification

À la suite de l'analyse du projet proposé, la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises est favorable au redéveloppement de ce site et, par le fait même, à la démolition des bâtiments existants pour les raisons suivantes :

- le secteur est actuellement désigné comme un TOD (Transit-oriented development) au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Il fait ainsi partie des sites qui seront spécifiquement pris en compte dans une perspective de développement d'un grand ensemble urbain (notamment avec le Triangle et le site de l'ancien hippodrome). Il correspond à la volonté municipale de densifier et de favoriser la mixité des usages et la mixité sociale à proximité des stations de métro;
- le projet favorise le prolongement des rues existantes et la création d'espaces publics tels un parc et des sentiers. Ces espaces publics amélioreront la qualité de l'aménagement du quartier et la qualité de vie des citoyens;
- le projet respecte la politique d'inclusion en intégrant environ 120 logements sociaux et 170 logements abordables sur le site;
- le projet s'avérerait pertinent pour le quartier dans lequel il se situe et les superficies commerciales proposées apparaissent justifiées;
- le projet consiste à redévelopper un site occupé par des bâtiments industriels vacants depuis environ cinq ans. Ces derniers ont fait l'objet d'une analyse pour évaluer leur valeur patrimoniale et architecturale. L'étude conclut que l'ensemble des bâtiments possèdent une valeur moyenne à faible. Bien que toutes ces études fassent état que le bâtiment d'origine est non conforme aux normes sismiques et que les coûts de réhabilitation seraient supérieurs à la valeur du bâtiment lui-même, la DAUSE aurait préférée que ce bâtiment ou une partie de celui-ci soit intégré au nouveau développement. Néanmoins, et afin de commémorer l'ancien univers industriel de ce lieu, le requérant devra intégrer certains éléments au projet d'aménagement pour permettre la mise en valeur de ce patrimoine industriel;
- le projet inclut des espaces largement végétalisés autant sur les terrains privés que publics qui offrent une variété d'ambiances. Des mesures visant la rétention des eaux et favorisant l'enrichissement de la biodiversité sont prévues dans les aménagements;
- des mesures d'atténuation du bruit et des vibrations le long de l'autoroute Décarie et de la voie ferrée sont prévues dans le nouveau développement. Afin de réduire les nuisances au niveau acoustique, les logements n'ont pas de façade principale sur le boulevard Décarie et sur la voie ferrée. Également, des mesures de mitigation sont aussi prévues afin d'éliminer les risques pouvant mettre en péril la sécurité des nouveaux résidents, principalement ceux qui vont résider le long de la voie

ferrée. Ces mesures respectent les mesures de mitigation alternatives proposées au Schéma d'aménagement. La mise en place de ces mesures sera assurée par l'intégration des exigences dans le projet particulier.

- bien que certaines intersections seraient affectées par le projet, au niveau de Vézina / Décarie, où on noterait une augmentation du temps d'attente de 14 secondes le matin et de 19 secondes le soir, dans l'ensemble, les simulations présentées dans l'étude d'impact sur les déplacements présentent des conditions de circulation similaires à celles de la situation actuelle;
- tous les espaces de stationnement, de chargement ainsi que les locaux techniques sont à l'intérieur des bâtiments;
- dans l'ensemble, le nouveau développement Armstrong ne causerait pas d'impact éolien majeur. Le projet améliore les conditions éoliennes le long du boulevard Décarie alors que les conditions sur la rue Vézina demeurent, dans l'ensemble, inchangées. Par contre, l'impact se sentirait au niveau de la rue De Courtrai et particulièrement dans son prolongement. La plantation d'arbres le long des trottoirs réduirait les fréquences d'inconfort. Toutefois, une étude des impacts éoliens plus détaillée et incluant les mesures de mitigation sera exigée pour chaque bâtiment, à la demande de permis de construction;
- le parc public bénéficierait de 2 à 3 heures consécutives d'ensoleillement aux équinoxes et 4 heures consécutives au solstice d'été. Le projet perturberait peu l'ensoleillement de l'environnement bâti existant;
- des critères ont été intégrés à la résolution afin d'assurer la qualité architecturale et la qualité paysagère du projet;
- l'aménagement du site favorisera la réduction des îlots de chaleur et une gestion écologique des eaux;
- le projet révisé prend en considération les principales recommandations du CJV et du CCU et propose des solutions en tenant compte des principaux enjeux sur le site.

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

#### Développement durable

L'engagement écologique au sein de ce projet se fait de plusieurs façons et à plusieurs échelles. Les stratégies environnementales seraient :

- construction en milieu urbain desservi par les transports en commun;
- projet de densification incluant une mixité d'usage (résidentiel et commercial);
- les toitures des basiliaires sont traitées comme une cinquième façade. L'aménagement de terrasses privatives ou collectives sur les toits des basiliaires permettant ainsi de créer des espaces de vie communs et accessibles;
- réduction des îlots de chaleur en diminuant les surfaces asphaltées, par des revêtements de sol qui permettent une gestion plus écologique des eaux de pluie;
- utilisation de matériaux durables, notamment par l'exigence lors de la demande de démolition d'un plan de gestion des matériaux.

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

#### Opération(s) de communication

#### Calendrier et étape(s) subséquente(s)

- 5 octobre 2016 : approbation du projet de résolution au CA (avec approbation du projet de règlement modifiant le PU)
- 12 octobre 2016 : publication de l'avis public annonçant la consultation
- 27 octobre 2016 : assemblée publique de consultation (avec consultation pour la modification au PU)
- 7 novembre 2016 : approbation du second projet de résolution par le CA
- Novembre 2016 : processus d'approbation référendaire
- 19 décembre 2016: adoption du règlement modifiant le PU par le CM
- Janvier 2017 : adoption de la résolution par le CA après l'entrée en vigueur de règlement modifiant le Plan d'urbanisme

**Conformité aux politiques , aux règlements et aux encadrements administratifs**

## Validation

### Intervenant et Sens de l'intervention

Document(s) juridique(s) visé(s) :  
Service des affaires juridiques , Direction des affaires civiles (Julie FORTIER)

### Autre intervenant et Sens de l'intervention

### Parties prenantes

### Services

Lecture :

### Responsable du dossier

Sihem BAHLOUL-MANSOUR  
Conseillère en aménagement  
Tél. : 514 868-3551  
Télécop. : 514 868-5050  
Richard GOURDE  
Conseiller en aménagement  
Tél : 514 872-3389

### Endossé par:

Sylvia-Anne DUPLANTIE  
Directrice de l'aménagement urbain et des services  
aux entreprises  
Tél. : 514 872-2345  
Télécop. : 514 868-5050  
Gisèle BOURDAGES  
conseillère en aménagement - c/e  
Tél : 514 872-7600  
Date d'endossement : 2016-08-19 11:38:35

### Approbation du Directeur de direction

Tél. :

Approuvé le :

### Approbation du Directeur de service

Tél. :

Approuvé le :

Numéro de dossier : 1160415004

---

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

---

Séance ordinaire du mercredi 5 octobre 2016

Résolution: CA16 170290

---

### PROJET DE RÉSOLUTION - PROJET PARTICULIER PP-95

Il est proposé par Marvin Rotrand

appuyé par Magda Popeanu

D'adopter, tel que soumis, le projet de résolution approuvant le projet particulier PP-95 visant à autoriser la démolition de bâtiments, des opérations cadastrales ainsi que la construction, la transformation et l'occupation visant un projet de développement mixte au 6911 et 6875-6877, boulevard Décarie, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).

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

### CHAPITRE I

#### TERRITOIRE D'APPLICATION

1. La présente résolution s'applique au territoire identifié au plan de l'annexe A intitulée « Territoire d'application » jointe à la présente résolution.

Ce territoire est composé des emplacements 1 et 2 qui sont également illustrés au plan joint à cette annexe.

### CHAPITRE II

#### AUTORISATIONS

2. Malgré la réglementation d'urbanisme applicable au territoire décrit à l'article 1, la démolition de tous les bâtiments existants sur l'emplacement 2 identifié au plan joint en annexe A à la présente résolution, les opérations cadastrales de subdivision ainsi que la construction, la transformation et l'occupation d'un développement mixte sont autorisées conformément aux conditions prévues à la présente résolution.

À cette fin, il est notamment permis de déroger :

- 1° aux articles 12 et 15 du Règlement sur les opérations cadastrales à l'égard de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (R.R.V.M., c. O-1);

- 2° aux articles 5, 8, 10, 11, 21, 21.1, 22, 34, 38, 40, 49, 71, 75, 75.1, 81, 87, 123, 162, 166, 171, 347, 350, 351, 413, 414, 452.1, 529, 540, 560, 586 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276) ainsi qu'aux dispositions de la section IV du chapitre II du titre II et à celles du chapitre VI du titre II de ce règlement;
- 3° à l'article 6 du Règlement sur les clôtures et les haies à l'égard de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (R.R.V.M. c. C-5).

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

### **CHAPITRE III**

#### **DISPOSITIONS APPLICABLES À LA DÉMOLITION DES BÂTIMENTS SITUÉS SUR L'EMPLACEMENT 2**

3. Une demande de certificat d'autorisation de démolition visant les bâtiments identifiés en bleu sur l'emplacement 2 identifié au plan joint en annexe A à la présente résolution doit être déposée auprès de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises dans les 48 mois suivants l'adoption de la présente résolution.

Si ce délai n'est pas respecté, les autorisations prévues à la présente résolution deviennent nulles et sans effet.

4. Un plan de gestion des matériaux issus de la démolition doit accompagner la demande de certificat d'autorisation de démolition. Ce plan doit indiquer la nature et la quantité des matériaux qui devront être réutilisés dans la cadre de la construction des futurs bâtiments sur l'emplacement 2 identifié au plan joint en annexe A à la présente résolution.

5. Dans les 24 mois suivants la date de la délivrance du certificat de démolition, l'emplacement 2 identifié au plan joint en annexe A à la présente résolution doit :

- 1° être débarrassé de tous les débris de constructions, à l'exception des matériaux qui doivent être réutilisés pour la construction selon le plan de gestion des matériaux issus de la démolition;
- 2° être nivelé de manière à éviter l'accumulation d'eau.

6. Un permis de construction pour un nouveau bâtiment ne peut être délivré si les conditions énoncées à l'article 4 et au paragraphe 1° de l'article 5 ne sont pas respectées.

7. Une garantie monétaire de 1 000 000 \$ doit être fournie préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition afin d'assurer le respect des conditions énoncées aux articles 4 et 5.

La garantie doit être maintenue en vigueur jusqu'à l'exécution entière des conditions de démolition prévues à la présente résolution, sans quoi les autorisations faisant l'objet de la présente résolution deviennent nulles et sans effets.

### **CHAPITRE IV**

#### **CONDITIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS CADASTRALES**

8. L'opération cadastrale requise afin de modifier la configuration du lot identifié sur l'emplacement 1 au plan joint en annexe A à la présente résolution peut entraîner un taux d'implantation du terrain inférieur à 35% ainsi qu'en une densité inférieure à 1.

9. Malgré la réglementation d'urbanisme applicable à l'emplacement 1 identifié au plan de l'annexe A, une opération cadastrale visant à modifier les limites du lot identifié sur l'emplacement 1 au plan joint en annexe A à la présente résolution en vue de favoriser le prolongement de l'avenue Trans Island et des travaux d'aménagement relatif à un stationnement est autorisée conformément aux conditions prévues à la présente résolution.

10. La première demande d'approbation d'opération cadastrale visant les lots identifiés sur l'emplacement 2 au plan joint en annexe A à la présente résolution doit être déposée au plus tard lors du dépôt de la première demande de permis de construction visant cet emplacement.

11. La cession pour fins de parc qui doit être faite à la Ville de Montréal en vertu du Règlement relatif à la cession pour fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs, de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels sur le territoire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (14-049) doit être offerte sous la forme d'un terrain.

La localisation de ce terrain doit correspondre à celle indiquée à l'annexe B sous « Cession pour fins de parc ».

12. La localisation des espaces destinés à être des rues publiques doit correspondre à celle indiquée à l'annexe B sous le terme « Cession pour fins de rues ».

## **CHAPITRE V**

### **DISPOSITIONS APPLICABLES À L'EMPLACEMENT 1**

13. Le présent chapitre s'applique à l'emplacement 1 identifié au plan de l'annexe A de la présente résolution.

14. Pour les fins de l'aménagement d'une aire de stationnement, la limite de propriété longeant l'avenue Trans Island prolongée est considérée être une limite arrière et les murs faisant face à cette voie publique, ne sont pas considérés être des façades.

L'agrandissement de l'aire de stationnement est autorisé du côté de l'avenue Trans Island et à cette fin aucun dégagement n'est requis entre le stationnement et le bâtiment sis au 6875 à 6877, boulevard Décarie.

15. Les dispositions du présent chapitre cessent de s'appliquer si le bâtiment construit sur le lot 2 385 047 est démoli.

## **CHAPITRE VI**

### **DISPOSITIONS APPLICABLES À L'EMPLACEMENT 2**

16. Le présent chapitre s'applique à l'emplacement 2 identifié au plan joint en annexe A à la présente résolution.

17. La construction, la transformation, l'occupation de bâtiments, l'installation d'enseignes, l'aménagement des espaces libres et l'aménagement d'un mur anticollision sont autorisés conformément aux conditions prévues à la présente résolution.

18. Une demande complète de permis de construction, visant les bâtiments 5, 6 et 8 identifiés au plan joint en annexe B à la présente résolution, doit avoir été déposée auprès de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises dans les 72 mois suivant l'adoption de la présente résolution. Si ce délai n'est pas respecté, les autorisations prévues au présent chapitre deviennent nulles et sans effet.

**SECTION I**  
**CONDITIONS SPÉCIFIQUES À CHACUN DES BÂTIMENTS**

19. La grille de spécifications qui suit expose les principaux paramètres réglementaires spécifiques à chacun des bâtiments de référence identifiés à l'annexe B. L'autorisation identifiée par un X, un chiffre ou un autre élément graphique au tableau permet d'associer chacun des paramètres réglementaires inscrits sur les lignes de la première colonne avec le bâtiment correspondant à la colonne où celui-ci est inscrit.

Un « X » indique une autorisation de l'usage dans l'ensemble du bâtiment. Un chiffre signifie que l'usage en référence n'y est permis qu'à ce niveau ou s'il est suivi d'un « + », il est permis à ce niveau et aux niveaux lui étant supérieurs. Le chiffre « -1 » indique le premier niveau sous le rez-de-chaussée.

	<b>b. 1</b>	<b>b. 2</b>	<b>b. 3</b>	<b>b. 4</b>	<b>b. 5</b>	<b>b. 6</b>	<b>b. 7</b>	<b>b. 8</b>
<b>Usages permis</b>								
Catégorie d'usage H.7	X	X						6+
Catégorie d'usage H.7. dont au moins 15% des logements possédant une superficie de plancher d'au moins 90m <sup>2</sup> , calculé à l'intérieur des murs.			X	X	3+	3+		
Catégorie d'usage C.4. Est spécifiquement exclu l'usage véhicules automobiles (location, vente)							X	X
Catégorie d'usage C.2. Sont spécifiquement exclus les usages : carburant et pièces et accessoires d'automobiles (vente)					1,2	1,2	X	X
Épicerie d'un maximum de 3 000 m <sup>2</sup>					1,2			
Restaurant (d'un maximum de 300m <sup>2</sup> )					1,2	1,2		
Activités communautaires et socioculturelles (max. de 200 m <sup>2</sup> )	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1				
Garderie	-1,1	-1,1	-1,1, 2	-1,1	1, 2	1, 2		
	<b>b.1</b>	<b>b. 2</b>	<b>b. 3</b>	<b>b. 4</b>	<b>b. 5</b>	<b>b. 6</b>	<b>b. 7</b>	<b>b. 8</b>
<b>Hauteur</b>								
En étage : minimum / maximum	4/6	4/6	6/ 12	6/ 12	6/ 10	6/ 10	8/ 12	8/ 12
En mètre : maximum hors tout	25	25	51	51	46	46	55	53
	<b>b. 1</b>	<b>b. 2</b>	<b>b. 3</b>	<b>b. 4</b>	<b>b. 5</b>	<b>b. 6</b>	<b>b. 7</b>	<b>b. 8</b>
<b>Taux d'implantation et densité</b>								
Taux d'implantation maximal.	50%	55%	50%	50%	80%	90%	75%	75%
Densité minimale / maximale.	1/3	1/ 3,5	1/5	1/ 5,5	1/5	1/6	1/6	1/6

	b. 1	b. 2	b. 3	b. 4	b. 5	b. 6	b. 7	b. 8
<b>Alignement de construction</b>								
Le chiffre indique le recul minimal en mètre.								
· Rue Mackenzie	5	5	4	4				
· Avenue Mountain Sights	4	4						
· Avenue Trans Island		3		3			3	3
· Avenue Westbury			4					
· Avenue de Courtrai					3	3	3	
· Boulevard Décarie							4	4

	b. 1	b. 2	b. 3	b. 4	b. 5	b. 6	b. 7	b. 8
<b>Marges</b>								
Le chiffre indique le recul minimal en mètre.								
· Marge entre l'emprise de la voie ferrée et les 2 premiers niveaux					3	3	3	
· Marge entre l'emprise de la voie ferrée et les étages supérieurs au 2 <sup>e</sup> niveau					9,5	9,5	9,5	
· Marge opposée à la rue Mackenzie	3	3	3	3				
· Marge latérale entre les bâtiments 3 et 4			10	10				
· Marge latérale par rapport à l'emplacement 1 (annexe A)								8
· Marge opposée à l'avenue Mountain Sights	5							

20. La catégorie d'usages la plus intense associée à un bâtiment en vertu de l'article 19 représente pour ce bâtiment la catégorie d'usages principale.

21. Dans le cas du bâtiment 3, seul l'usage garderie peut se retrouver au même niveau qu'un logement.

22. Malgré l'article 19, la hauteur maximale en étage des bâtiments 5 et 6 est de 11 étages afin de permettre l'insertion d'un plancher intermédiaire additionnel destiné à l'aménagement d'un stationnement pour véhicules, entre le plancher du 1<sup>er</sup> niveau et le plafond du 2<sup>e</sup> niveau.

Ce plancher intermédiaire ne peut occuper plus de 60 % de la surface du plancher du 1<sup>er</sup> niveau de l'un de ces bâtiments et la surface de ce plancher combinée pour les bâtiments 5 et 6 ne peut excéder 40% de la surface totale des planchers du 1<sup>er</sup> niveau de ces bâtiments.

Ce plancher intermédiaire n'est pas considéré comme une mezzanine.

23. Chaque niveau résidentiel situé dans les bâtiments 5, 6 et 8 doit inclure un corridor servant d'espace tampon entre les logements et l'autoroute Décarie ou la voie ferrée.

Deux logements par niveau pour chaque bâtiment peuvent en être exemptés si des mesures d'apaisement du bruit approuvées conformément aux critères applicables de la section VI du chapitre VI de la présente résolution sont mises en place.

24. Une construction hors toit, abritant un espace commun dédié à l'ensemble des occupants et distinct du local et de l'usage du niveau inférieur, est autorisée sur les toits des bâtiments 3, 4, 5 et 6 aux conditions suivantes :

- 1° cette construction ne doit pas être utilisée comme un logement;
- 2° cette construction respecte la superficie et les retraits exigés à l'article 22 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276);
- 3° cette construction ne dépasse pas une hauteur de 5 m depuis la membrane du toit où elle se trouve et respecte les hauteurs prescrites à l'article 19 de la présente résolution.

25. Les toits localisés sur le dessus du deuxième niveau des bâtiments 5, 6 et 7 doivent être aménagés sur une proportion d'au moins 75 % de leur surface.

Aux fins du calcul de cette surface, la portion de toit comprise entre la limite de terrain adjacente à la voie ferrée et les murs les plus rapprochés des niveaux supérieurs au 2<sup>e</sup> étage ne sont pas comptabilisés et ne requièrent pas les aménagements spécifiés au présent article.

Les parties aménagées doivent comprendre des aires destinées à la détente ou le divertissement pour les occupants, tel un espace aménagé avec des végétaux, une terrasse, un patio, un bassin d'eau ou une pergola.

## **SECTION II**

### **AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET OCCUPATION DES COURS ET DES TOITS**

26. Une demande de permis de construction déposée en vertu de la présente résolution doit être accompagnée d'un plan d'aménagement paysager préparé par un professionnel en ce domaine, comprenant notamment un tableau de plantation indiquant le nombre, les variétés et les dimensions des végétaux qui seront plantés sur le terrain faisant l'objet du permis de construction.

27. Une garantie monétaire d'un montant à déterminer par le conseil d'arrondissement sera exigée lors d'une demande de permis de construction, afin d'assurer la réalisation des aménagements paysagers proposés. Cette garantie devra demeurer en vigueur jusqu'à la réalisation complète des travaux d'aménagement paysager approuvés.

28. Les travaux d'aménagement paysager doivent être réalisés dans les 12 mois suivant la fin des travaux de construction autorisés par le permis de construction délivré.

29. Aucun équipement de type transformateur sur socle (TSS) ne doit être visible depuis une voie ou un espace public.

30. Un équipement mécanique installé sur un toit doit être dissimulé par un écran architectural.

Un écran n'est cependant pas requis si l'équipement mécanique est conçu pour s'intégrer à son milieu et s'il répond aux critères d'appréciation applicables prévus à la section VI du chapitre VI de la présente résolution.

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

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

## **SECTION III**

### **STATIONNEMENT ET AIRE DE CHARGEMENT**

33. Aucune unité de chargement extérieure n'est autorisée sur l'emplacement 2 identifié au plan joint en annexe A à la présente résolution.
34. Un accès à une aire de stationnement ou à une aire de chargement ne peut être aménagé de manière à faire directement face à un espace dédié à un parc.
35. L'unité de chargement requise pour le bâtiment 6 illustrée au plan joint en annexe B à la présente résolution peut être localisée dans les bâtiments 5 ou 7.
36. Aucun stationnement extérieur n'est autorisé sur l'emplacement 2 identifié au plan joint en annexe A à la présente résolution.
37. Un stationnement intérieur hors sol peut être aménagé pour les bâtiments 5, 6 et 7 illustrés au plan joint en annexe B à la présente résolution.
- Ce stationnement doit être aménagé entre le plancher du 1<sup>er</sup> niveau et le plafond de 2<sup>e</sup> niveau et respecter une distance d'au moins 10 mètres du plan de la façade de l'avenue de Courtrai.
38. Un ratio de stationnement correspondant à 1 unité pour 4 logements est autorisé pour les bâtiments 1 et 2 illustrés au plan joint en annexe B à la présente résolution.
39. Un ratio de stationnement correspondant à 1 unité par 50 m<sup>2</sup> de superficie de plancher est autorisé pour un usage bureau situé dans les bâtiments 5, 6 et 7 illustrés au plan joint en annexe B à la présente résolution.
40. Pour les bâtiments 3, 4, 5, 6, 7 et 8 au plan joint en annexe B à la présente résolution, au moins 2 % des unités de stationnement doivent comporter une installation de recharge électrique pour véhicule.
41. Aucun abri temporaire pour automobiles ou autre n'est autorisé sur l'emplacement 2 identifié au plan joint en annexe A à la présente résolution.

#### **SECTION IV** **AFFICHAGE**

42. Les enseignes au sol ne sont pas autorisées sur l'emplacement 2 identifié au plan joint en annexe A à la présente résolution.
43. Une enseigne éclairée artificiellement par translucidité grâce à une source de lumière placée à l'intérieur d'un boîtier et dotée d'une paroi translucide n'est pas autorisée, sauf si elle est formée de lettres détachées ou de symboles graphiques. L'utilisation du tube néon exposé n'est pas autorisée.
44. Pour chaque établissement ayant une superficie de plancher de plus de 200 m<sup>2</sup>, situé dans les bâtiments 5 et 6, une enseigne à plat identifiant cet établissement peut être apposée sur le bâtiment 7. Elle doit être positionnée sur le premier ou le second niveau de ce bâtiment et uniquement sur une façade donnant directement sur le boulevard Décarie ou sur le mur donnant du côté de la voie ferrée. Une telle enseigne n'est pas considérée comme une enseigne publicitaire. Sa superficie ne peut excéder 10 m<sup>2</sup> et n'est pas comptabilisée dans le quota d'enseigne permis pour l'établissement auquel l'enseigne se rapporte.
45. Au plus deux enseignes posées à plat, destinées à l'usage hôtel dans le bâtiment 8 et localisées au-dessus du dernier étage ou au dernier étage, peuvent atteindre une superficie ne dépassant pas 50 m<sup>2</sup> sans toutefois que l'une d'entre elles n'excède une superficie supérieure à 30 m<sup>2</sup>. Ces enseignes ne doivent pas être installées sur une façade donnant sur l'avenue Trans Island.

## **SECTION V**

### **CONDITIONS SPÉCIFIQUES ET MESURES DE MITIGATION**

46. Pour les bâtiments 5, 6 et 7, des plans et devis présentant les mesures de protection contre les collisions et les déraillements doivent être déposés au soutien d'une demande d'un permis de construction.

Ces plans et devis doivent être conformes à l'annexe F du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276) et intégrer des recommandations issues du rapport intitulé « Étude de viabilité pour un nouvel aménagement en bordure d'une voie ferrée situé au 6911 Décarie, Montréal, Québec » joint en annexe C à la présente résolution.

47. Un mur anticollision, indépendant de la structure des bâtiments et agissant comme barrière physique entre la voie ferrée et les bâtiments 5, 6 et 7 doit être implanté entre la limite d'emprise de la voie ferrée et ces bâtiments.

Ce mur doit être localisé dans les 3 premiers mètres de la limite de propriété de ces bâtiments et peut dépasser une hauteur de 2 m.

48. Pour les bâtiments d'une hauteur égale ou supérieure à 23 mètres ou supérieure à 6 étages, une étude détaillée des impacts éoliens et des mesures de mitigation de ces impacts éoliens doit accompagner la demande de permis de construction.

Un écran technique, s'assimilant à une clôture, destiné à contrer les effets du vent au sol pour les bâtiments 5 et 6, peut avoir une hauteur atteignant 2 mètres si sa présence est justifiée par la recommandation d'un expert de ce domaine. Cet écran doit faire l'objet d'une étude d'intégration et d'une approbation du comité consultatif d'urbanisme en fonction des objectifs et critères de la section VI du chapitre VI de la présente résolution.

49. Des plans et devis relatifs aux mesures de protection contre le bruit et les vibrations doivent être déposés au soutien d'une demande d'un permis de construction afin de respecter les dispositions des articles 122.10 à 122.14 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276) et intégrant les recommandations issues du rapport intitulé « Étude de viabilité pour un nouvel aménagement en bordure d'une voie ferrée situé au 6911 Décarie, Montréal, Québec », joint en annexe C à la présente résolution.

## **SECTION VI**

### **OBJECTIFS ET CRITÈRES**

50. Aux fins de la délivrance d'un permis de construction ou de transformation impliquant une nouvelle construction, un agrandissement de plus de 100 m<sup>2</sup> ou une modification de l'apparence extérieure incluant l'installation ou la modification d'une enseigne, de l'implantation ou de l'aménagement des espaces extérieurs relatifs à un bâtiment autorisé par la présente résolution, les objectifs et critères de la présente section s'appliquent en plus de ceux prévus au chapitre III du Titre VIII du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276).

51. **Objectif 1 :**

Créer un ensemble architectural et paysager d'une facture contemporaine, tout en commémorant le passé industriel du site et demeurant sensible aux impacts qu'il aura avec les différentes composantes de son milieu.

Les critères permettant d'atteindre cet objectif sont :

- 1° s'assurer que les caractéristiques architecturales permettent de bien lire qu'il s'agit d'une construction contemporaine, tant par le design que par les matériaux;
- 2° tendre à respecter l'implantation des bâtiments illustrée sur le plan de l'annexe B de la présente résolution;
- 3° favoriser une composition volumétrique caractérisée par une modulation dans les hauteurs afin de lire plusieurs composantes, chacune possédant un volume distinct;
- 4° atténuer l'effet de masse, notamment par une utilisation judicieuse des matériaux, des ouvertures et des terrasses;
- 5° privilégier l'usage de caractéristiques architecturales et une composition volumétrique permettant de percevoir les bâtiments implantés sur le boulevard Décarie comme un point de repère dans son environnement;
- 6° traiter distinctement les accès en fonction des différentes activités situées dans le bâtiment;
- 7° privilégier une hauteur du rez-de-chaussée plus importante que celle des étages;
- 8° s'assurer que le plan de façade des rez-de-chaussée des bâtiments donnant directement sur l'avenue De Courtrai contribue favorablement à l'animation de la rue;
- 9° privilégier, notamment pour les bâtiments 5 et 6, une composition architecturale et l'usage de matériaux en mesure de créer une résonance par rapport au passé industriel du site;
- 10° traiter tous les murs visibles d'un lieu public comme des façades principales, incluant les murs donnant du côté de la voie ferrée;
- 11° privilégier un concept architectural permettant de profiter des vues d'intérêts, notamment vers le mont Royal;
- 12° démontrer que le choix des matériaux vise un haut niveau de durabilité;
- 13° privilégier l'usage de toits plats, aménagés de façon soignée et plus particulièrement ceux offrant une visibilité depuis un autre bâtiment.
- 14° privilégier l'utilisation de matériaux de revêtement d'un toit et d'un mur extérieur réfléchissant la chaleur et la lumière d'une manière diffuse, en favorisant l'utilisation de végétaux sur les toits, notamment ceux accessibles aux occupants;
- 15° minimiser l'impact des équipements techniques et mécaniques situés sur un toit notamment si un toit offre une vue depuis un autre bâtiment.
- 16° le traitement, la localisation et les dimensions des enseignes doivent s'harmoniser avec l'architecture des bâtiments sur lesquels elles sont installées et doivent contribuer à leur mise en valeur;
- 17° favoriser, pour les bâtiments d'usage habitation, un niveau de rez-de-chaussée près du niveau de la rue de façon à favoriser une bonne relation avec celle-ci;
- 18° assurer une accessibilité universelle pour les aménagements extérieurs des bâtiments d'usage commercial;
- 19° assurer une cohabitation harmonieuse par rapport aux immeubles résidentiels adjacents aux bâtiments 1 et 2 identifiés au plan joint en annexe B à la présente résolution.

52. **Objectif 2 :**

Créer un milieu de vie et des espaces de qualité et à l'échelle humaine qui favorisent et multiplient les interactions entre les différents usagers de ces espaces.

Les critères permettant d'atteindre cet objectif sont :

- 1° favoriser la plantation d'arbres à grand déploiement ainsi que la création d'espaces verts et de lieux de détente conviviaux, en lien avec les activités non résidentielles;
- 2° privilégier une implantation des bâtiments favorisant la création de couloirs visuels continus le long des voies de circulation De Courtrai, Mackenzie et Mountain Sights;
- 3° favoriser une utilisation généreuse de végétaux sur les toits du 2<sup>e</sup> niveau des bâtiments 5, 6 et 7 identifiés au plan joint en annexe B à la présente résolution;
- 4° privilégier, le long de l'avenue De Courtrai, un aménagement dans l'esprit du prolongement d'un parc;
- 5° favoriser un aménagement le long de l'avenue De Courtrai permettant la plantation d'arbres à grand déploiement de manière à atténuer les impacts éoliens ou l'aménagement d'écrans éoliens pouvant assumer le même rôle, ces derniers devant être conçus et positionnés de manière à ne pas cloisonner les espaces et s'intégrant de par leur forme et leurs matériaux aux bâtiments et au paysage urbain où ils s'insèrent;
- 6° privilégier, entre les bâtiments 3 et 4 identifiés au plan joint en annexe B à la présente résolution, des aménagements favorisant une animation du passage piéton, notamment par des aménagements riverains décroissant ce passage;
- 7° favoriser un aménagement d'ensemble qui permet de mettre en valeur le parc situé au centre du projet et illustré au plan joint en annexe B à la présente résolution;
- 8° tendre à positionner les équipements mécaniques de manière à ne pas nuire à l'utilisation des toits par les occupants;
- 9° favoriser l'aménagement de stationnement pour vélo de manière sécuritaire et facilement accessible;
- 10° favoriser un aménagement paysager dense afin de diminuer la visibilité d'un équipement de type transformateur sur socle (TSS).

53. **Objectif 3 :**

Optimiser l'effet de cohérence dans l'ensemble du concept d'aménagement du site

Le critère permettant d'atteindre cet objectif est :

- 1° respecter le caractère général et les composantes du concept original proposé par le concepteur du projet, dans le document intitulé « Armstrong critères de design, Final juillet 2016, réalisé par l'Atelier Christian Thiffault », joint en annexe D à la présente résolution.

54. **Objectif 4 :**

Créer un milieu de vie où la quiétude et la sécurité des usagers sont prises en compte.

Les critères permettant d'atteindre cet objectif sont :

1° optimiser la réduction de l'impact des vibrations générées par le passage des trains par les mesures de mitigation les plus appropriées telles que : la composition ou la profondeur des fondations du mur d'impact, l'utilisation de matériaux de type résilient (élastomère) sur la surface des fondations et tout autre moyen.

2° optimiser la réduction de l'impact du bruit généré par l'autoroute et le passage des trains par les mesures les plus appropriées tels l'usage de verre double vitrage spécifique, une insonorisation précise de l'enveloppe extérieure ainsi qu'un pourcentage de fenestration bien calibré, une répartition et une organisation spatiale astucieuse des logements, des coursives pleines, un isolant phonique appliqué en sous-face de balcons et des logements ayant un minimum de chambres donnant sur les façades exposées.

3° privilégier la présence d'un corridor agissant à titre d'espace tampon pour tous les logements donnant directement du côté du boulevard Décarie ou de la voie ferrée, ou si impossible, privilégier des espaces communs. Si un logement possède une façade sur le boulevard Décarie ou sur la voie ferrée, les chambres à coucher ne devraient pas se trouver de ce côté de l'immeuble.

55. À défaut de se conformer aux obligations de la présente résolution, les dispositions pénales du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017) s'appliquent.

---

**ANNEXE A**  
PLAN INTITULÉ « TERRITOIRE D'APPLICATION »

**ANNEXE B**  
PLAN INTITULÉ « CONCEPT GÉNÉRAL DU DÉCOUPAGE CADASTRAL DES PROPRIÉTÉS, SUR LE TERRITOIRE D'APPLICATION »

**ANNEXE C**  
ÉTUDE DE VIABILITÉ POUR UN NOUVEL AMÉNAGEMENT EN BORDURE D'UNE VOIE FERRÉE  
SITUÉ AU 6911 DÉCARIE, MONTRÉAL, QUÉBEC

**ANNEXE D**  
DOCUMENT INTITULÉ « ARMSTRONG CRITÈRES DE DESIGN, FINAL JUILLET 2016, RÉALISÉ PAR L'ATELIER CHRISTIAN THIFFAULT. »

---

---

Un débat s'engage.

---

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

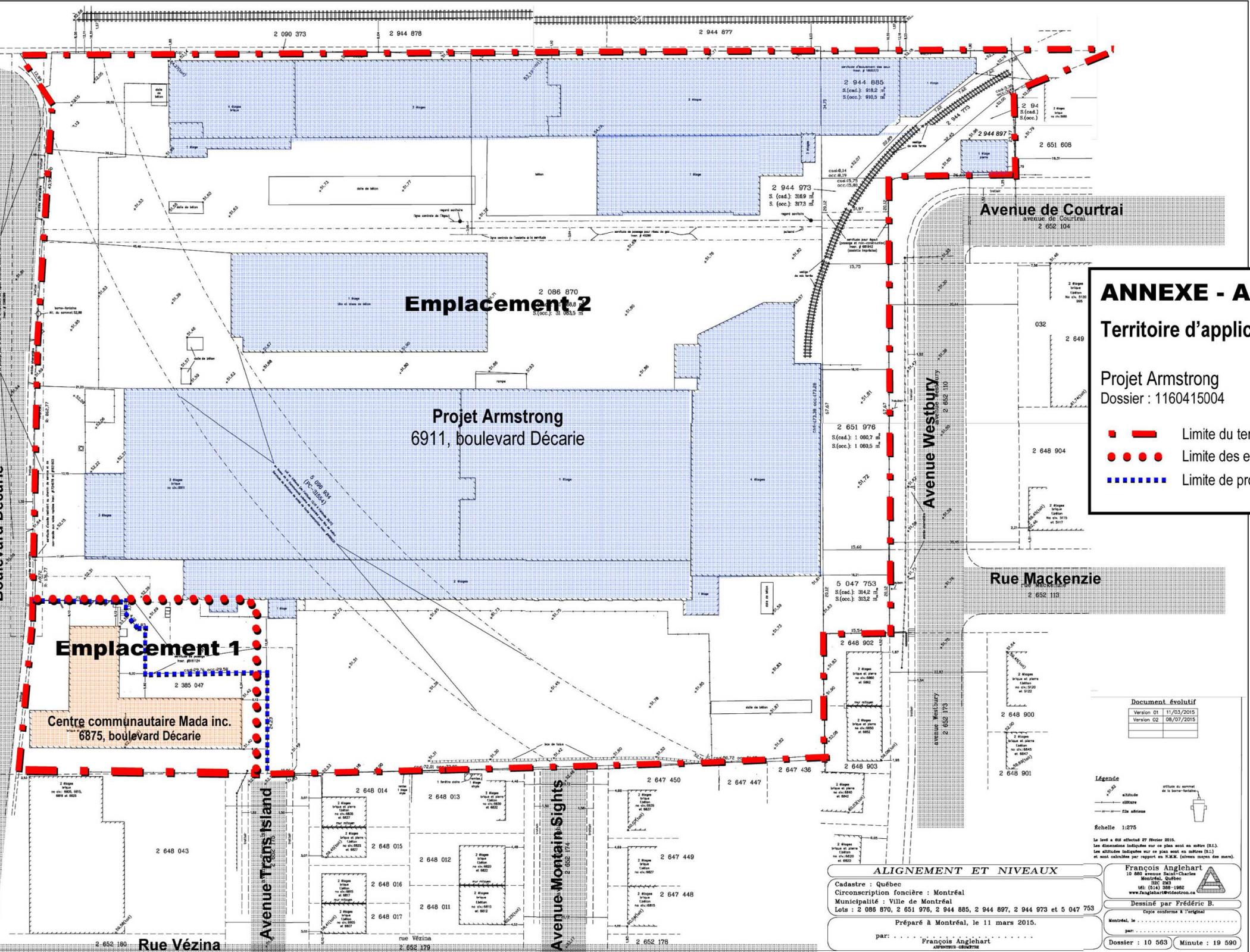
40.09 1160415004

Geneviève REEVES

---

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 6 octobre 2016



**ANNEXE - A**  
**Territoire d'application**  
**Projet Armstrong**  
 Dossier : 1160415004

- - - - - Limite du territoire
- ● ● ● ● Limite des emplacements
- - - - - Limite de parcelle

Document évolutif  
 Version 01 11/03/2015  
 Version 02 08/07/2015

**Légende**

- - - - - limite du territoire
- ● ● ● ● limite des emplacements
- - - - - limite de parcelle
- - - - - clôture
- - - - - file aérienne

Échelle 1:275

Le levé a été effectué le 27 février 2015.  
 Les dimensions indiquées sur ce plan sont en mètres (S.I.).  
 Les altitudes indiquées sur ce plan sont en mètres (S.I.)  
 et sont calculées par rapport au N.M.M. (selon les notes des plans).

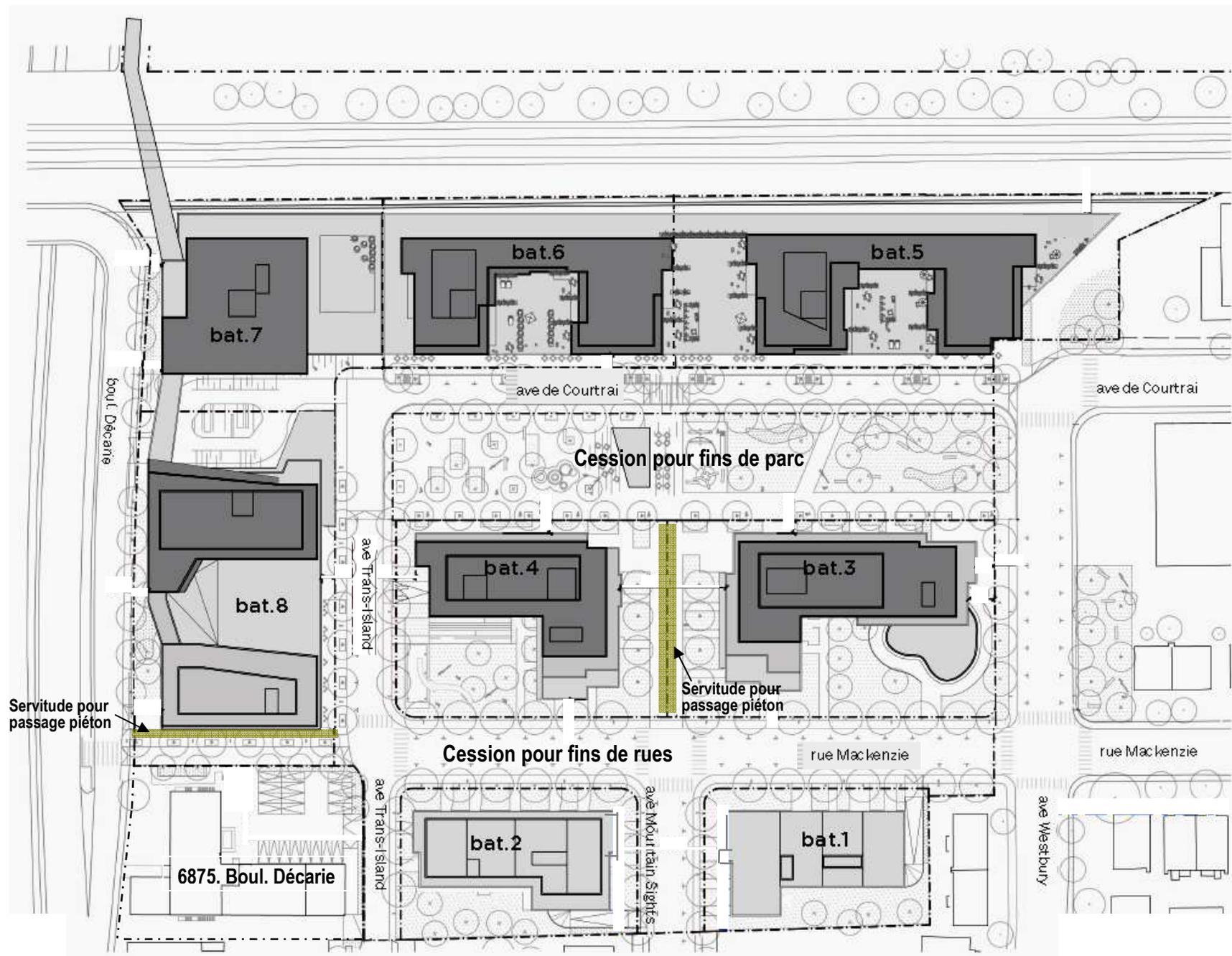
**ALIGNEMENT ET NIVEAUX**  
 Cadastre : Québec  
 Circonscription foncière : Montréal  
 Municipalité : Ville de Montréal  
 Lots : 2 086 870, 2 651 976, 2 944 885, 2 944 897, 2 944 973 et 5 047 753  
 Préparé à Montréal, le 11 mars 2015.  
 par : François Angiehart  
 urbanisme

François Angiehart  
 10 880 Avenue Saint-Charles  
 Montréal, Québec  
 Tél: (514) 398-1982  
 www.francoisangiehart.com

Dessiné par Frédéric B.  
 Copie conforme à l'original

Montréal, le :  
 par :  
 Dossier : 10 563 Minute : 19 590

**ANNEXE – B** Concept général du découpage cadastral des propriétés, sur le territoire d'application.



---

**ÉTUDE DE VIABILITÉ POUR UN NOUVEL AMÉNAGEMENT  
EN BORDURE D'UNE VOIE FERRÉE  
SITUÉ AU 6911 DÉCARIE, MONTRÉAL, QUÉBEC**

---

Présenté à :

Les Développements Armstrong Inc.  
4700 de la Savane, bureau 222  
Montréal, (Québec) H4P 1T7  
Canada

**À l'attention de** M. Félix Allaire  
Développement

Préparé par :

Ingénierie RIVVAL  
422, 19<sup>ème</sup> Avenue  
Deux-Montagnes, (Québec) J7R 7H5  
Canada  
Courriel : [gestionrivval@yahoo.ca](mailto:gestionrivval@yahoo.ca)

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

9 novembre 2015

Reçu le

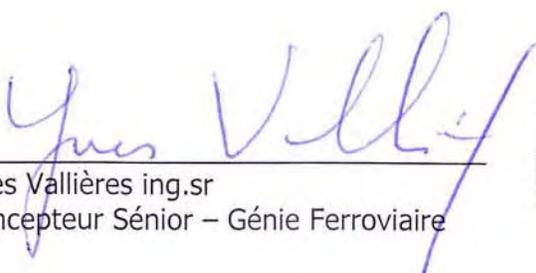
le 5 novembre 2015

Page 1

ANNEXE - C

**ÉTUDE DE VIABILITÉ POUR UN NOUVEL AMÉNAGEMENT  
EN BORDURE D'UNE VOIE FERRÉE  
SITUÉ AU 6911 DÉCARIE, MONTRÉAL, QUÉBEC**

Préparé par :

  
Yves Vallières ing.sr  
Concepteur Sénior – Génie Ferroviaire



le 5 novembre 2015

9 novembre 2015

Reçu le

ANNEXE - C

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

## Table des matières

1.0	Introduction.....	3
2.0	Mise en contexte.....	3
3.0	Opérations ferroviaires courantes .....	5
3.1	Description du site.....	5
3.2	Type de sol, caractéristiques géologiques .....	5
3.3	Caractéristiques topographiques.....	5
3.4	<b>Tracé d'écoulement</b> des eaux actuel du site et drainage .....	6
3.5	Distance du site par rapport aux infrastructures ferroviaires.....	7
4.0	Renseignements sur les installations ferroviaires .....	7
4.1	Informations générales .....	7
4.2	Géométrie, topographie, <b>alignement, type de voie et présence d'aiguillage</b> .....	8
4.3	<b>Vitesse permise et conditions d'opération</b> .....	8
4.4	Historique des déraillements .....	9
4.5	Occupation des voies et clientèles actuelles et futures prévues.....	12
4.6	Précisions sur les améliorations ou travaux futurs ou prévus pour le corridor ou toute <b>disposition de protection en vue d'une expansion future</b> .....	12
5.0	<b>Renseignements sur l'aménagement</b> .....	13
5.1	<b>Dégagements et marges de recul de l'aménagement</b> proposé par rapport au corridor ferroviaire 13	
5.2	Caractéristiques de protection contre les collisions et les déraillements proposées pour le nouvel aménagement.....	15
5.3	Mesures de mitigation pour atténuer les vibrations .....	16
5.4	Mesures de mitigation pour atténuer les bruits .....	16
6.0	Renseignements sur la construction.....	18
7.0	Détermination des dangers et risques.....	19
7.1	Sécurité – Volet déraillement.....	19
7.2	Sécurité – Volet intrusion .....	22
8.0	Conclusion.....	24
9.0	Références.....	25

### Annexe A : CV - Yves Vallières - Ingénierie RIVVAL

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

ements et Niveaux, préparé par François Anglehart, Arpenteur-Géomètre  
ept de mur d'impact, préparé par la firme d'ingénierie DPHV - Octobre 2015

e 5 novembre 2015

Page 2

9 novembre 2015

Reçu le

ANNEXE - C

## 5.0 Renseignements sur l'aménagement

Nous reprenons ici un texte fourni par Atelier CT:

*Le projet se trouve sur un lot atypique (en bordure à la fois du chemin de fer et du boulevard Décarie), avec un passé industriel et une implantation sensible. Il se doit donc être compris comme un plan complet, mais doté de sa propre identité englobant différentes échelles d'usagers et mettant en place à la fois un plan complet de design urbain, d'architecture de paysage et de design urbain.*

*Au carrefour de plusieurs quartiers résidentiels en développement, soit l'hippodrome et Le Triangle, le site de cette ancienne usine se doit non seulement d'être réhabilité, il est porteur d'une connexion entre ceux-ci et de cohérence urbaine, au carrefour de ces infrastructures et lieux de vie.*

*L'étendue du terrain en question permet de créer au centre même de celui-ci un parc de quartier de grande envergure qui sera très perméable et agira comme pôle d'intérêt pour l'ensemble du quartier. Par cet élément central duquel se tourne l'ensemble du projet, une limite et frontière claire sont créées avec les voies ferrées, permettant de dialoguer de façon volontaire avec cette barrière.*

*Le projet permettra d'inscrire le site de façon positive dans la revitalisation du secteur, de créer un lien entre les quartiers et de combler le vide créé par l'usine Armstrong dans la structure urbaine. Malgré sa localisation en bordure d'infrastructures, la proximité de plusieurs services et de deux stations de métro offre énormément de valeur ajoutée et permettra un fort achalandage sur le site.*

*Les aménagements proposés ont été soigneusement planifiés pour ne pas exposer les résidents aux activités ferroviaires et pour ne pas gêner la poursuite des activités dans le corridor ou les possibilités d'expansion futures, afin que les chemins de fer puissent continuer de jouer leur rôle économique important dans la société.*

### 5.1 Dégagements et marges de recul de l'aménagement proposé par rapport au corridor ferroviaire

Tel qu'énoncé dans les lignes directrices, les marges de recul servent à instaurer un espace tampon permettant à la fois l'atténuation des nuisances et la mise en place d'une berme de protection. La marge de recul doit être calculée à partir de la ligne de propriété commune jusqu'à la façade des bâtiments. La marge de recul proposée est de 30m :

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

9 novembre 2015

Reçu le

le 5 novembre 2015

Page 13

ANNEXE - C

Une telle marge assure un espace tampon par rapport aux activités ferroviaires et permet la dissipation des émissions, des vibrations et du bruit associés aux **activités ferroviaires de même que la mise en place d'une barrière de sécurité.**

Page 27, section 3.3

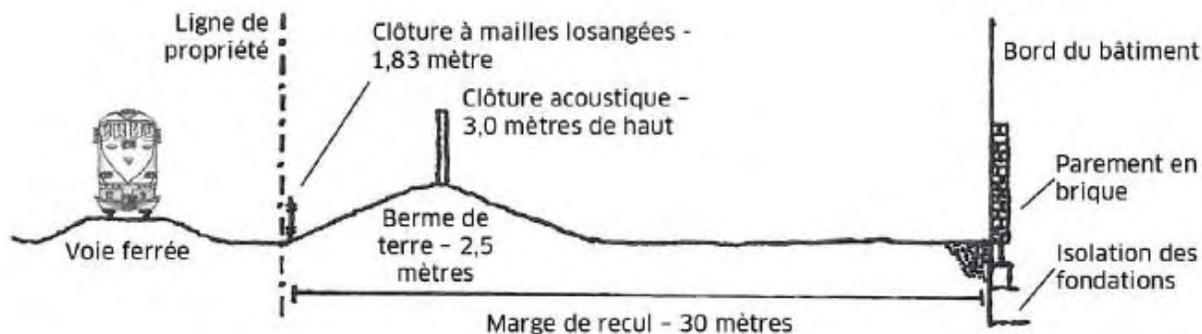


FIGURE 2 // MESURES D'ATTÉNUATION STANDARDS POUR DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS RÉSIDENTIELS À PROXIMITÉ D'UNE LIGNE PRINCIPALE.

Figure 3. Extrait de Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires, (Réf. 1); Figure 2 - **Mesures d'atténuation standards pour de nouveaux aménagements résidentiels à proximité d'une ligne principale.**

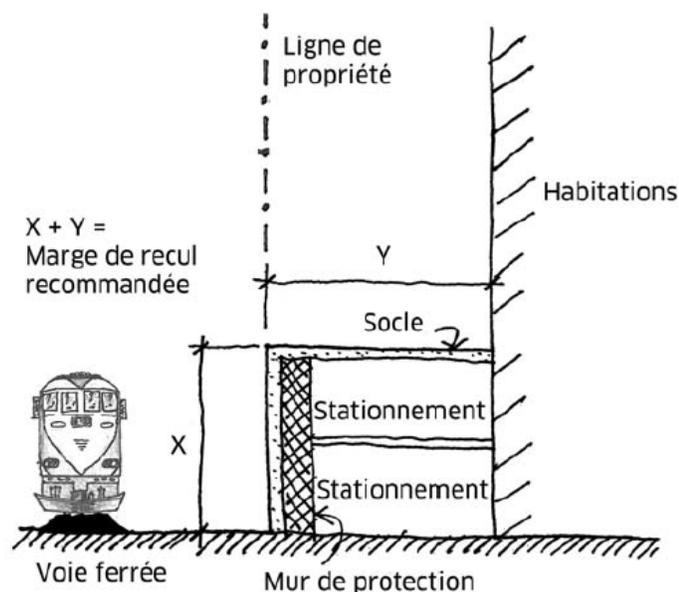
Cependant, dans le cas de lots qui, de par leur dimension, ne peuvent accommoder une telle distance, tel que mentionné dans les lignes directrices à quelques endroits :

[...] des marges de recul réduites pourraient **être envisagées avec d'autres** mesures de sécurité de remplacement » (Réf. 1, page 27)

et

[...] **quand les terrains convertis ou intercalaires sont exigus et qu'il est impossible de laisser les marges de recul standards, des marges de recul réduites sont permises dans certains cas (par exemple, quand la voie ferrée est aménagée en tranchée), mais dans la plupart des cas, une autre forme de barrière de sécurité (comme un mur de protection) sera exigée.** (Réf. 1, page 18)

Ainsi, les lignes directrices, reconnaissent que des mesures alternatives permettent d'atteindre le même niveau de sécurité que la berme standard, et montrent aussi les manières alternatives d'y parvenir, soit entre autres par la construction d'un mur de protection :



**FIGURE 4 // L'INTÉGRATION D'UN MUR DE PROTECTION DANS UN AMÉNAGEMENT PEUT PERMETTRE DE RÉDUIRE LA MARGE DE REcul RECOMMANDÉE.**

Figure 4. Extrait de Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires, (Réf. 1); Figure 4 – L'intégration d'un mur de protection dans un aménagement peut permettre de réduire la marge de recul recommandée.

Dans le cas du projet en question, les marges de reculs sont variables allant de 4,7m du côté est du site à 3,4m du côté ouest du site, et ce pour les étages inférieurs à vocation commerciale (rez-de-chaussée et 2e étage) des bâtiments nommés 5 et 6 aux plans d'architecture. Les étages supérieurs à vocation résidentiels présente une marge de recul plus élevée de 9,5m par rapport à la ligne de lot et se situe à  $\pm 7,5m$  d'élévation.

## 5.2 Caractéristiques de protection contre les collisions et les déraillements proposées pour le nouvel aménagement.

En vertu du fait que le projet déroge à la marge de recul de 30m recommandée, un mur de protection, conçu par une firme d'ingénierie sera instauré. Nous recommandons que le mur d'impact soit indépendant de la structure principale des bâtiments afin d'assurer l'intégrité de celle-ci en cas de déraillement. En vertu du sketch préliminaire fourni par la firme d'ingénierie DPHV (voir Annexe 1). Nous sommes d'avis qu'un tel mur respecte les intentions souhaitées, soient la protection des individus et bâtiments en cas de déraillement. Par ailleurs, nous

tenons à mentionner que notre avis se limite aux intentions du mur et ne se veut pas une revue « d'ingénierie » de la conception du mur.

### 5.3 Mesures de mitigation pour atténuer les vibrations

Les vibrations générées par le passage des trains voyagent à travers le sol et se transmettent au bâtiment. Dépendamment du type de sol de la fondation du **chemin de fer et de la propriété Armstrong, l'amplitude des ondes peut soit être amortie ou amplifiée.**

**Selon les informations qui nous ont été fournies, nous comprenons qu'une étude vibratoire est en cours et permettra de déterminer les distances à respecter ou les méthodes d'atténuation à mettre en œuvre, si nécessaire, pour atteindre les niveaux vibratoires exigés par les autorités concernées.**

Recommandations :

**Suite à la présentation d'étude à cet effet, des recommandations (si requises) de travaux civils aux abords de la limite de propriété seront émises par les experts dans le domaine afin de rencontrer les normes en vigueur. Le promoteur devra suivre ces recommandations. Typiquement, les vibrations sont contrôlées par l'ajout de remblai en matière lâche de type sable fin. D'autres produits spécialisés peuvent aussi être installés à même les murs de fondations des bâtiments pour réduire la transmission des vibrations.**

Dans tous les cas, lorsque les projets se précisent, nous recommandons toujours **d'effectuer des validations avec les spécialistes ayant fait les études préliminaires afin de valider l'efficacité des mesures proposées.**

### 5.4 Mesures de mitigation pour atténuer les bruits

L'émission de bruit provient principalement lors de passage des trains de passager ou de marchandises sur les voies principales. Compte tenu que les voies principales sont **construites avec du Long Rail Soudé (LRS), l'émission du bruit demeure au minimum et la source origine deux endroits, soit le point de contact des roues des wagons avec les rails des voies principales positionné au centre du corridor ferroviaire et la sortie d'échappement de la locomotive (à noter que ce bruit est de très courte durée).** Suite à la lecture des études sonores effectuées par LVM (Réf.4) et WSP (Réf.5) sur le site et considérant que **la distance de la source du bruit est relativement éloignée, il n'est pas surprenant**

**constater que l'amplitude du bruit aux abords de la ligne de propriété soit plus** ble du côté ferroviaire que du côté routier.

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

9 novembre 2015

Reçu le

le 5 novembre 2015

Page 16

ANNEXE - C

Les études sonores produites donnent des pistes de solutions techniques qui devront être intégrées et développées tout au long du projet afin d'assurer une protection acoustique adéquate.

D'autre part, en consultant l'aménagement proposé, on constate qu'une attention particulière à l'emplacement et à l'orientation des bâtiments ainsi qu'à leur aménagement interne afin de réduire l'exposition des espaces sensibles au bruit ferroviaire a également été apportée. Les chambres à coucher et les autres aires habitables de pratiquement tous les logements ont été localisées du côté opposé au corridor ferroviaire ou de manière perpendiculaire à ce dernier. Les espaces de circulation ou autres pièces de services seront situés du côté bruyant du bâtiment afin d'agir comme espace tampon.

Recommandations :

Nous considérons en premier lieu que la disposition des bâtiments en bordure du chemin de fer et leur aménagement intérieur, soit des bâtiments en « U » avec corridor exposé directement en façade arrière permet de résoudre en très grande partie les nuisances acoustiques. En effet, le bâtiment lui-même devient son propre écran acoustique. Nous recommandons de conserver un tel aménagement.

De plus des écrans acoustiques devraient être intégrés pour protéger les aménagements extérieurs de type terrasse sur toiture. Il existe aussi une panoplie de mesures qui pourraient s'avérer intéressantes pour le projet, tel que des balcons avec sous-face acoustique, jardin d'hiver, loggia, écran acoustique végétalisé, etc.

Par ailleurs, le point faible de tout mur, d'un point de vue acoustique, se situe au niveau des fenêtres. En ce sens, nous recommandons de suivre les recommandations énoncées au rapport de LVM, c'est-à-dire de respecter le pourcentage d'ouverture de fenêtre recommandé par rapport à la superficie de la pièce dans laquelle la fenêtre se trouve, en fonction de l'usage de la pièce. Il faudra aussi respecter les spécifications techniques du verre utilisé, soit un verre double laminé qui rencontre les performances acoustiques mentionnées à l'étude.

D'autre part, il ne faut pas négliger la composition de l'ossature du bâtiment qui devra être conçu par un ingénieur acoustique qualifié. En ce sens le rapport de LVM (Réf.4) donne des pistes de solution qui devront être respectées.

Dans tous les cas, au fur et à mesure que le projet se précisera, nous recommandons de consulter les **spécialistes qui pourront valider l'efficacité des mesures proposées.**

## 6.0 Renseignements sur la construction

Bien entendu, à cette étape du projet, les détails relatifs à la construction ne sont pas arrêtés. Par ailleurs, un certain nombre de répercussions associées à la construction **sur un site situé à proximité d'un corridor ferroviaire doivent être prises en compte dans le cadre de l'évaluation de la viabilité des aménagements.**

Premièrement, pour la démolition du bâtiment existant qui longe le chemin de fer, **l'entrepreneur devra coordonner ses travaux avec les responsables du CP. En effet, s'il doit avoir accès au terrain du CP, il devra s'assurer de toujours avoir un ou des signaleurs du CP présent lors de ses travaux sur le domaine du CP et s'assurer de respecter les normes établies de sécurité du CP.** Par ailleurs, étant donné la distance **entre la voie principale et le bâtiment à démolir, les travaux n'affecteront pas les opérations ferroviaires.** Selon les informations reçues, les représentants du CP ont été contactés et les détails relatifs à ces travaux sont bien établis.

Précisons tout de même les points suivants, relatifs à la construction des nouveaux immeubles proposés. **L'entrepreneur devra s'assurer que :**

- **Il n'y a pas de matériaux qui seront soulevés au-dessus du corridor ferroviaire;**
- **Il n'y aura pas besoin de créer des passages ou points d'accès pour les véhicules;**
- **Il n'y aura pas d'interruption des activités ferroviaires;**
- **Le site sera clôturé en tout temps pour assurer qu'il n'y ait pas d'intrusion sur l'emprise de la voie ferrée;**
- **Aucun service public ne traversera l'emprise ferroviaire;**
- **Les travaux d'excavation à proximité du corridor ferroviaire seront faits en étroite collaboration avec le CP;**
- **Pour les travaux de soutènement de terres, les plans d'ingénierie seront soumis pour approbation au CP. À priori, un système de palplanches en métal devra être utilisé. Un tel système est à toute fin pratique étanche, ce qui assure un excellent contrôle de l'érosion durant les travaux d'excavation;**

passerelle proposée qui enjambe la voie ferrée, les documents techniques la réalisation de cette dernière ont été fournis par les représentants du CP. La on de cette passerelle nécessitera une coordination étroite entre le propriétaire

du site et le CP. À ce stade, les détails de la mise en œuvre de ces travaux ne sont pas encore établis.

## 7.0 Détermination des dangers et risques

### 7.1 Sécurité – Volet déraillement

Les opérations des trains de marchandise doivent toujours être effectuées en toute sécurité et en conformité avec les règlements d'exploitation ferroviaire en vigueur. Cependant, puisque le mouvement des trains consiste essentiellement au déplacement dynamique d'une masse imposante sur deux rails, il y aura toujours des risques de déraillements d'une partie du convoi ferroviaire associé à son mouvement. Plusieurs facteurs peuvent contribuer au déraillement d'un train tel que :

- Condition climatique;
- Condition de la voie ferrée;
- Géométrie de la voie ferrée (droite ou courbe);
- Pente de la voie ferrée;
- Condition du matériel roulant;
- Facteur humain;
- Facteur naturel;
- Etc.

Habituellement, un déraillement mineur implique une combinaison de quelques facteurs alors qu'un déraillement majeur implique une combinaison d'une multitude de facteurs; ce qui résulte en tragédie ferroviaire.

D'une approche purement technique, un déraillement survient lorsque les forces du mouvement dynamique du train et celle de la voie ferrée ne sont plus en équilibre. Afin d'assurer l'équilibre du convoi en tout instant et ainsi pratiquer une gestion du risque de déraillement, l'industrie ferroviaire est réglementée par une série de normes établies par différents organismes (Transports Canada, AREMA, AAR, etc.) qui doivent être mises en place et respectées par les compagnies ferroviaires.

Dans le contexte des voies ferrées appartenant et exploitées par le CP adjacent à la propriété d'Armstrong, l'autorité ferroviaire se doit d'appliquer en tout temps les normes en vigueur, normes qui ont été mises à jour à l'aide de plusieurs directives de sécurité par Transports Canada au fil de dernières années.

Tel que mentionné précédemment, la voie en question est en excellente condition et est inspectée deux fois par année, ce qui lui assure de rester en bonne condition. **Il n'est pas à l'avantage des compagnies ferroviaire de ne pas maintenir cette voie en excellente condition car tout arrêt de service est très pénalisant d'un point de vue financier et d'un point de vue relations publiques.**

À la lumière des données exposées dans les sections précédentes, nous pouvons **conclure qu'au point milliaire 47.22, les trains d'AMT et du CP circulent sur une voie ferrée très bien entretenue en ligne droite (dans un alignement de voie ferrées tangentes), à une vitesse maximum de 55 MPH (AMT) et 30 MPH (CP) et ce, sans effectuer d'arrêt. Compte tenu de l'excellente condition des voies principales, nous pouvons affirmer que le risque de déraillement est bien contrôlé et demeure très faible à cet endroit.**

**Pour la voie d'évitement, la vitesse permise est réduite à 10 MPH, ce qui élimine tout risque de déraillement majeur. Des déraillements mineurs causés par les conditions météorologiques excessives, peuvent survenir à l'occasion à très faible fréquence. Il est à noter que l'aiguillage d'entrée le plus rapproché est assez éloigné ( $\pm 300$ m) du point milliaire 47.22 ce qui réduit également les probabilités de déraillements mineurs.**

**Il est à noter que la probabilité que le CP et/ou l'AMT utilisent cette voie d'évitement de manière soutenue est improbable puisque trop courte et spécialement dédiée pour l'entreposage de wagons et des manœuvres des véhicules d'entretien ferroviaire afin d'éviter tout conflit avec le trafic ferroviaire des voies principales. Nous jugeons donc non-pertinent de considérer cette voie lors des analyses sonores et vibratoires.**

#### Recommandations :

**La possibilité d'un déraillement mineur provenant de la voie d'évitement est quasi inexistante puisque la vitesse des trains est au minimum et en général ces voies sont sous-utilisées et demeurent en excellente condition sur une très longue période. De plus, advenant un déraillement mineur sur la voie d'évitement, ceux-ci sont du type que les roues tombent du rail et la caisse des wagons demeure en position verticale stable. Finalement, il n'est pas dans l'intérêt de l'autorité ferroviaire de négliger l'entretien des voies d'évitement puisque chaque accident induit un retard très couteux des opérations des trains de passagers et de transport de marchandise.**

**Quant à elle, la possibilité d'un déraillement de train majeur est toujours possible, mais quasi inexistante compte tenu de la position des voies principales**

au centre du corridor, en ligne droite et de niveau, de la très bonne condition de la plateforme ferroviaire en Long Rails Soudés, des vitesses relativement basses **sur ce tronçon et de l'absence d'aiguillage à proximité du site.**

**Par ailleurs, afin d'assurer une protection additionnelle pour le public, nous recommandons de construire un mur structural d'impact en béton** sur la ligne de propriété mitoyenne qui agira comme une barrière physique entre la voie ferrée et les bâtiments proposés. Ce mur, conçu par un ingénieur, devra respecter les dimensions et les critères de charges énoncés dans les Lignes directrices (Réf.1 page 41)

Nous suggérons que ce mur soit indépendant de la structure des bâtiments. **L'aménagement d'un tel mur permettra d'assurer la sécurité des occupants des bâtiments et aussi de protéger les bâtiments eux-mêmes.**

Tel que mentionné dans les lignes **directrices, nous sommes également d'avis qu'un tel mur offre « [...] en cas de déraillement, une résistance équivalente à la berme standard en ce qui a trait aux caractéristiques d'absorption de l'énergie. » (Réf.1, page 40) Un tel mur permettrait d'implanter des bâtiments à l'intérieur de la marge de recul recommandée sans pour autant affecter la sécurité du public.** La figure 4, extraite du même document (Réf.1, page 27), montre le concept de mur de protection permettant de réduire la distance des habitations par rapport à la voie ferrée tandis que la figure 2 (Réf.1, page 19) montre la berme standard, les deux offrant une résistance équivalente.

**Par ailleurs, nous invitons le promoteur et ses ingénieurs à considérer l'option d'un mur de protection hybride, qui consisterait en un mur de béton (conçu pour reprendre la totalité des charges liées aux impacts) devant lequel on ajouterait une masse de terre, un peu dans l'esprit d'une berme de protection. Voir le sketch suivant :**

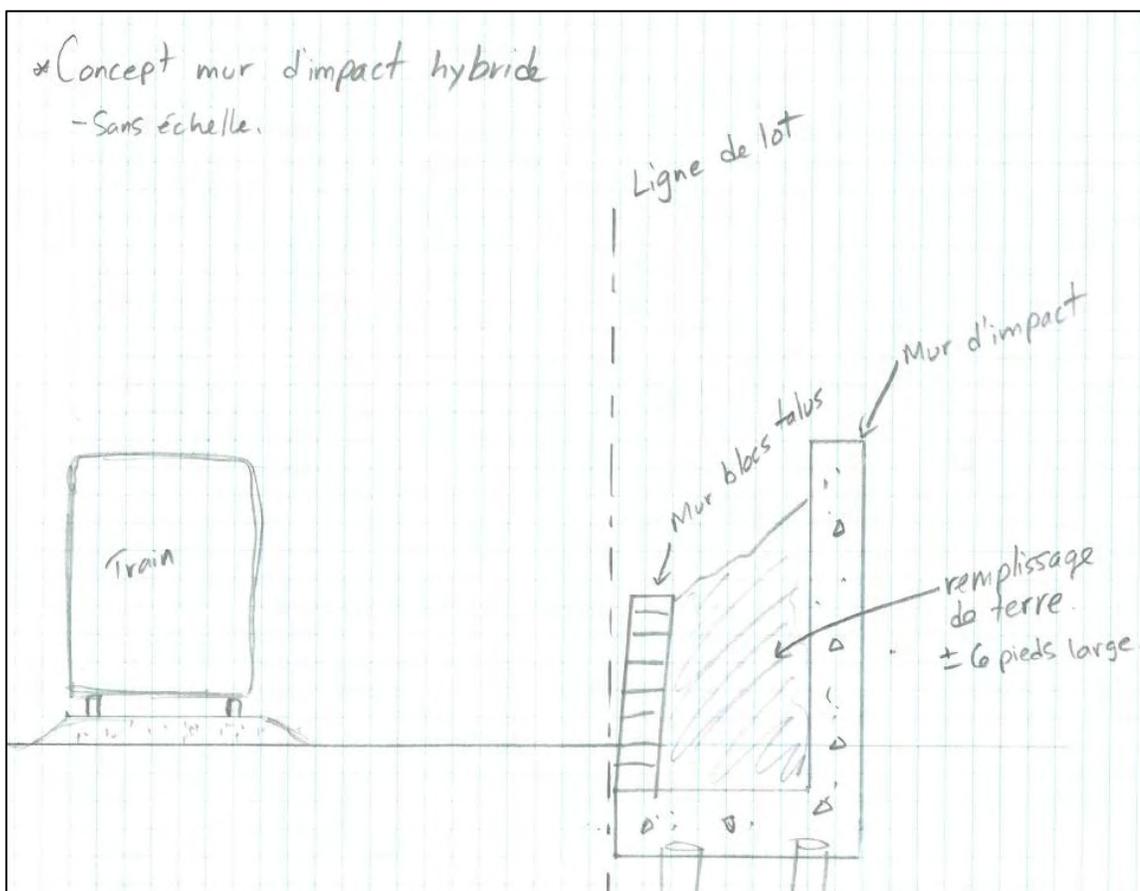


Figure 5. Concept de mur d'impact hybride avec remplissage de terre derrière un mur en blocs talus.

Un tel mur aurait l'avantage, dans l'éventualité peu probable d'un déraillement majeur, d'offrir une protection additionnelle en ajoutant de la masse permettant de freiner les wagons et permettrait aussi, en un certain sens, de protéger le mur lui-même des dommages matériels, ce qui réduirait les coûts de réparations après impact.

## 7.2 Sécurité – Volet intrusion

Étant donné la proximité du chemin de fer, mais également de l'autoroute Décarie, le projet se trouve à l'extrémité d'un quartier résidentiel. Dans sa situation actuelle, le site ne voit qu'un très faible achalandage. Par ailleurs, l'arrivée massive de résidents et de la clientèle pour les espaces commerciaux viendront sans doute changer cette situation. À cet égard, il importe de considérer les risques d'intrusion sur la propriété du CP et les répercussions possibles.

En général, les ouvertures pratiquées dans les clôtures qui bordent les chemins de fer sont faites afin de raccourcir et faciliter le déplacement des piétons. Bien entendu, il y a toujours la possibilité d'intrusion à des fins de vandalisme. Par ailleurs, des gens avec de telles motivations d'intrusions ont tendance à trouver le moyen d'atteindre leur but, quelles que soient les mesures de mitigation mises en place. Nous considérerons donc le volet « raccourci » comme étant la principale source de risque d'intrusion.

L'aménagement proposé, de par la position des bâtiments et du mur d'impact, vient créer une barrière naturelle tout le long du chemin de fer, ce qui en soit est une très bonne chose pour contrer les risques d'intrusion. En ce sens, il n'y a qu'aux extrémités du lot où des intrusions pourraient survenir. En analysant les environs du site, nous concluons que le seul point d'intérêt se trouvant au nord du chemin de fer et pour lequel des déplacements seraient générés via la site en question est la station de métro Namur.

De par sa position géographique, la station de métro se situe directement en ligne avec l'extrémité ouest du site. Nous pouvons donc conclure qu'il s'agit là du point sensible du projet. Cependant, étant donné qu'il existe déjà un trottoir sous le chemin de fer permettant de lier le site à la station de métro, les risques sont réduits. Par ailleurs, l'aménagement devrait tout de même proposer des mesures préventives pour minimiser les risques d'intrusion à cet endroit.

#### Recommandations :

Tel que mentionné plus haut, l'implantation des bâtiments offre selon nous la meilleure barrière possible pour minimiser les risques d'intrusion.

Nous recommandons de bien clôturer les extrémités du lot afin de décourager les intrus potentiels. Idéalement, les clôtures se voudraient en matériel plus résistant et visuellement plus plaisantes que des clôtures normales en maillage métallique.

Afin de contrer les risques d'intrusion dans l'extrémité ouest du site, notons qu'une passerelle aérienne couverte est proposée afin de donner accès au métro Namur qui se trouve de l'autre côté du chemin de fer via le bâtiment situé au coin du site. Si elle est bien aménagée, facile d'accès, sécuritaire et bien entretenue, cette passerelle réduira considérablement les intentions et les raisons d'intrusion sur le corridor ferroviaire.

Dans un autre ordre d'idée, nous ne jugeons pas que les risques d'intrusions seraient diminués si les bâtiments étaient implantés à une distance de 30m de la fin de lot, puisque nous faisons l'hypothèse que la densité du projet resterait sensiblement la même. Nous sommes mêmes d'avis que les risques seraient

potentiellement augmentés sans la présence de bâtiments à une très courte distance de la ligne de lot.

## 8.0 Conclusion

L'objectif de la présente étude de viabilité était de faire état des caractéristiques du site de l'ancienne usine Armstrong, situé au 6911 Décarie, pour lequel un projet de redéveloppement est proposé de même que les caractéristiques des installations ferroviaires adjacentes au site, dans le but d'émettre des recommandations quant aux mesures d'atténuation des nuisances et risques relatifs à l'implantation de nouveaux développements en bordure de voies ferrées. Ainsi, Ingénierie RIVVAL a été mandaté pour étudier les différentes lignes directrices applicables et documents relatifs au projet proposé afin d'émettre ses recommandations.

Suite à la lecture des nombreux documents relatifs au projet, notamment les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* (Réf.1), et fort de notre expérience dans le domaine ferroviaire, nous avons été en mesure de cerner les enjeux et de procéder à des recommandations qui, nous croyons, permettent d'atteindre les objectifs de cohabitation des usages proposés par le nouveau projet.

En ce sens, l'implantation des mesures d'atténuation recommandés par les experts, tant au niveau acoustique que vibratoire, devrait permettre de respecter les niveaux spécifiés. Du point de vue de la sécurité des occupants du site, bien que nous jugeons quasi inexistante la possibilité d'un déraillement de train au site à l'étude, nous sommes d'avis que l'implantation d'un mur d'impact conçu par un ingénieur qualifié permettra de d'absorber efficacement les charges d'impact liées à un déraillement. D'autre part, l'implantation des bâtiments et la passerelle proposée devraient permettre d'enrailler de manière somme toute efficace les risques d'intrusions sur l'emprise ferroviaire.

## 9.0 Références

- Référence 1 : Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires, pour le compte de La Fédération Canadienne des Municipalités (FCM) et L'Association des Chemins de Fer du Canada (ACFC), paru en mai 2013
- Référence 2 : Étude Géotechnique, Groupe Qualitas, 25 juin 2015
- Référence 3 : Chemins de fer Canadiens – Tendances Ferroviaires 2014, Association des chemins de fer du Canada
- Référence 4 : **Étude du climat acoustique du secteur de l'ancienne usine Armstrong**, LVM, juin 2015
- Référence 5 : Site Armstrong – Addenda nouvelle implantation des bâtiments, WSP, 9 octobre 2015
- Référence 6 – Caractérisation Environnementale Complémentaire (Phase III), Sanexen, 23 juin 2015.
- Référence 2 : Commentaire concernant la pression sur le tréfonds du métro de Montréal, Groupe Qualitas, 7 octobre 2015

# ANNEXE 1

CV - Yves Vallières - Ingénierie RIVVAL

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

9 novembre 2015

Reçu le

le 5 novembre 2015

ANNEXE - C

## ANNEXE 2

Alignements et Niveaux, préparé par  
François Anglehart, Arpenteur-Géomètre

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

9 novembre 2015

Reçu le

le 5 novembre 2015

ANNEXE - C

# ANNEXE 3

Concept de mur d'impact

préparé par la **firme d'ingénierie DPHV**

Octobre 2015

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

9 novembre 2015

Reçu le

le 5 novembre 2015

ANNEXE - C



D'Aronco  
Pineau  
Hébert  
Varin

Consultants en structure  
Structural Consultants

PROJET / PROJECT

- ARMSTRONG

No. PROJ. / PROJ. No.

15-0265

TITRE / TITLE

MUR ANTICOLLISION

REV.



REF.

CONÇU PAR / DESIGN BY

PAGE / SHEET

1/1

AXES ET NIVEAU / GRID LINE AND LEVEL

VÉRIFIÉ PAR / CHECK BY

DATE

OCT 2015

ARMATURE  
NON MONTRE  
POUR CLARÉTÉ

CANADIEN PACIFIQUE  
← VOIE @ ± 30'

Position du mur  
sur la semelle à  
COORDONNER

2'-6"

8'-0"

T.O.N.

4'-0"

ISOLANT ± ISO ÉP.  
BLANC  
COMPRESSIBLE

AMORÇAGE  
AU ROC

1'-6"  
@  
2'-0"

5'-0"

1'-6" @ 2'-0"

DEUX FORÉS  
AU ROC  
CAPACITÉ À  
DÉTERMINER  
ESPACEMENT

13 oct. 2015

ANNEXE - C

FIG 21 - Feuille de calcul

9 novembre 2015

Reçu le

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

# ARMSTRONG CRITÈRES DE DESIGN

FINAL | juillet 2016



# TABLE DES MATIÈRES

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

1 août 2016

Reçu le

## SECTION 1 - INTRODUCTION

6	<b>1.1</b>	<b>Introduction</b>
	1.1.1	Objectif du guide
	1.1.2	Interprétation et portée des critères
	1.1.3	Contenu du guide
7	<b>1.2</b>	<b>Localisation du site</b>
8	<b>1.3</b>	<b>Contexte urbain</b>
9	<b>1.4</b>	<b>Cadre bâti adjacent</b>

## SECTION 2 - CONCEPT ET VISION D'AMÉNAGEMENT

12	<b>2.1</b>	<b>Plan d'ensemble</b>
13	<b>2.2</b>	<b>Rez-de-chaussée</b>
14	<b>2.3</b>	<b>Volumétrie et usages</b>

## SECTION 3 - CRITÈRES ARCHITECTURAUX

16	<b>3.1</b>	<b>Alignement de construction</b>
17	<b>3.2</b>	<b>Dégagement entre les éléments bâtis</b>
18	<b>3.3</b>	<b>Aménagement et accès extérieurs</b>
19	<b>3.4</b>	<b>Accès véhiculaires</b>
20	<b>3.5</b>	<b>Emprises des rues</b>
22	<b>3.6</b>	<b>Servitudes</b>
23	<b>3.7</b>	<b>Coupes transversales</b>
26	<b>3.8</b>	<b>Composition architecturale</b>
	3.8.1	Composition tripartite
	3.8.2	Composition tripartite avec étage de transition
	3.8.3	Composition bipartite
30	<b>3.9</b>	<b>Base - Composition des rez-de-chaussée</b>
	3.9.1	Composition des rez-de-chaussée - habitations
	3.9.2	Composition des rez-de-chaussée - commerces
34	<b>3.10</b>	<b>Corps - Composition des étages intermédiaires</b>
36	<b>3.11</b>	<b>Couronnement - Composition des étages supérieurs</b>
38	<b>3.12</b>	<b>Toitures et espaces communs</b>
40	<b>3.13</b>	<b>Matérialité - Revêtement de façade</b>
	3.13.1	Deux polychromies distinctives
	3.13.2	Expression volumétrique matérielle
	3.13.3	Selon les éléments de la composition tripartite
44	<b>3.14</b>	<b>Interfaces</b>
	3.14.1	Interface du boul. Décarie - Hôtel
	3.14.2	Interface boul. Décarie et chemin de fer - Bureaux
	3.14.3	Interface du chemin de fer - Bâtiments 5 et 6
48	<b>3.15</b>	<b>Ouvertures</b>
	3.15.1	Base - Ouvertures
	3.15.2	Corps - Ouvertures
51	<b>3.16</b>	<b>Balcons et garde-corps</b>
52	<b>3.17</b>	<b>Équipement technique et éclairage architectural</b>
	3.17.1	Principes d'éclairage architectural
	3.17.2	Localisation des équipements mécaniques
54	<b>3.18</b>	<b>Affichage commercial</b>
	3.18.1	Sur base commerciale
56	<b>3.19</b>	<b>Gestion des déchets et des matières périssables</b>

## SECTION 4 - ARCHITECTURE DE PAYSAGE

59	<b>4.1</b>	<b>Aménagement du parc public</b>
	4.1.1	Parti pris
	4.1.2	Sous-espaces du parc
63	<b>4.2</b>	<b>Aménagement du domaine privé</b>
	4.2.1	Espaces collectifs
	4.2.2	Cours privées
	4.2.3	Débarcadère de l'hôtel

1 août 2016

Reçu le

# CONCEPT ET VISION D'AMÉNAGEMENT



## 2.1 PLAN D'ENSEMBLE

Le projet propose un ensemble mixte de huit bâtiments abritant des logements sociaux, logements abordables, condos, bureaux, commerces et hôtel.

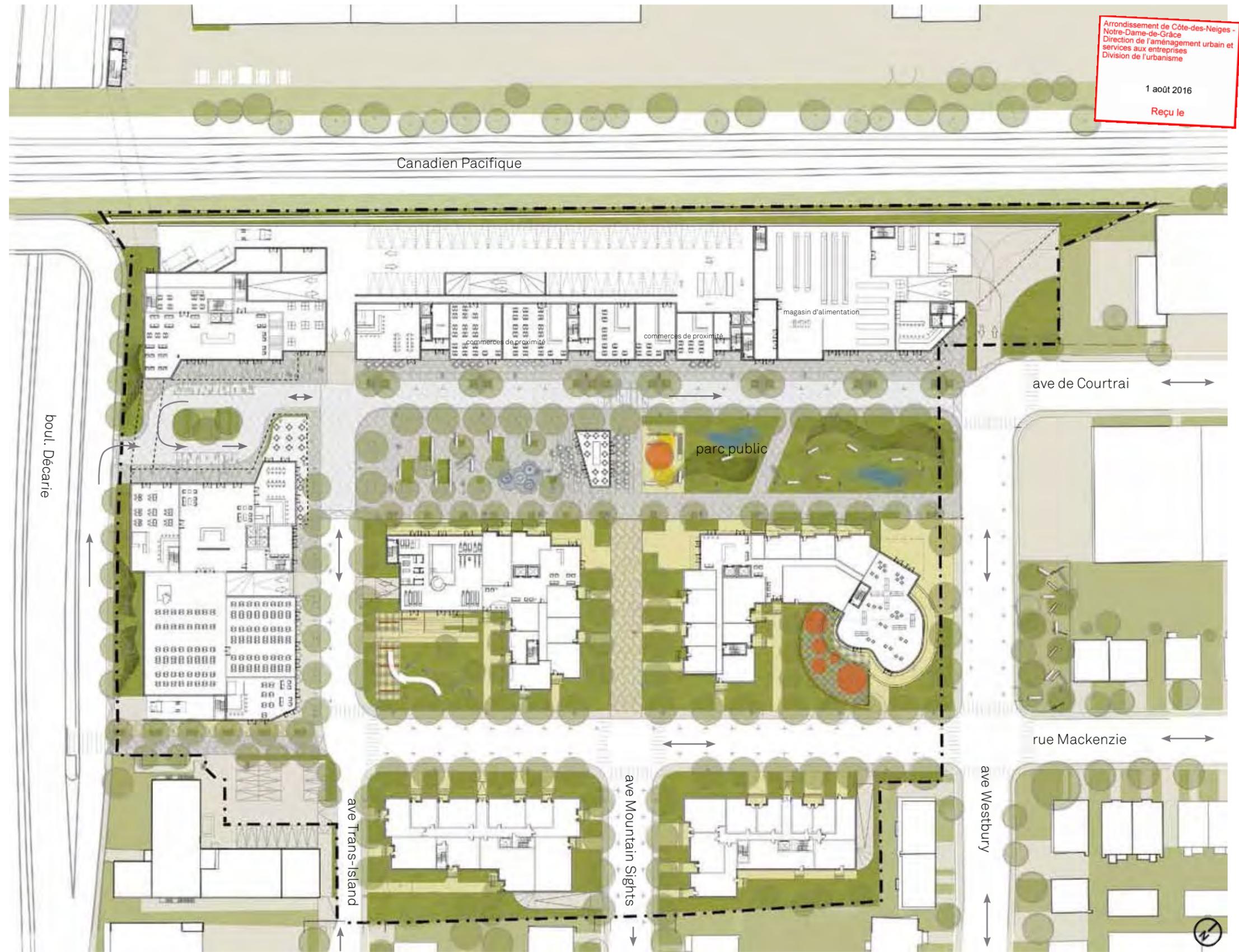
Par son nombre limité de bâtiments, il permet de dégager des espaces au sol généreux et de créer un milieu de vie agréable. Ces espaces au sol permettent à la fois la création de rues, mais également la formation de cours paysagères, d'un parc public et de trottoirs assez larges pour accueillir des terrasses et supporter un usage commercial, ainsi qu'une place publique.



Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme  
1 août 2016  
Reçu le

\* La construction de la passerelle qui permet de traverser les voies ferrées est conditionnelle à une entente avec le Canadien Pacifique et la Ville de Montréal.

## 2.2 REZ-DE-CHAUSSÉE



## 2.3 VOLUMÉTRIE ET USAGES

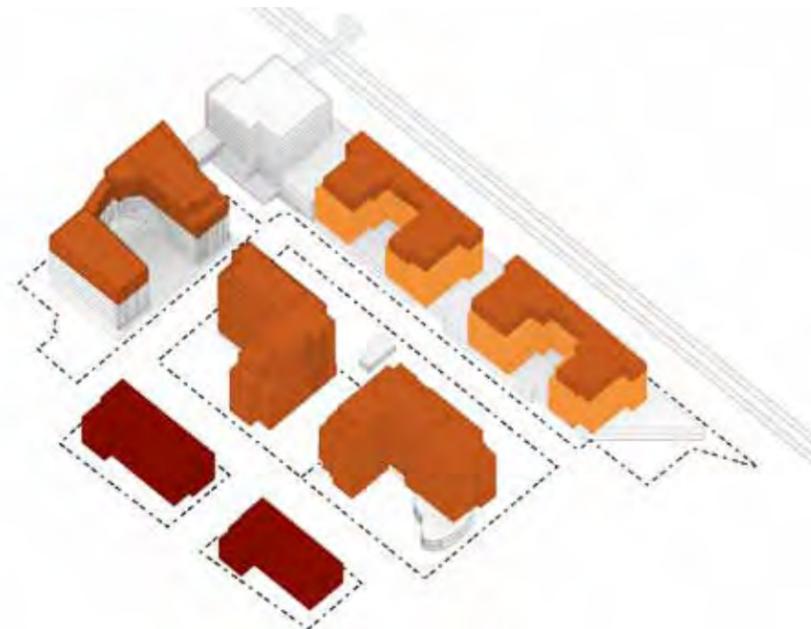
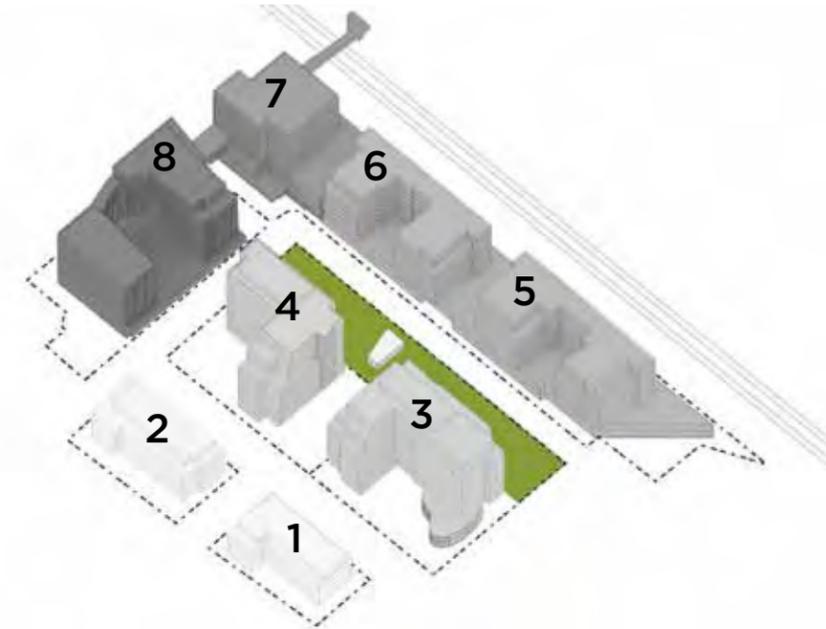
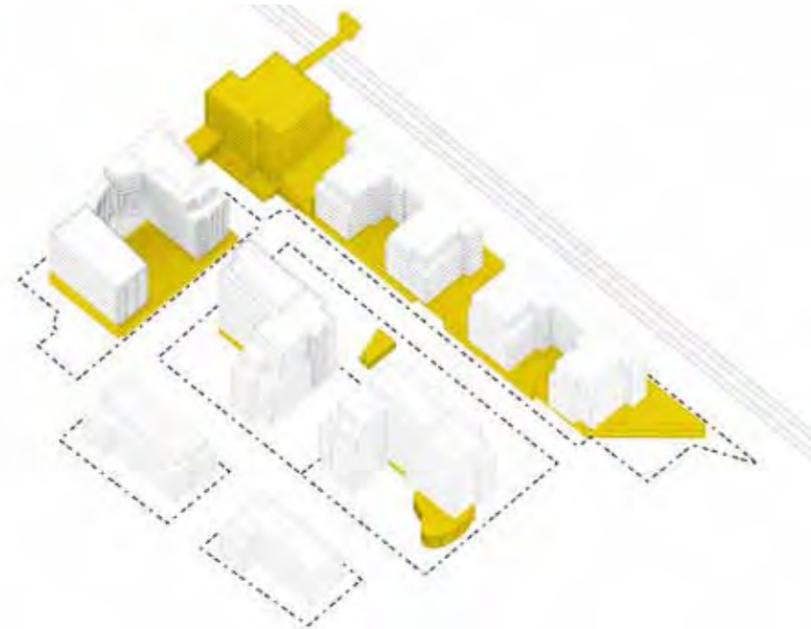
Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme  
1 août 2016  
Reçu le

Le projet est en majorité résidentiel, mais de nombreux commerces, services et espaces de bureaux agrémentés de plusieurs typologies d'espaces extérieurs se répartissent au sein de chacun des îlots. Cette diversité de programme permettra de créer un véritable quartier mixte tout en répondant aux besoins des futurs occupants.

Les emprises au sol sont minimisées et une volumétrie dynamique en relation avec l'environnement urbain est favorisée pour l'ensemble du site. Les bâtiments sont conçus à différentes hauteurs selon leur emplacement, la densité souhaitée, l'optimisation de l'ensoleillement, ainsi que par une volonté de cadrage ou ouverture de certaines vues.

Le projet se divise principalement en cinq grandes parties au niveau des éléments construits en architecture.

- ÉLÉMENTS DE RACCORD AVEC LE CONTEXTE  
Bâtiments 1 & 2 (Accès logis)
- PARTIE CENTRALE  
Bâtiments 3 & 4
- ZONE DE CONTACT AVEC LA VOIE FERRÉE  
Bâtiments 5 & 6 (Accès condos)
- TÊTE DE PROJET  
Bâtiment 7
- FAÇADE DÉCARIE  
Bâtiment 8



### MIXITÉ D'USAGES

- Commerces et bureaux
- Logements sociaux (Accès Logis)
- Appartements offerts en copropriétés et location
- Logements en accès à la propriété (Accès condos)

1 août 2016

Reçu le

# CRITÈRES ARCHITECTURAUX

# 3

## 3.1 ALIGNEMENT DE CONSTRUCTION

### ENTRE LE BÂTI ET LA LIMITE DE PROPRIÉTÉ

Les alignements de construction sont une des clés du développement du site et sont calculés en fonction du contexte immédiat. De façon générale, les bâtiments qui sont le plus en contact avec le cadre urbain du quartier de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce reprennent les alignements déjà présents et viennent terminer les îlots existants (bât. 1 et 2).

Les alignements sont prescrits par rapport à l'emprise de la voie publique. Les détails de l'emplacement même de cette emprise par rapport à la rue sont détaillés plus loin.

Les alignements de construction sont calculés à partir du plan de façade principale à la limite de propriété (excluant la projection des balcons et/ou saillies).

#### Bâtiment 1 et 2

Reprise des alignements existants dans le quartier sur la rue Mackenzie, l'avenue Mountain Sights et Trans-Island.  
+ / - 4 à 6 mètres de l'emprise de la rue Mackenzie

#### Bâtiment 3 et 4

+ / - 4 à 6 mètres de l'emprise de la rue Mackenzie  
+ / - 11 à 14 mètres de l'emprise partagée centrale  
+ / - 2 à 4 mètres de l'emprise sur le parc

#### Bâtiment 5 et 6

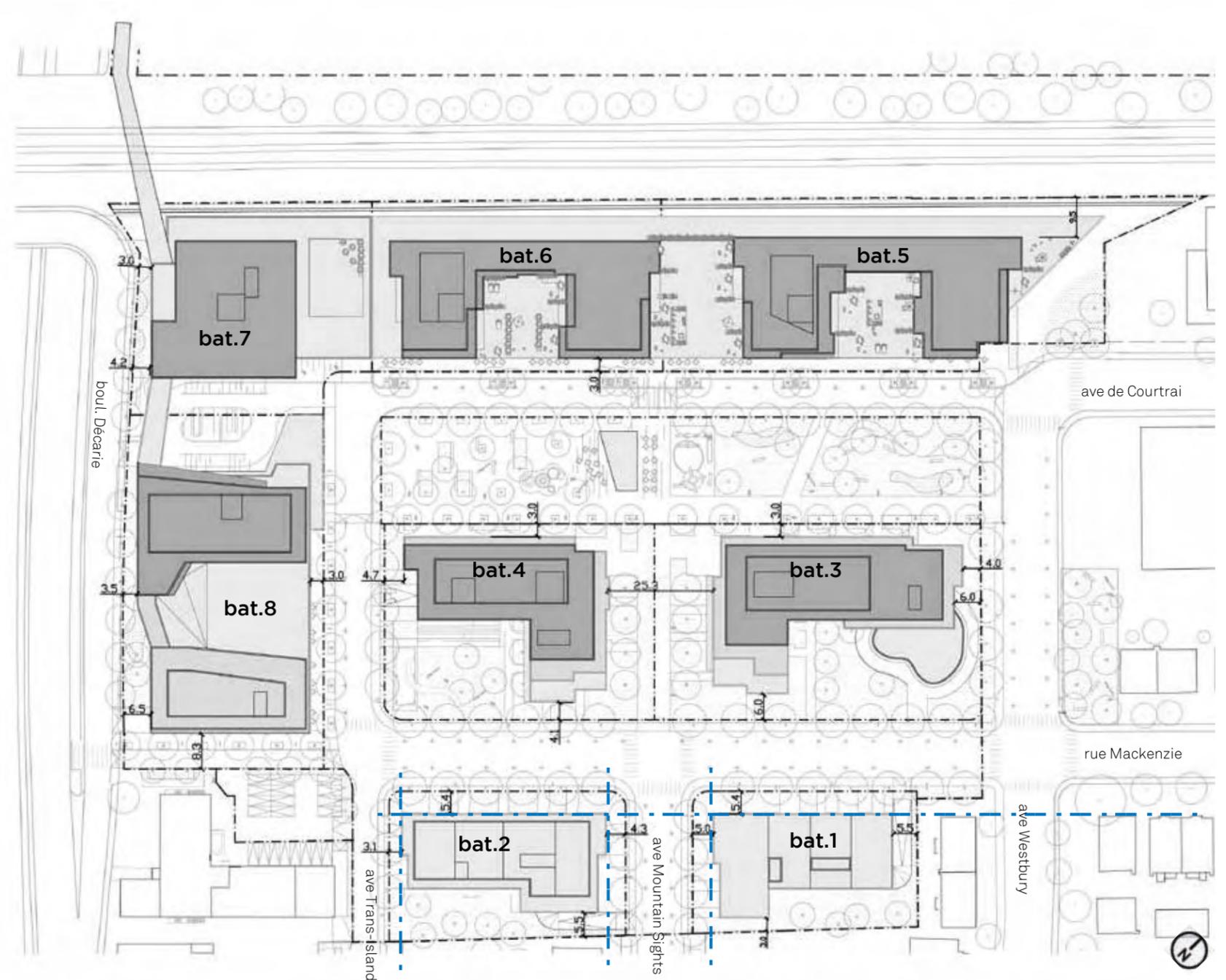
+ / - 2,5 à 3 mètres de l'emprise de l'avenue de Courtrai à l'exception de la portion de façade se trouvant à l'intersection de l'avenue de Courtrai et de la rue Mackenzie où un alignement zéro est souhaitable.  
+ / - 9,5 mètres de l'emprise du chemin de fer

#### Bâtiment 7

+ / - 2,5 à 5 mètres de l'emprise du boul. Décarie

#### Bâtiment 8

+ / - 2 à 3 mètres de l'emprise de l'ave. Trans-Island  
+ / - 8 mètres de l'emprise au sud



## 3.2 DÉGAGEMENT ENTRE LES ÉLÉMENTS BÂTIS



### ENTRE ÉLÉMENTS BÂTIS

La distance entre certains bâtiments est prescrite afin de s'assurer d'avoir la bonne quantité d'ensoleillement, de ventilation et également d'intimité. Les vis-à-vis entre les bâtiments ou entre des ailes d'un même bâtiment sont calculés à partir du plan de façade principale.

### Légende

- Distance entre les bâtiments 1 et 2 :  
entre 22 et 25 mètres
- Distance entre le cadre bâti des bâtiments 5, 6 et 7 :  
entre 17 et 22 mètres
- Distance entre le cadre bâti des bâtiments 7 et 8 :  
entre 20 et 25 mètres
- Distance entre le cadre bâti du bâtiment 8 :  
entre 20 et 24 mètres

## 3.3 AMÉNAGEMENT ET ACCÈS EXTÉRIEURS

### ÉCHELLE DU PIÉTON DANS LE SITE

#### ▲ Accès aux immeubles résidentiels (local. préférentielle)

Les accès aux immeubles sont identifiés par un recul de ceux-ci dans le plan de façade principale ainsi qu'une matérialité distinctive (matériau signature et largement fenestré) particulièrement si des usages commerciaux se trouvent en rez-de-chaussée. Ces accès principaux sont accessibles universellement.

#### ■ Hall d'entrée commun

#### ▨ Café-Terrasse extérieur

Des aires des cafés-terrasses sont proposées sur l'avenue de Courtrai et Trans-island, le long des commerces. Une section à l'intérieur du parc est également dédiée à cet usage. Ceux-ci seraient situés directement le long des commerces, dans un espace d'une largeur de +/- 3 m. Dans le cas du café-terrasse qui longe le débarcadère de l'hôtel, celui-ci serait plus grand que la norme prescrite.

#### ▨ Passages piétons

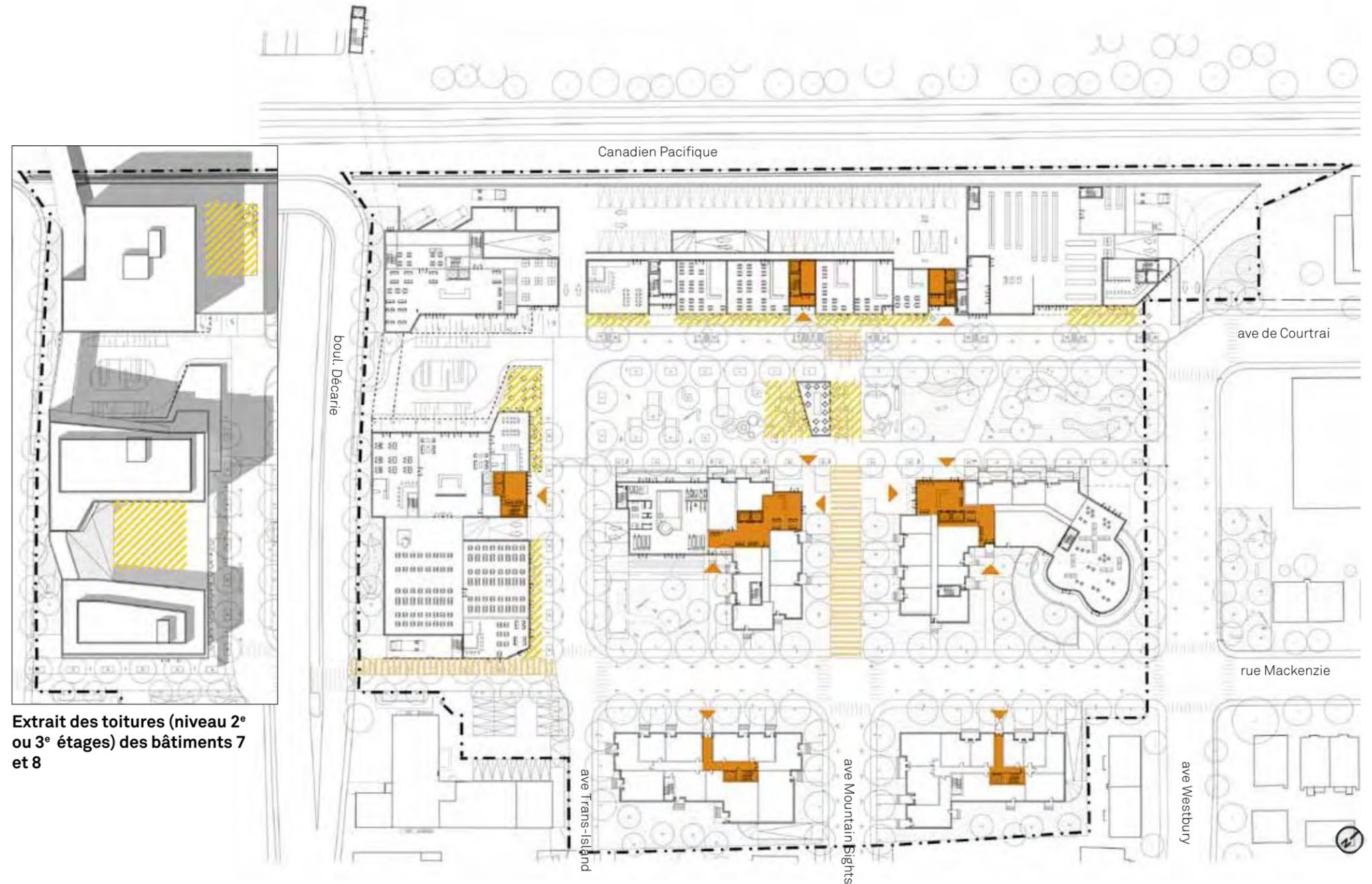
Des passages piétons sont proposés dans l'axe de la rue Mountain Sights et de la rue Mackenzie. Un passage prioritaire piéton traverse nord-sud sur l'avenue de Courtrai afin de favoriser une communication avec le parc plus facilement.

#### Trottoir

L'ensemble des trottoirs du site sont d'une largeur de 2 m, mis à part les trottoirs qui se trouvent dans le prolongement des avenues Trans-Island, Mountains Sights et Westbury, qui gardent la même largeur que l'existant.

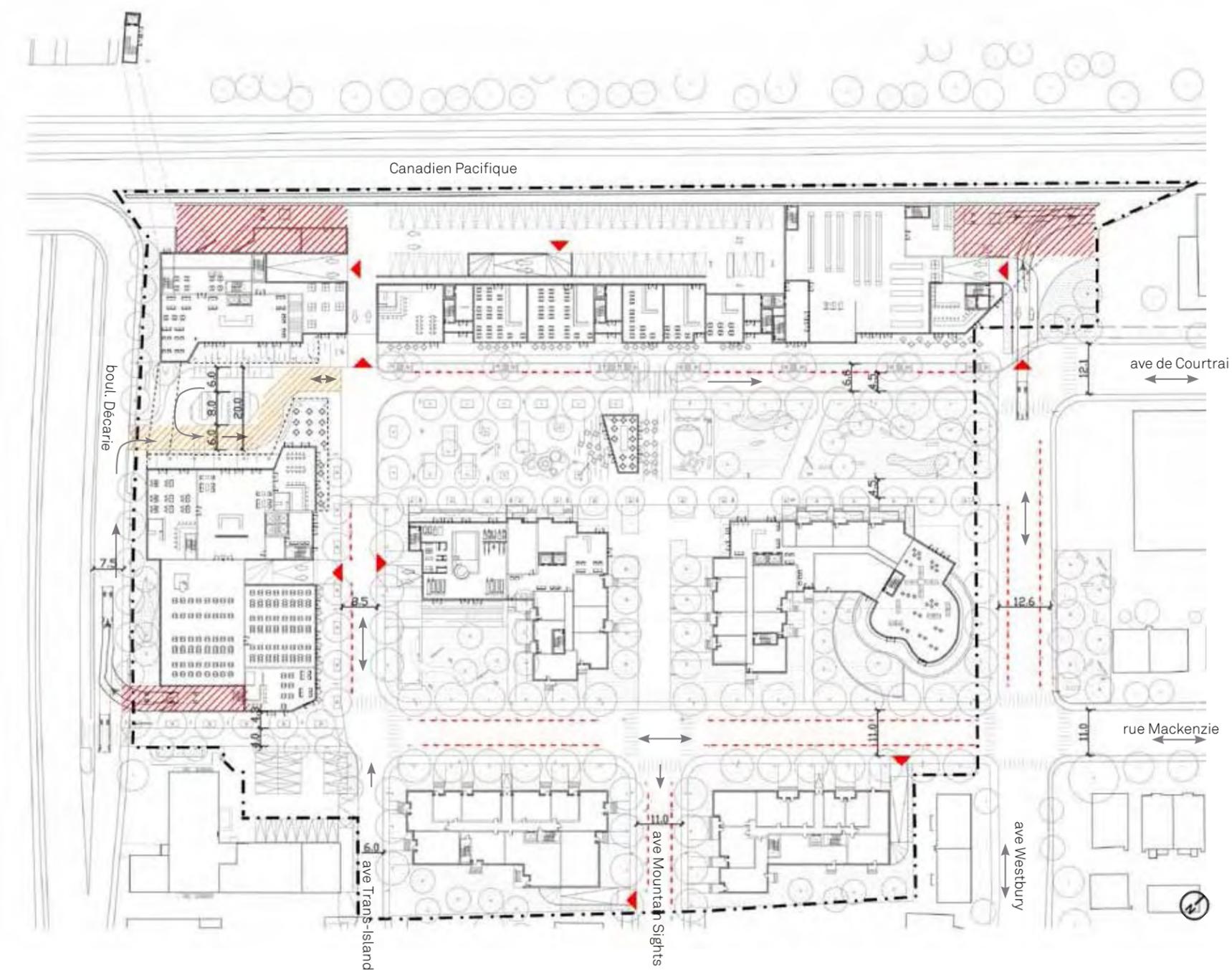
#### Stationnements à vélo

Aucun lien cyclable ne dessert ou ne se connecte actuellement le projet. Cependant, avec la venue du projet qui comprend un parc public et des espaces commerciaux, une offre généreuse en stationnement à vélo et des espaces spécifiquement réservés à ceux-ci sont prévus à des endroits stratégiques.



Extrait des toitures (niveau 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> étages) des bâtiments 7 et 8

## 3.4 ACCÈS VÉHICULAIRES



### Emprise de rue

Le projet possède cinq accès véhiculaires dont le sens et la largeur des rues permettent de contrôler la circulation véhiculaire à l'intérieur du site tout en permettant une bonne accessibilité aux différents usagers. Une vitesse de 30 km/h serait prescrite afin d'harmoniser la cohabitation entre les piétons et les véhicules.



### Stationnements

Environ 75 stationnements sur rue sont prévus afin de permettre l'accès aux commerces et des arrêts de courte durée. De plus, afin de respecter la vocation de rue partagée sur l'avenue de Courtrai, le stationnement sur rue serait limité à 1 heure maximum.



### Entrées aux stationnements souterrains

Les accès au stationnement en sous-sol sont minimisés autant en nombre qu'au niveau de leur impact sur la rue. Les bâtiments 3 et 4 se partagent une entrée de stationnement, tout comme les bâtiments 5, 6 et 7. La localisation de celles-ci se fait soit dans les axes des rues, ou sinon à plus de 15 mètres d'une intersection. Un total de 1 275 cases de stationnement est prévu en sous-sol.



### Quais de chargement

Trois quais de chargement se trouvent respectivement à chaque extrémité du site. L'impact visuel de ceux-ci ainsi que de leur fonctionnement est ainsi atténué.



### Véhicule d'urgence

Une voie réservée pour les véhicules d'urgence large de 6 mètres se trouve entre les bâtiments 7 et 8.

### Débarcadère de l'hôtel et entrée du projet

Celui-ci se trouve sur une emprise privée mais permet toutefois le passage des véhicules de pompier si nécessaire. Il permet uniquement un accès à l'intérieur du projet.

### Débarcadère de la garderie

Afin de permettre le bon fonctionnement de la garderie, on compte une dizaine d'espaces de stationnement sur Mackenzie et/ou Westbury, lesquels seraient signalés comme des zones de débarcadère 15 minutes les jours de semaine entre 7h et 17h.

## 3.6 SERVITUDES

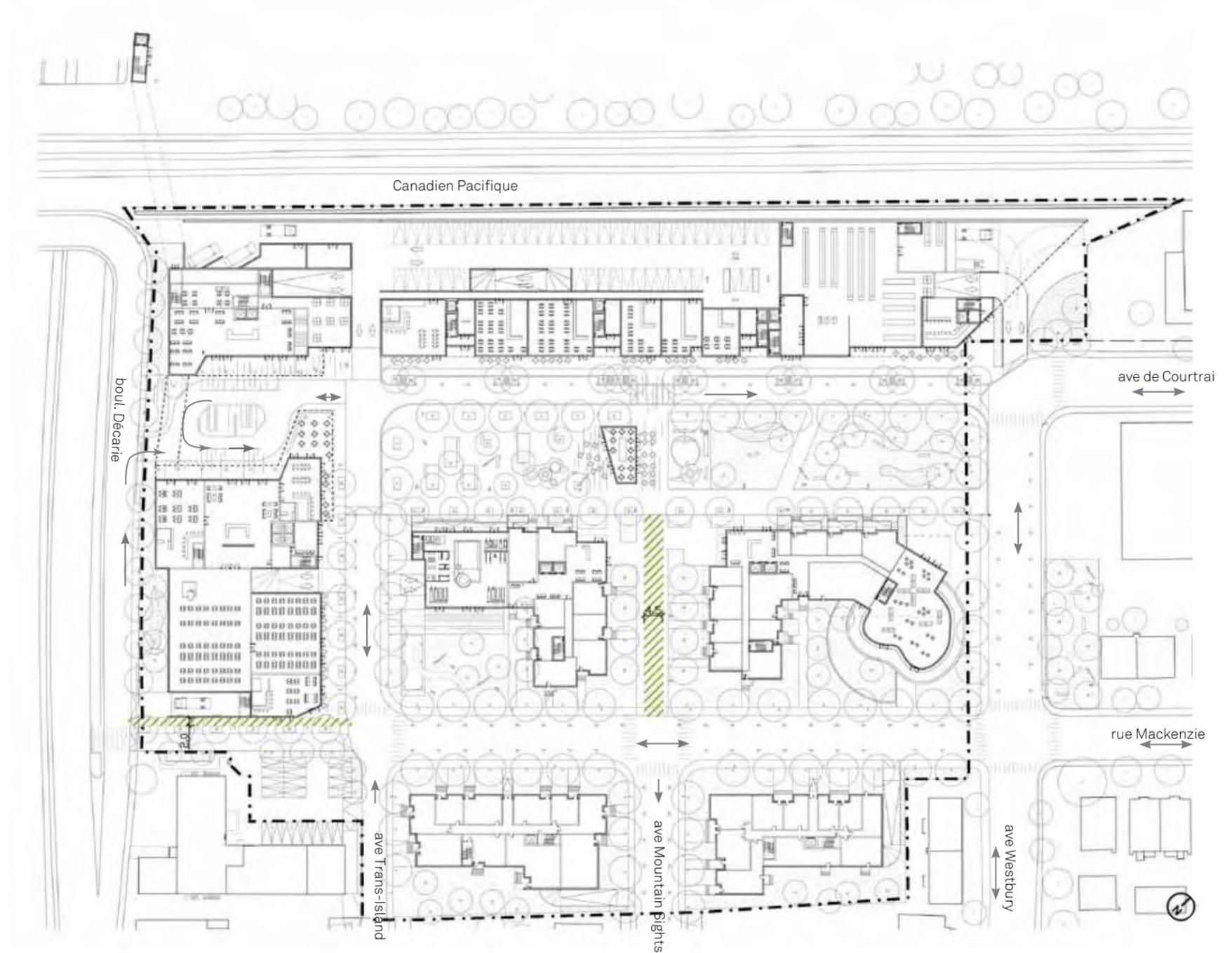
### LE PIÉTON

Les piétons bénéficient d'un environnement propice à la marche et aux modes actifs à l'intérieur du projet. Les nouvelles rues prévues sont munies de trottoirs sur les deux côtés, une passerelle piétonne facilite l'accès au métro Namur, la rue partagée de Courtaï favorise la connexion avec le parc et plusieurs axes piétons rendent agréable et efficace le transit des piétons au sein du projet.

#### Les passages avec servitudes

Deux passages piétons avec servitudes sont proposés à l'intérieur du projet. L'un dans l'axe de la rue Mountain Sights et le second dans l'axe de la rue Mackenzie.

Les deux passages sont sur des emprises privées et feront l'objet de servitude piétonne uniquement. Elles sont proposées en pavés de couleur distinctive et seront déneigées en tout temps.



# 3.7 COUPES TRANSVERSALES

## HAUTEUR DES BÂTIMENTS

La hauteur maximale projetée est de 12 étages sur l'ensemble du site. Cependant afin de répondre à certains critères d'insertion, d'ensoleillement et de densité, les bâtiments se modulent selon différentes hauteurs sur le site. De façon générale, les étages d'habitation se trouvent à 3,3 m alors que les étages commerciaux sont à 4 m et plus (hauteur dalle à dalle). Les rez-de-chaussée ainsi que les derniers étages sont souvent de plus grande hauteur, permettant ainsi d'alléger la silhouette des immeubles et d'établir un rapport avec le sol moins direct. Les hauteurs « hors tout » prennent en compte tous les dépassements et constructions au toit, incluant les équipements mécaniques et sorties d'issues.

### Bâtiment 1 : 18 m (hors tout 22 m) / 5 étages

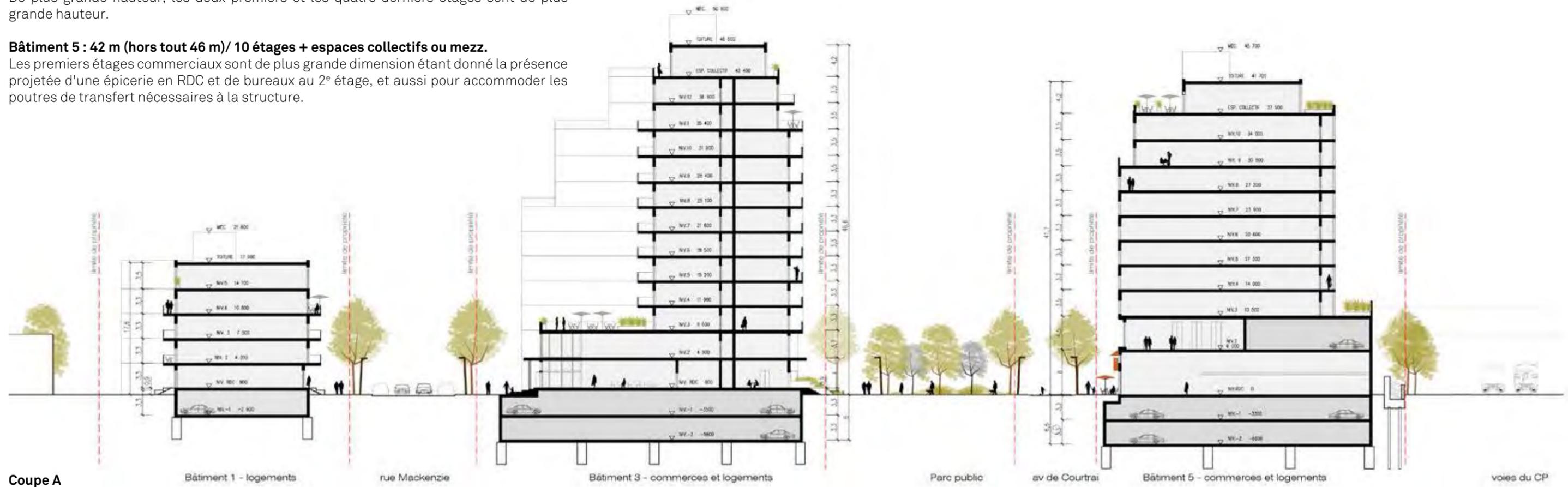
De plus petit gabarit, il permet de faire la transition avec le quartier.

### Bâtiment 3 : 47 m (hors tout 51 m) / 12 étages + espaces collectifs ou mezz.

De plus grande hauteur, les deux premiers et les quatre derniers étages sont de plus grande hauteur.

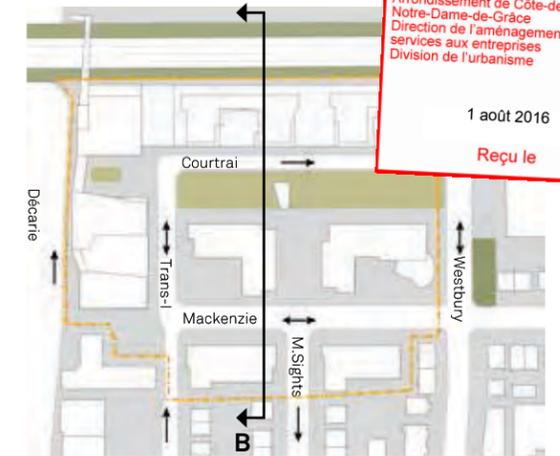
### Bâtiment 5 : 42 m (hors tout 46 m) / 10 étages + espaces collectifs ou mezz.

Les premiers étages commerciaux sont de plus grande dimension étant donné la présence projetée d'une épicerie en RDC et de bureaux au 2<sup>e</sup> étage, et aussi pour accommoder les poutres de transfert nécessaires à la structure.



Coupe A Bâtiment 1 - logements rue Mackenzie Bâtiment 3 - commerces et logements Parc public av de Courtrai Bâtiment 5 - commerces et logements voies du CP

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme  
  
1 août 2016  
**Reçu le**



## HAUTEUR DES BÂTIMENTS

Les hauteurs et gabarits des étages des bâtiments 2, 4 et 6 sont semblables à celles des bâtiments 1, 3 et 5

### Bâtiment 2 : 21 m (hors tout 25 m) / 6 étages

De plus petit gabarit, il permet de faire la transition avec le quartier.

### Bâtiment 4 : 47 m (hors tout 51 m) / 12 étages + espaces collectifs ou mezz.

De plus grande hauteur, le rez-de-chaussée est surélevé et les deux premiers et les quatre derniers étages sont de plus grande hauteur

### Bâtiment 6 : 42 m (hors tout 46 m) / 10 étages + espaces collectifs ou mezz.

Les premiers étages commerciaux sont de plus grandes dimensions, suivant les hauteurs du bâtiment 5 et aussi pour accommoder les poutres de transfert nécessaires à la structure.



Coupe B

Bâtiment 2 - logements

rue Mackenzie

Bâtiment 4 - commerces et logements

Parc public

av de Courtrai

Bâtiment 5 - commerces et logements

voies du CP

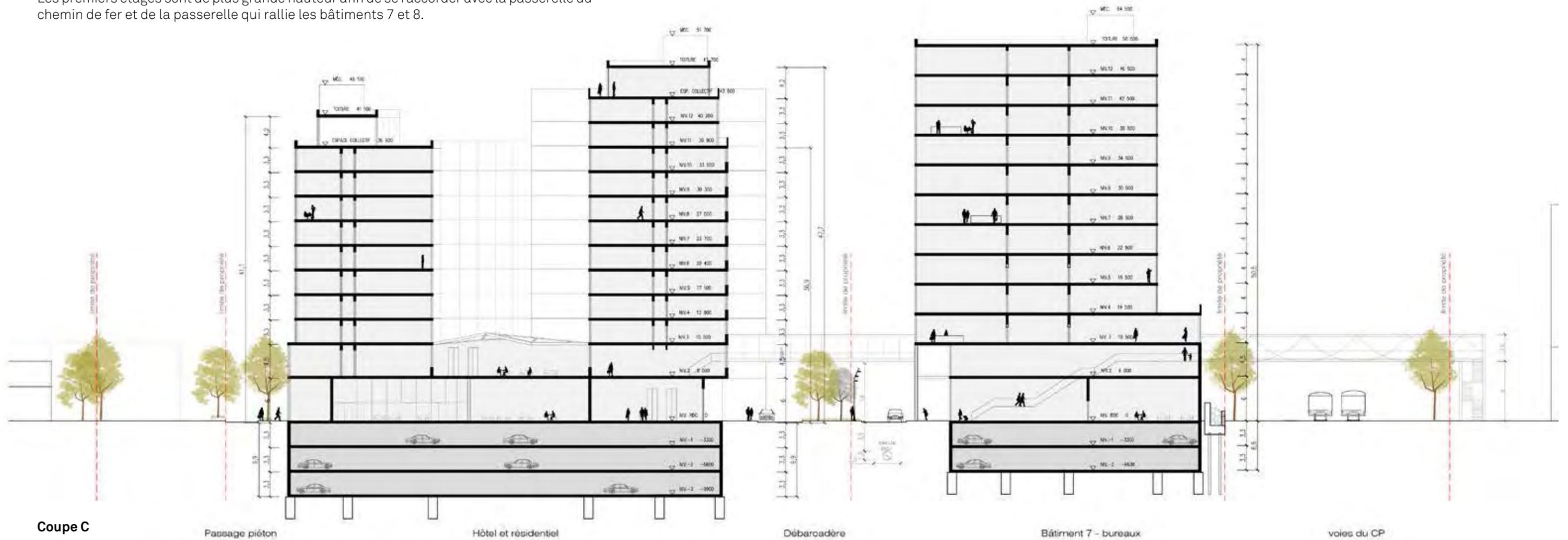
## HAUTEUR DES BÂTIMENTS

Les étages de l'hôtel et des habitations sont à 3,3 mètres alors que les étages commerciaux du bâtiment 7 sont à 3,6 m (hauteur dalle à dalle). Les rez-de-chaussée souvent de plus grandes hauteurs permettant de donner une certaine hauteur à la passerelle du chemin de fer et à la passerelle qui passe par dessus le débarcadère pour faire la connexion entre les bâtiments 7 et 8.

**Bâtiment 7 : 51 m (hors tout 55 m)/ 12 étages**

**Bâtiment 8 : 48 m (hors tout 52 m)/ 12 étages + espaces collectifs ou mezz.  
42m (hors tout 46 m)/ 10 étages + espaces collectifs ou mezz.**

Les premiers étages sont de plus grande hauteur afin de se raccorder avec la passerelle du chemin de fer et de la passerelle qui rallie les bâtiments 7 et 8.



Coupe C

Passage piéton

Hôtel et résidentiel

Débarcadère

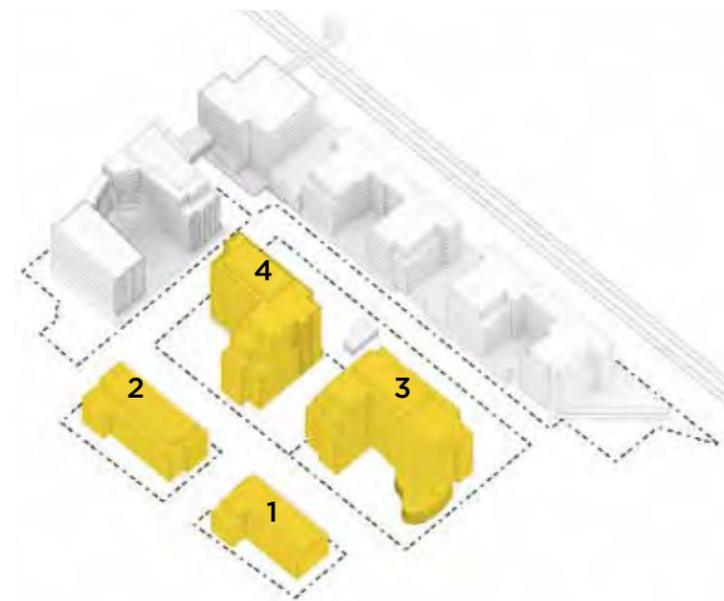
Bâtiment 7 - bureaux

voies du CP

## 3.8 COMPOSITION ARCHITECTURALE

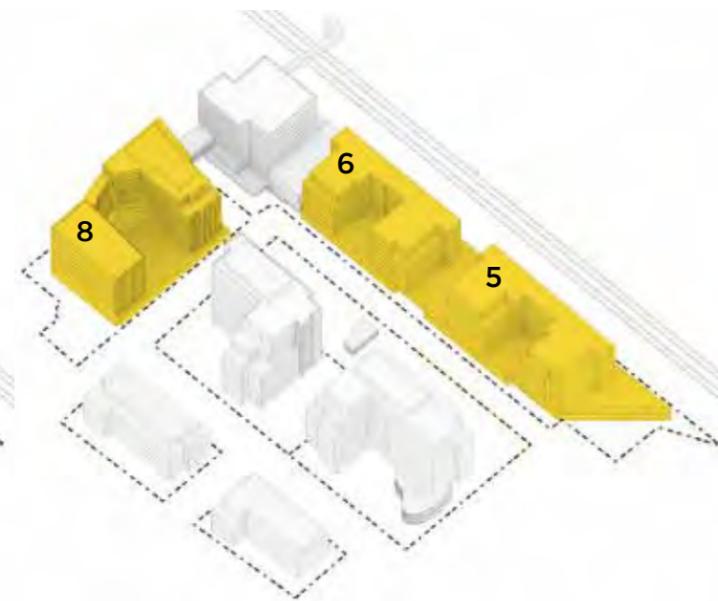
### COMPOSITION TRIPARTITE

Immeuble uniquement résidentiel (garderie et espaces sportifs aux premiers étages des bat. 3 et 4)



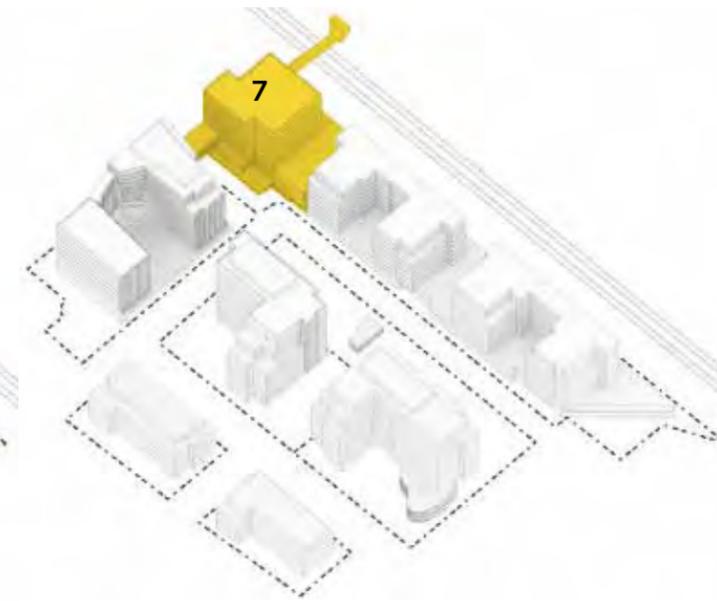
### COMPOSITION TRIPARTITE AVEC ÉTAGE DE TRANSITION

Immeuble mixte (mixte résidentiel et commercial)



### COMPOSITION BIPARTITE

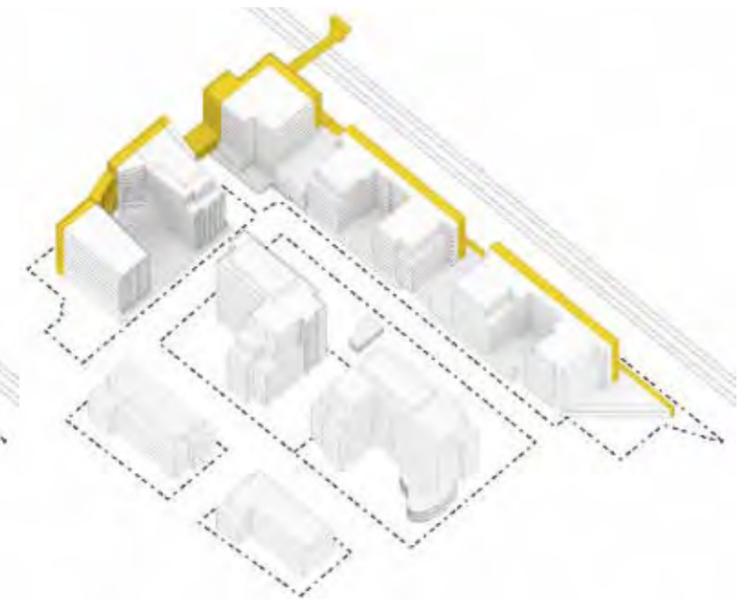
Immeuble uniquement commercial



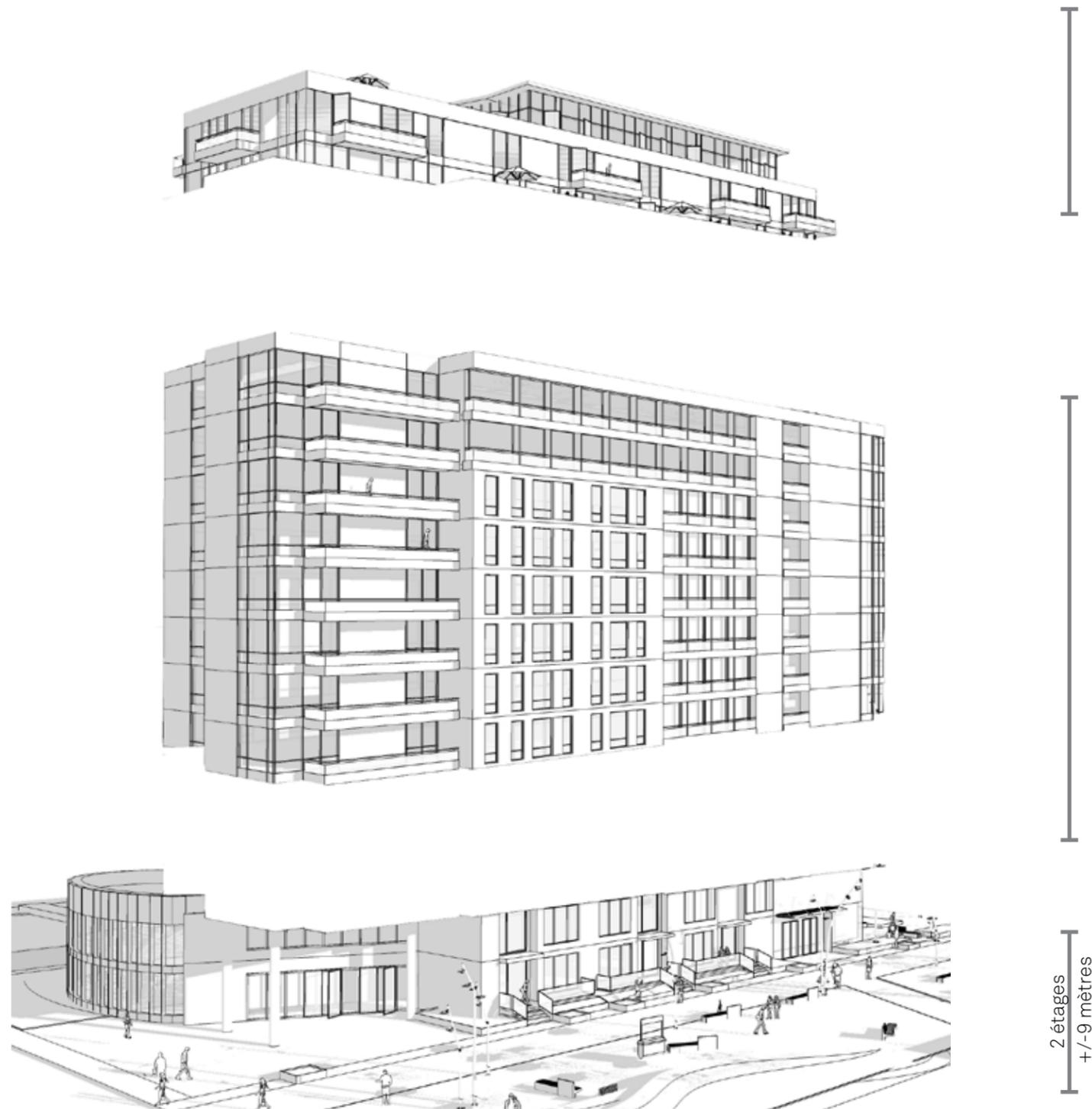
### FAÇADE DÉCARIÉ ET CHEMIN DE FER

Le traitement architectural de la façade Décarie est abordé plus précisément dans la suite du document. L'implantation particulière de celle-ci et la vitrine qu'elle donne sont développées afin de créer une interface qui répond à la présence de l'infrastructure autoroutière, autant dans son traitement acoustique que architectural.

Un même intérêt est porté à la façade qui longe le chemin de fer.



### 3.8.1 COMPOSITION TRIPARTITE (BÂT. 1 -2 -3 -4)



#### COURONNEMENT

Le couronnement établit la présence de l'immeuble dans le paysage urbain et doit être traité comme élément de signature. Les deux derniers étages sont traités de façon différenciée du reste de l'immeuble. Ces étages comportent un retrait sur au moins deux façades et le pourcentage de fenestration est plus important à ces étages permettant d'allonger la silhouette du bâtiment.

Les matériaux de revêtement ont une matérialité différente du corps de la base. Ils sont plutôt d'aspect léger et de couleur pâle. Les accès en toiture et les équipements de mécanique sont intégrés à la volumétrie.

Souvent un dernier volume, qui accueille les espaces collectifs ou mezz. vient terminer le couronnement. Lui même a un recul par rapport au plan de façade principal plus important et sa superficie ne dépasse pas 40% de l'étage type.

Pour les immeubles de 5 à 6 étages, le couronnement est de seulement un étage ou en continuité avec les étages inférieurs.

#### CORPS

Pour le corps de l'immeuble, l'emphase est mise sur les horizontales par le biais du renforcement de l'expression des registres.

La volumétrie est simple et les angles sont fractionnés. Ainsi modulés, les angles sont souvent davantage vitrés et permettent d'orienter les vues.

La saillie maximale est de 1,55 mètre par rapport au plan principal et les loggias sont préférées aux balcons.

#### BASE

La base établit le rapport avec le public. Elle permet le raccord avec les autres typologies. Les rez-de-chaussée entretiennent un rapport actif avec la rue et peuvent comporter des logements à accès direct, des commerces ou des espaces collectifs.

Les façades comprennent des éléments de protection climatique tels que marquises, pergolas et auvents rétractables.

### 3.8.2

#### COMPOSITION TRIPARTITE AVEC ÉTAGE DE TRANSITION (BAT. 5-6 ET 8)

##### COURONNEMENT

Similaire à la composition tripartite  
Pour le bâtiment no.8 (Hôtel) le principe de couronnement s'applique uniquement sur les étages de 10 à 12.

##### CORPS

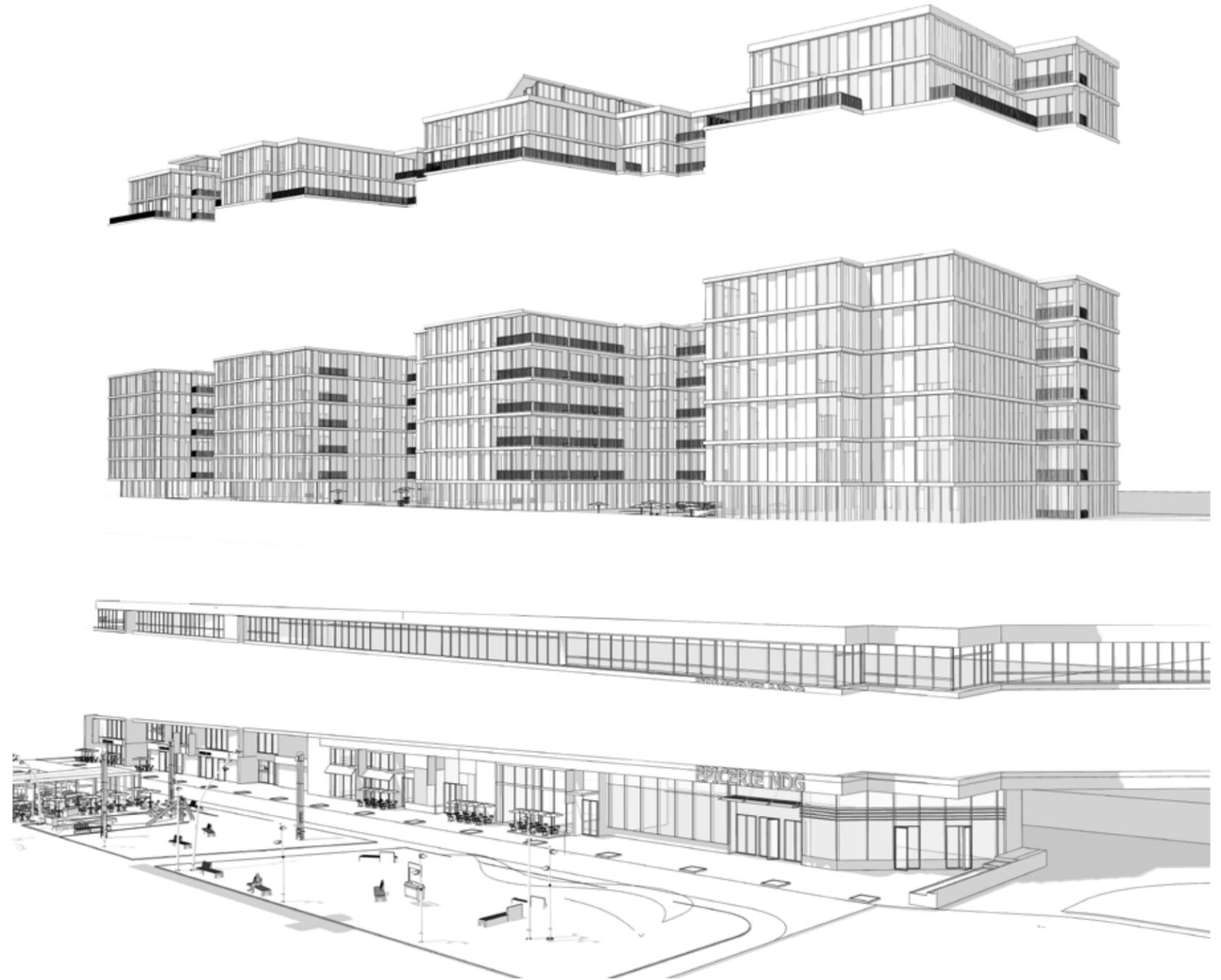
Similaire à la composition tripartite

##### ÉTAGE DE TRANSITION

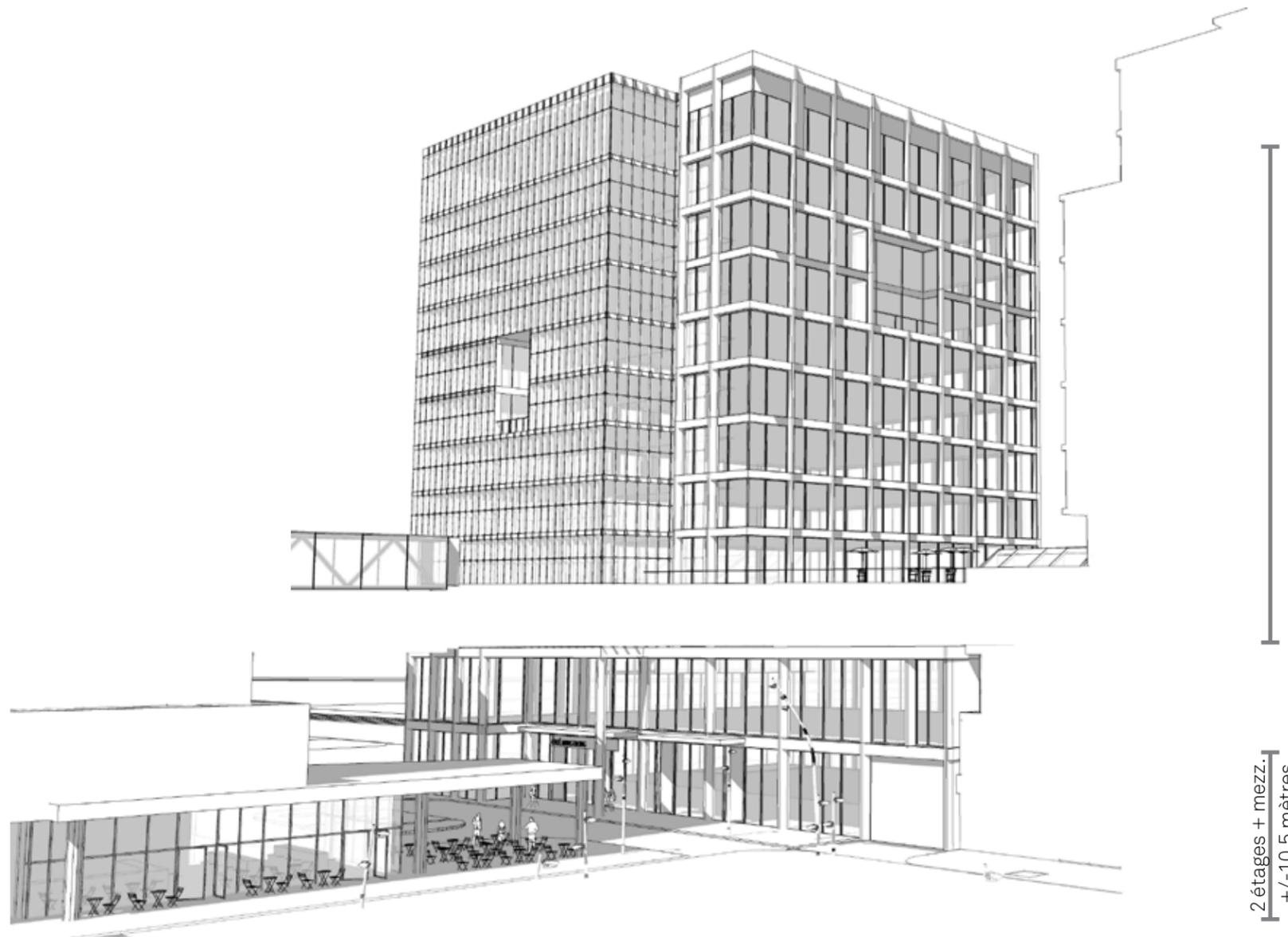
Un étage « de transfert » peut être inséré entre le corps et la base afin de faire la transition et alléger la volumétrie du corps. Dans un tel cas, celui-ci est en retrait et davantage vitré. Les registres du rez-de-chaussée et de l'étage au-dessus sont liés par un traitement homogène comportant une part importante de verre transparent.

##### BASE

Celle-ci est majoritairement vitrée avec plusieurs accès aux commerces. Une distinction est faite par des retraits et un matériau signature pour signaler la présence des accès aux habitations. Des cafés-terrasses, affichages, auvents et autres dispositifs permettent de qualifier l'échelle piétonne.



### 3.8.3 COMPOSITION BIPARTITE (BAT. 7)



#### **CORPS**

Pour le corps de l'immeuble à bureaux, la volumétrie est simple et les angles sont fractionnés. Ceux-ci sont souvent davantage vitrés, parfois sur deux niveaux et permettent d'orienter les vues.

Des espaces doubles hauteurs peuvent être insérés dans la volumétrie et agissent à titre d'espace collectif.

#### **BASE**

La base établit le rapport avec le public. Elle permet une relation avec le domaine public par des ouvertures généreuses.

L'affichage, les auvents et autres dispositifs permettent de qualifier l'échelle piétonne.

## 3.9 BASE - COMPOSITION DES REZ-DE-CHAUSSÉE

### 3.9.1

#### COMPOSITION DES REZ-DE-CHAUSSÉE - HABITATIONS

Les bâtiments 1, 2, 3 et 4 sont dotés d'habitations en accès direct en rez-de-chaussée. Ceux-ci sont parfois sur rue, sur parc public ou sur passage piéton, mais dans les trois cas de figure, ils optent pour la même logique et composition permettant de créer une interface entre l'espace public et l'espace privé. Ces logements sont de plus grandes dimensions, favorisent la présence de familles et donnent facilement accès aux espaces végétalisés sur sol.

De façon générale, les deux premiers niveaux peuvent être de plus grande hauteur et d'une matérialité un peu plus noble.

#### HABITATIONS EN ACCÈS DIRECT

- L'accentuation de lignes verticales permet de rythmer les façades des rez-de-chaussée sur rue.
- Des jeux de recul et de volumétrie dans la façade permettent de créer à chaque logement une entrée distincte.
- Le niveau du rez-de-chaussée peut être surélevé entre 0,25 m et 1,25 m par rapport à la rue pour offrir une distinction claire du domaine privé.
- Des bancs de plantations et des garde-corps davantage opaques permettent de créer une intimité sur les terrasses privées des habitations.
- L'intimité entre chaque logement est possible par l'implantation d'un banc de plantation et/ou d'un écran perpendiculaire à la façade et par la projection du balcon de l'étage supérieur.
- Des entrées individuelles clairement marquées et distinctes par rapport au domaine public.

#### HALLS D'ENTRÉE ET ESPACES COLLECTIFS

- Les halls d'entrée sont préférablement double hauteur et très fenestrés.
- Il se démarquent des autres accès à l'immeuble par un aménagement extérieur plus généreux, des marquises, bancs, éclairage et paysagement élaboré.
- Un mur « signature », dont la matérialité extérieure se poursuit à l'intérieur permet également de marquer l'entrée principale du bâtiment.
- Dans le cas des bâtiments 3 et 4, des halls d'entrée transversaux, accessibles à la fois depuis la rue Mackenzie et depuis le parc sont fortement recommandés.
- Les espaces collectifs des bâtiments 3 et 4 se trouvent dans les deux premiers niveaux du bâtiment ou en toiture. Ceux-ci entretiennent un rapport avec l'extérieur et s'intègrent au bâtiment.





### 3.9.2

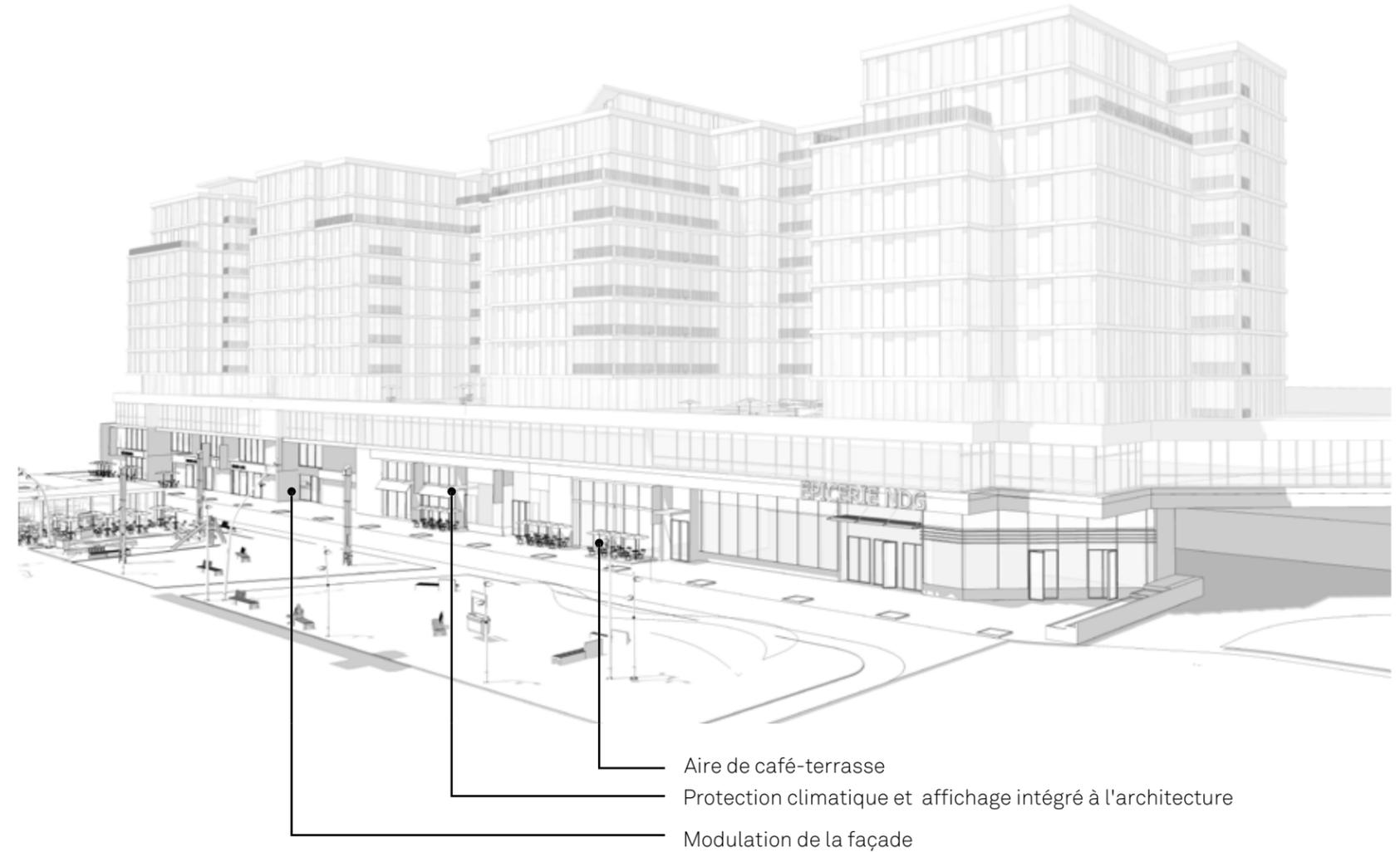
## COMPOSITION DES REZ-DE-CHAUSSÉE - COMMERCES

Une partie de l'avenue Trans-Island et de la rue de Courtrai ont des rez-de-chaussée commerciaux.

Dans le cas de l'avenue Trans-Island, ce sont certaines fonctions davantage publiques comme hôtel, restaurants, cafés et salle de réception qui donnent sur rue. Sur la rue de Courtrai, ce sont des commerces de proximité, de services et une épicerie qui animent le rez-de-chaussée de façon un peu plus soutenue.

Ces rez-de-chaussée sont prolongés par un espace pouvant être occupé par des usages extérieurs de type café-terrasse. Les principes de continuité des surfaces et des matériaux de revêtement de sol sont ici à favoriser.

- La plantation d'arbres d'alignement et l'utilisation d'auvents rétractables sont favorisées afin d'assurer une intimité aux logements situés aux étages supérieurs.
- Les commerces en rez-de-chaussée ont un retrait de volumétrie.
- La composition de l'ensemble de la façade favorise une diversité et une modulation de la composition architecturale par l'emploi de reculs, de différentes matérialités, de rapport plein/vide et d'une diversité d'usages.
- L'aménagement de terrasses ou de cafés favorise l'activité dans le secteur et le rend plus attrayant et sécuritaire.
- La fenestration abondante est encouragée afin de permettre une grande visibilité à l'intérieur des commerces.
- L'aménagement de trottoirs et le recul devant les commerces permettent de créer des espaces temporaires de vente.
- Les marquises et les auvents peuvent être intégrés à l'architecture de l'édifice afin de protéger les usagers.
- Un affichage commercial intégré est prévu.
- Des espaces prévus pour stationner les vélos à proximité des entrées des commerces sont encouragés.



Étage de transition

Mur signature qui marque le hall  
résidentiel permettant un accès  
clairement identifié et distinctif

Affichage intégré

Aire de café-terrasse

Rue à bordure surbaissée, large  
trottoir et arbres de rue



## 3.10

# CORPS - COMPOSITION DES ÉTAGES INTERMÉDIAIRES

### TRAVÉES ET REGISTRES

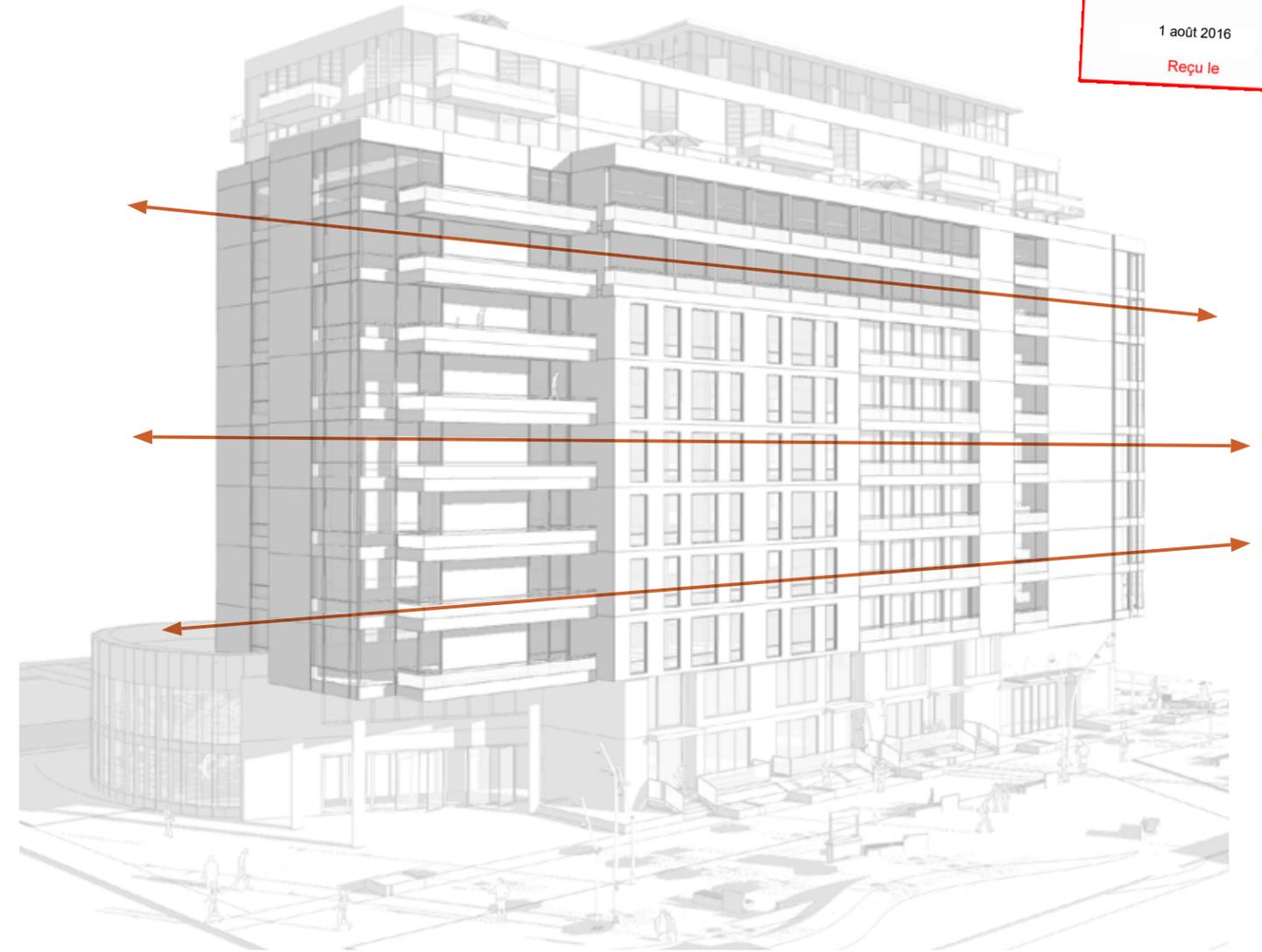
La composition des étages intermédiaires est caractérisée par l'affirmation des horizontales et par le liaisonnement des registres.

### COMPOSITION DE L'ANGLE

La composition des angles sert à opérer la transition entre les différents espaces extérieurs du projet. Les angles donnant sur rue ont une volumétrie fractionnée et peuvent comporter une affirmation verticale des travées. Une fenestration généreuse ou un retrait au niveau de l'extrémité des bâtiments, particulièrement ceux de plus grandes dimensions, peuvent être pratiqués afin d'alléger leur volumétrie, tout en dégagant des angles de vue intéressants depuis les logements.

D'une manière générale:

- Les angles sont traités avec légèreté et sont principalement fenestrés.
- La fenestration de type pleine hauteur d'étage est encouragée.



- Rapport plein-vide
- Traitement de l'horizontalité
- Fragmentation de l'angle
- Fenestration pleine hauteur



## 3.11

# COURONNEMENT - COMPOSITION DES ÉTAGES SUPÉRIEURS

### LE COURONNEMENT

#### IMMEUBLES DE 8, 10 ET 12 ÉTAGES

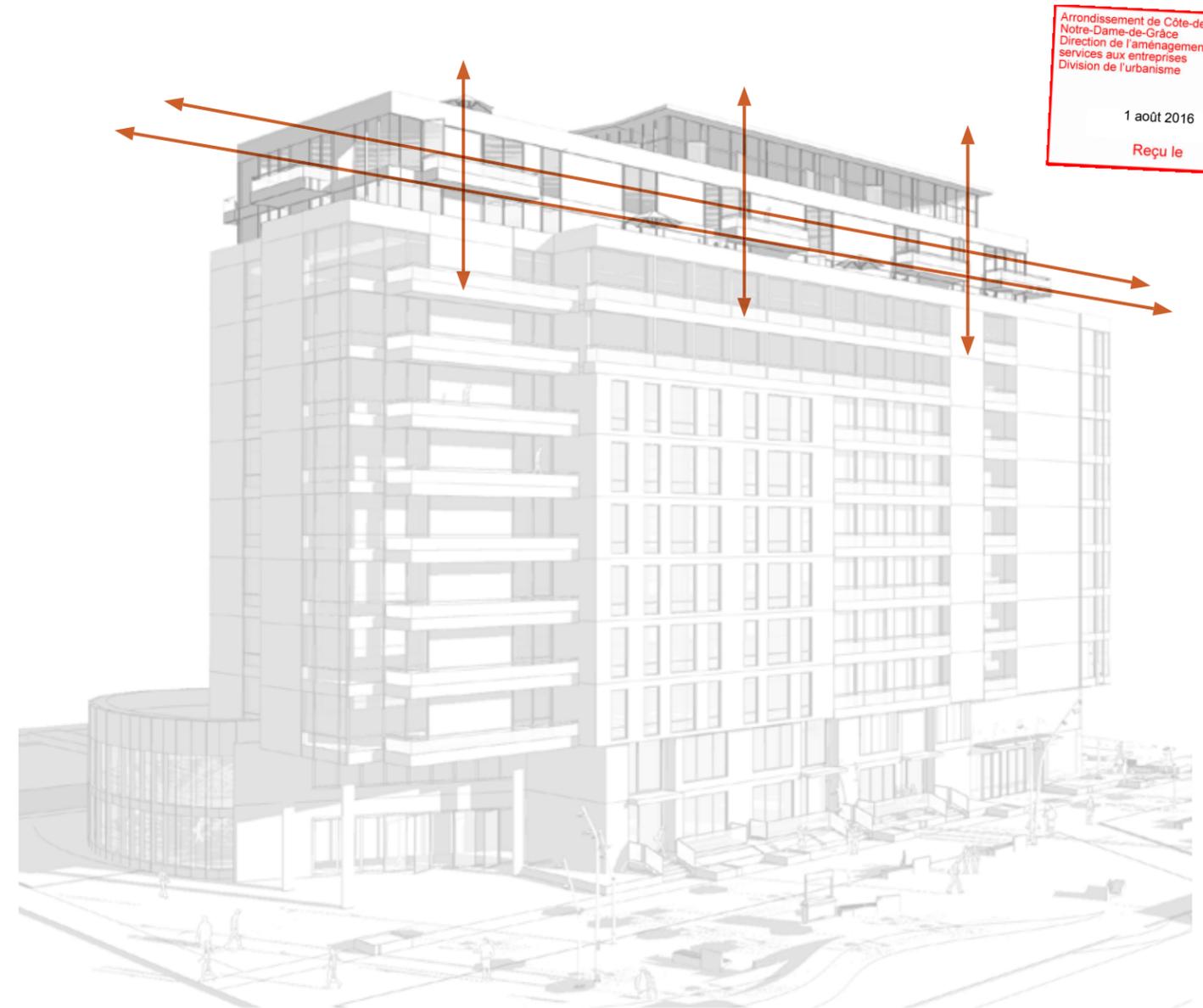
- Le couronnement (deux derniers registres) doit comporter des retraits sur au moins deux façades, notamment aux angles pour les immeubles de plus de 8 étages.
- La composition présente un équilibre entre horizontales et verticales.
- Le rapport plein / vide favorise les vides (verres).
- La toiture des derniers étages peut être prolongée afin de protéger des intempéries tout en permettant de terminer le couronnement par un élément architectural significatif.
- Un dernier volume, celui-ci très vitré et avec un important recul par rapport au plan de façade initiale peut être rajouté. Celui-ci va accueillir des espaces communs qui seront utilisés à titre récréatif pour les usages du bâtiment ou des mezzanines.

#### IMMEUBLES DE 4 ET 6 ÉTAGES

- En ce qui concerne les immeubles de 4 à 6 étages le « couronnement » est de seulement un étage ou en continuité avec les étages inférieurs.
- Les derniers étages auront souvent une hauteur de plancher/plafond un peu plus importante qui allonge et affine la silhouette de l'immeuble.



Couronnement pour les bâtiments de plus de 6 étages.



Immeuble de 4 étages sur l'avenue du Parc.



Image de référence. Les reculs illustrés sont à titre indicatif et expliquent un principe de composition.

Les reculs sur le parc sont de moindre importance (1,5 à 2m) alors que des reculs plus importants au sud permettent une gradation des hauteurs.

## 3.12 TOITURES ET ESPACES COMMUNS

### DEUX DERNIERS ÉTAGES RÉSIDENTIELS

Les derniers étages résidentiels ont dans la plupart des cas, un recul de quelques mètres qui permet entre autres d'atténuer l'effet de grandeur du bâtiment, mais également de dégager des grandes terrasses extérieures pour ses logements en hauteur.

### ESPACES COLLECTIFS

Sur les bâtiments de plus grande hauteur, des espaces collectifs sont proposés au toit. Ceux-ci représentent 40% de l'étage type. Ils sont très vitrés et permettent une utilisation des toitures.





**LES TERRASSES**

Afin de maximiser toutes les surfaces et de répondre à des critères de développement durable, les toitures des édifices sont traitées comme une cinquième façade. L'aménagement de terrasses privatives ou collectives est encouragé sur les toitures des étages supérieurs permettant de créer des espaces de vie communs, accessibles, et des lieux qui dégagent une vue sur la ville.

- La toiture est souvent un espace perdu. Son utilisation permet de limiter l'espace nécessaire au sol pour l'aménagement d'espaces de vie supplémentaires soit des terrasses privatives.
- Des éléments tels que des auvents, pare-soleil, et toutes autres structures de toit-terrasse doivent être intégrés à l'architecture du bâtiment.
- Créer un espace jardin dont la perception est continue tout en adressant les besoins de hiérarchisation privée-public inhérents au projet.
- L'insertion de zones végétalisées (bac de plantation, section plantée) permet de réduire les effets d'îlot de chaleur ainsi que les nuisances phoniques.
- L'aménagement des toitures et les constructions qui lui sont liées doivent être peu perceptibles depuis le domaine public.

**LES MEMBRANES RÉFLÉCHISSANTES**

Il s'agit d'une bonne alternative aux toitures conventionnelles de bitume et de gravier noir, qui ont une durée de vie approximative de dix ans et qui ne réfléchissent pas les rayons solaires. Les membranes réfléchissantes ont une durée de vie de deux à trois fois supérieure à un toit conventionnel.

Les « technologies blanches » s'appliquent aussi aux toitures pour lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur urbains.

**LE GRAVIER BLANC**

Par sa qualité de réflexion, le fait qu'il peut s'installer sur une toiture conventionnelle et son faible prix, le gravier est une option avantageuse et permet des traitements graphiques intéressants.



Cohérence d'aménagement pour l'ensemble de la toiture



Aménagement paysager et graphisme sur la toiture.



Espace jardin et de détente qui intègre des aires de plantation



Combinaison de gravier et aménagement de l'espace.

## 3.13 MATÉRIALITÉ - REVÊTEMENT DE FAÇADES

### 3.13.1 DEUX POLYCHROMIES DISTINCTIVES

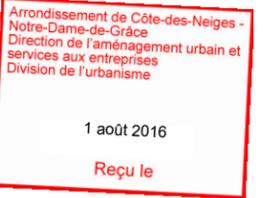
Le concept d'aménagement et d'implantation s'est fait en plusieurs étapes distinctives qui ont menées à la fois à la volumétrie du projet, mais également à la définition de sa matérialité. Celle-ci est rationnelle et répond à la fois à la présence des infrastructures qui entourent le site, mais surtout aux espaces extérieurs créés sur le site.

La matérialité principale du projet est la maçonnerie. Celle-ci est très présente dans le quartier environnant et répond à des enjeux de sonorité, de durabilité et de résistance. La maçonnerie au sein du projet se décline sous différentes formes selon son emplacement, soit : brique d'argile ou de béton architectural, pierre, panneaux de béton préfabriqué, etc.

Dans le cadre de ce projet d'ensemble, une déclinaison de teinte à la fois pour la polychromie de type A et B est proposée afin de laisser une certaine flexibilité lors de la conception détaillée.

Le langage matériel se veut simple et unificateur entre l'ensemble des bâtiments. Toutefois certaines recommandations sont nécessaires :

- L'emplacement des deux types des maçonneries se fait selon un résultat d'extraction de volume et de composition qui est illustré à la page suivante. Cependant, les indications de l'emplacement de chaque type sont à titre indicatif et sont portées à évoluer;
- La polychromie de type A se trouve principalement sur des façades qui sont davantage exposées aux intempéries (autoroute et chemin de fer) et qui ont des conditions d'entretien plus difficiles;
- La polychromie de type B se trouve principalement sur les façades qui donnent sur les espaces publics ou semi-publics. (parc public, passages, cours extérieures);
- Les angles/coins creux des bâtiments sont traités par un matériau plus léger (maçonnerie type B, verre ou métal)
- Une seule teinte de maçonnerie pour chaque type sera choisie pour l'ensemble du projet. Celle-ci pourra cependant être déclinée entre différents types de finitions (velours, coupé au fil, etc.) ou en différents modules.



#### POLYCHROMIE TYPE A



#### POLYCHROMIE TYPE B



- **BÂTIMENTS 1&2**  
Mélange de maçonnerie "blend" qui s'apparente davantage aux tonalités du quartier
- **BÂTIMENTS 3&4**  
Maçonnerie au fini et tonalité plus contemporaine
- **BÂTIMENTS 5&6**  
Similaire que bat. 3 et 4
- **BÂTIMENT 7**  
Déclinaisons de différents types de maçonnerie dont les dimensions de modules répondent davantage à la fonction commerciale du bâtiment.
- **BÂTIMENT 8**  
Similaire que bat. 7

### 3.13.2 EXPRESSION VOLUMÉTRIQUE ET MATÉRIELLE

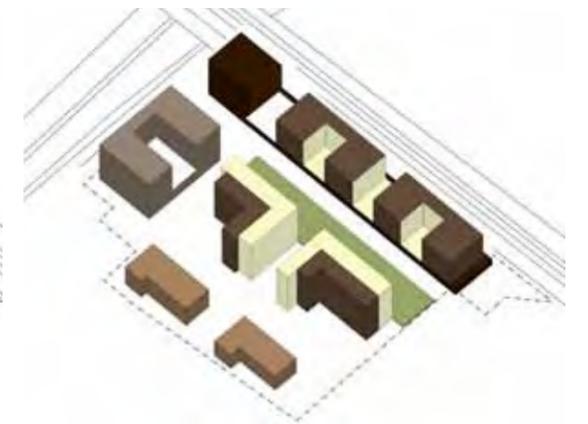
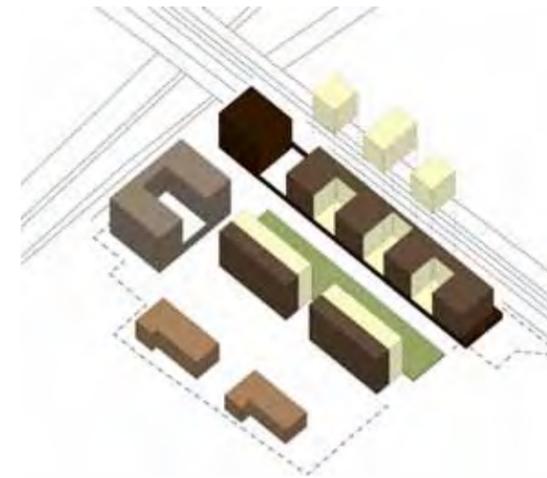
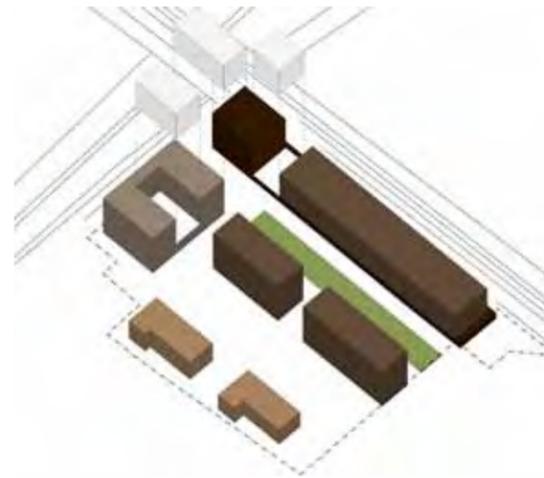
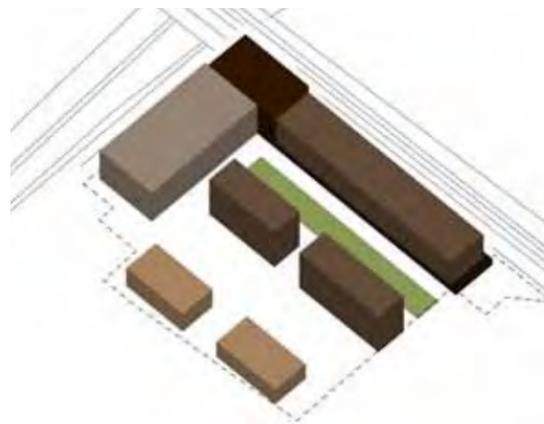
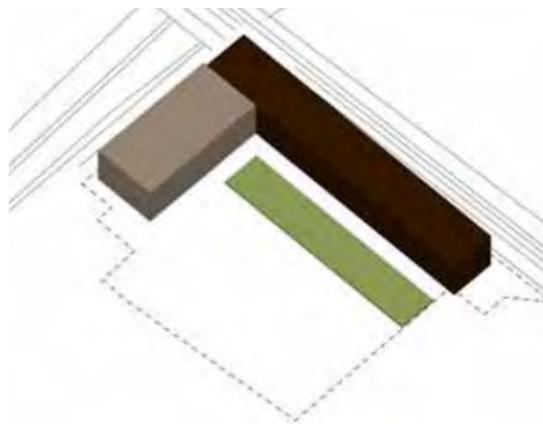
Premières présences bâties le long des infrastructures et qui encadrent l'espace public principal au centre du projet. Celles-ci accueillent des espaces commerciaux et auront un traitement spécifique à leur contexte.

Le sud du site est structuré selon une volumétrie qui se rattache davantage à la morphologie du quartier et qui accueille de l'habitation.

Découpage des bâtiments le long de Décarie.

Extraction de volume pour créer des cours et des espaces extérieurs.  
Découpage de l'îlot central en deux façades distinctes, l'une sur le parc et l'autre rue

Les façades du parc se retournent vers l'intérieur du projet, sur le passage piéton



### 3.13.3 SELON LES ÉLÉMENTS DE LA COMPOSITION TRIPARTITE

#### COURONNEMENT

Les revêtements des derniers étages se veulent plus légers, de couleur claire pour se fondre avec le ciel. Des matériaux tels qu'un revêtement métallique, des panneaux architecturaux de composite ou du bois sont privilégiés. La modulation du matériel, de la fenestration et le recul par rapport au plan principal de façade permet de distinguer son identité.

#### CORPS

La matérialité principale dans le projet est la brique d'argile, qui constitue la plus grande partie du corps de bâtiments. Selon l'orientation des façades par rapport à l'espace public, elle est plus claire ou foncée (polychromie de type A ou B).

#### BASE

La base se distingue dans sa volumétrie souvent en retrait du corps principal, mais également par sa matérialité. Des parements plus "nobles" sont utilisés dans les deux premiers étages. De la pierre, des blocs architecturaux de béton ou encore du granite est proposé. Des teintes plus neutres et sombres permettent de conférer une qualité de traitement supérieure à l'échelle du piéton.

COURONNEMENT  
CORPS  
BASE



## COURONNEMENT



- Panneau de bois naturel traité pour extérieur



- Revêtement métallique en aluminium ou en acier noir

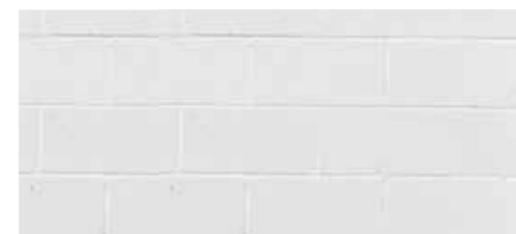
## CORPS



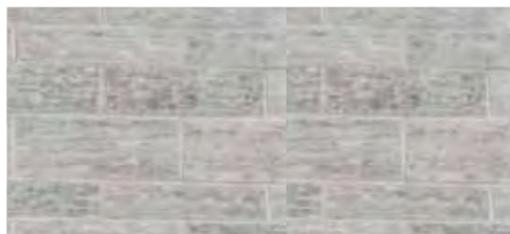
- Maçonnerie de type A (chocolat, charbon, brun, )



- Maçonnerie de type B (sable, blanche)



## SOCLE



- Maçonnerie de pierre naturelle



## 3.14 INTERFACES

### 3.14.1 INTERFACE BOULEVARD DÉCARIE - HÔTEL

#### INTENTIONS

L'interface avec le boulevard Décarie est l'une des « façades » les plus visibles du projet et doit être traitée en conséquence. De plus, certaines préoccupations telles que la pollution atmosphérique et les nuisances sonores doivent être intégrées à l'architecture. L'impact de celles-ci se reflète par un jeu de pleins et de vides fortement exprimé qui serait en direct relation avec la programmation qui se trouve à l'intérieur.

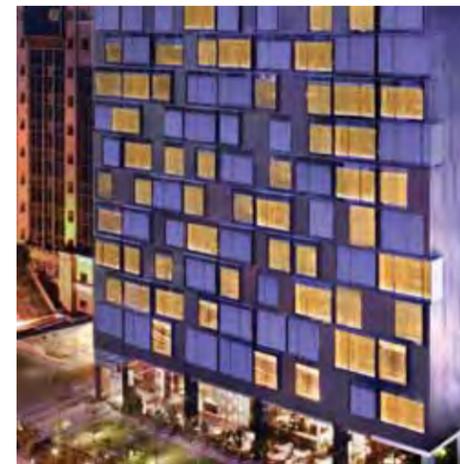
- Les sections où se trouvent les habitations sont davantage opaques.
- Les espaces de circulations et/ou d'espaces communs sont vitrés et profitent de l'apport de lumière.
- Différents verres, sérigraphiés, demi-clairs, bloc de verre, de couleur pourraient être utilisés afin de donner une apparence différente à l'autoroute.
- Des jeux de retrait et d'angles sont souhaitables afin de donner de la profondeur et de rythmer la façade.
- L'éclairage de la façade est inséré au travers des éléments architecturaux en se servant des éléments translucides pour animer la façade.
- Un aménagement paysager au niveau du rez-de-chaussée, notamment la présence d'arbre au port fastigié est encouragé.
- Des matériaux opaques tels que la maçonnerie ou les panneaux de béton préfabriqué pourront être utilisés pour animer la façade.



Passages vitrés entre deux entités construites



Façade en béton préfabriqué, animée avec des motifs opaques et vitrés.



Le contraste entre les parties opaques et les parties translucides de la façade Décarie créeront l'animation la nuit avec de l'éclairage intérieur des parties communes.



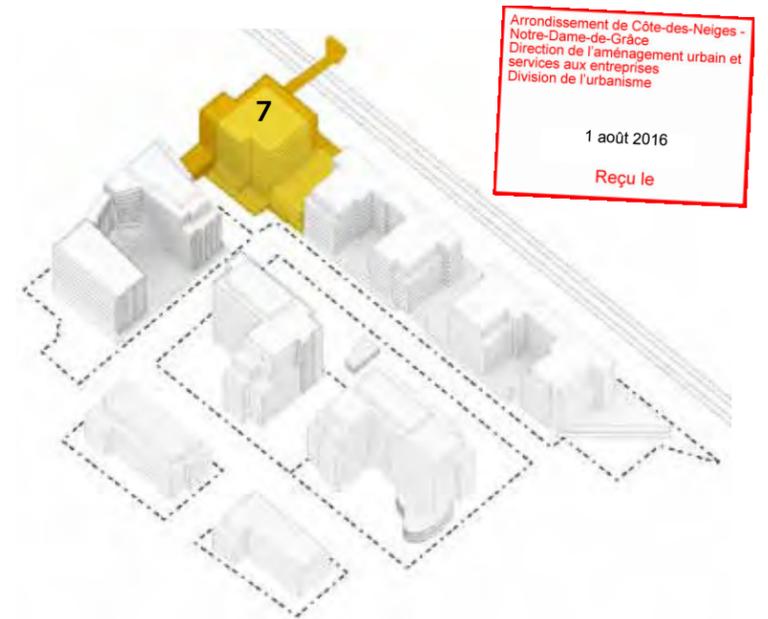
### 3.14.2

## INTERFACE DE DÉCARIE ET DU CHEMIN DE FER - BUREAU

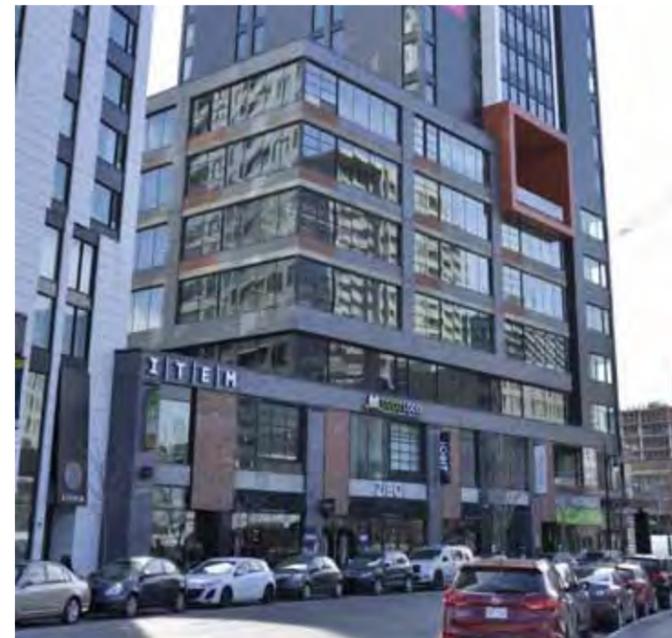
### INTENTIONS

Le bâtiment en tête de projet se trouve à être l'un des plus visible et qui agit un peu en tant que phare du projet. Son caractère davantage public par sa vocation commerciale et la présence de la passerelle en font l'élément de transit et de rotule du projet. Il doit également prendre en compte la présence double d'infrastructures, c'est-à-dire le chemin de fer et l'autoroute. Finalement sa position plus haute et son plan carré rappellent la présence de l'ancien bâtiment qui s'y trouvait, qui était notamment l'un des plus détaillés au niveau de la maçonnerie.

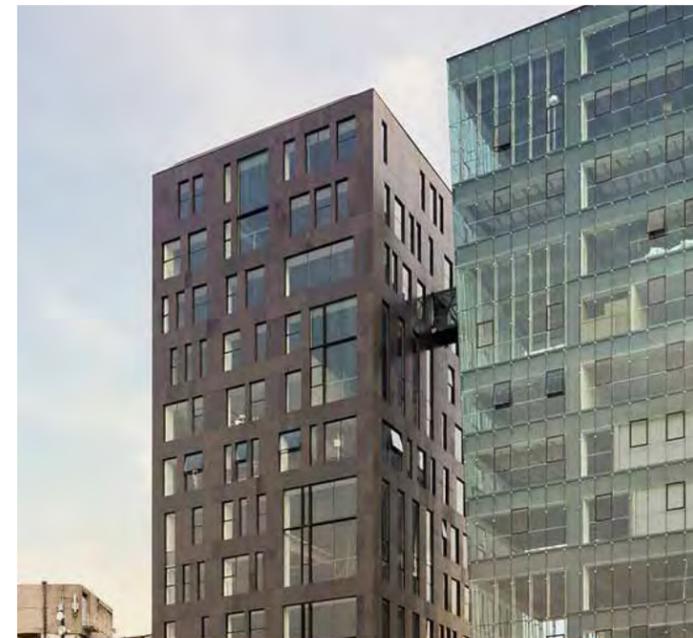
- Un soulignement de la fenestration et un cadrage des ouvertures sont recherchés (sur plusieurs niveaux, fenêtre d'angle, etc).
- Les détails/ jeux de maçonnerie (brique, pierre, récupération de matériaux) sont présents.
- La fenestration se décline selon des principes de composition et de trames qui rappellent une vocation industrielle. (grandes ouvertures et rythme des meneaux)



Reprise du caractère industriel avec insertion d'une fenestration contemporaine



Récupération de maçonnerie et d'un principe de pleins et de vides rappelant une vocation industrielle



Composition contemporaine de maçonneries et d'ouvertures

### 3.14.3

## INTERFACE CHEMIN DE FER - BÂTIMENTS 5 ET 6

### INTENTIONS

Le principe de composition des bâtiments 5 et 6 a été abordé dans les pages précédentes, mais un intérêt plus particulier est apporté au mur qui donne sur le chemin de fer. Celui-ci est complètement opaque à l'endroit des habitations, mais un jeu de lumière, plein/vide et de profondeur peut être fait à l'endroit des circulations.

- Une expression de l'horizontalité par le soulignement de la dalle par un matériau contrastant est recherchée
- L'expression de l'échelle humaine est présente par les proportions des éléments (fenêtres, hauteur dalle à dalle, module de maçonnerie)
- Les espaces de circulations et/ou d'espaces communs sont davantage vitrés et profitent de l'apport de lumière.
- Différents verres, sérigraphiés, demi-clairs, bloc de verre, de couleur peuvent être utilisés.
- Des jeux de retrait, d'angles, et de différentes textures sont souhaitables afin de donner de la profondeur et de rythmer la façade.
- Un aménagement paysager au niveau du talus de protection est encouragé (mur végétal, saule grim pant)

Ces différents principes architecturaux permettront entre autres d'empêcher la présence de graffitis sur le mur.



Élément en relief sur le mur



Différentes couleurs de brique et présence de motifs géométriques



Soulignement de la dalle horizontale par un matériau contrastant. Fenêtre en retrait pour créer une épaisseur et texture.





## 3.15 OUVERTURES

### 3.15.1 BASE - OUVERTURES

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme  
  
1 août 2016  
  
Reçu le

#### INTENTIONS

- Les accès principaux doivent être facilement identifiables en façade depuis la rue.
- Le nombre et la disposition des accès principaux doivent être rationalisés.
- Les halls d'entrée double hauteur et de superficie généreuse sont encouragés.
- L'aménagement de halls d'entrée traversants ou la transparence visuelle de ceux-ci permet d'enrichir les possibilités de parcours sur le site et de créer des séquences visuelles inédites.
- Le recours aux marquises sur accès est acceptable.
- Les portes de garage situées en retrait de l'alignement des façades est favorable à la diminution de leur impact visuel.

L'ensemble du site comporte trois types d'accès principaux publics, soit :

- Les entrées desservant les logements ;
- Les entrées des commerces et bureaux;
- Les entrées de service (stationnement souterrain et quais de chargement).

Chacune d'entre elles sont clairement identifiable et distinctive l'une de l'autre. Différents reculs, matérialité, éclairage et affichage sont appliqués selon l'usage des entrées.

#### ENTRÉES PRINCIPALES DES LOGEMENTS



Entrée logement collectif : présence marquée, espace généreux



Entrée logement collectif : espace couvert facilement identifiable



Les entrées des commerces sont identifiées par un retrait et la présence d'une marquise.

### Hall d'entrée d'habitations

La transparence, vastitude et pluralité de parcours sont des qualités recherchées dans l'aménagement de ces espaces. Des accès traversants sont favorisés.

### Hall d'entrée d'habitations à proximité de commerces

Les entrées résidentielles sont situées en retrait de façade et une matérialité et traitement de marquise distinctif des espaces de commerces. Ceci permet une meilleure identification de ses entrées résidentielle privées tout en les protégeant des intempéries.

### Entrée commerciale

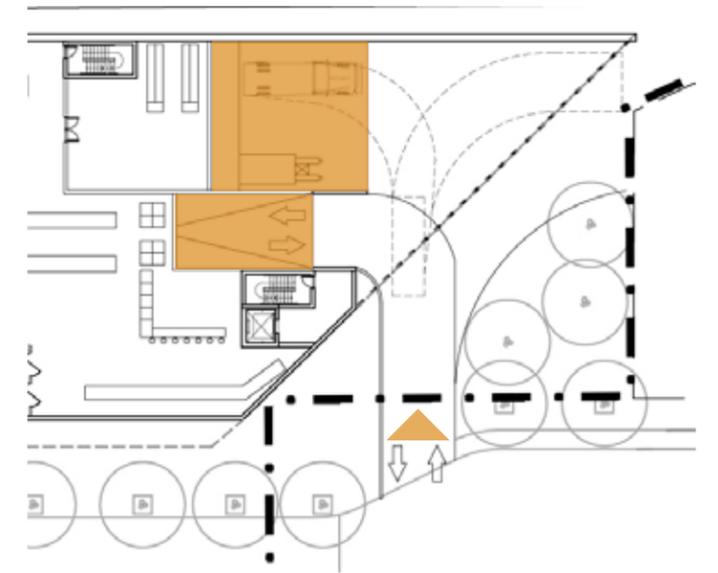
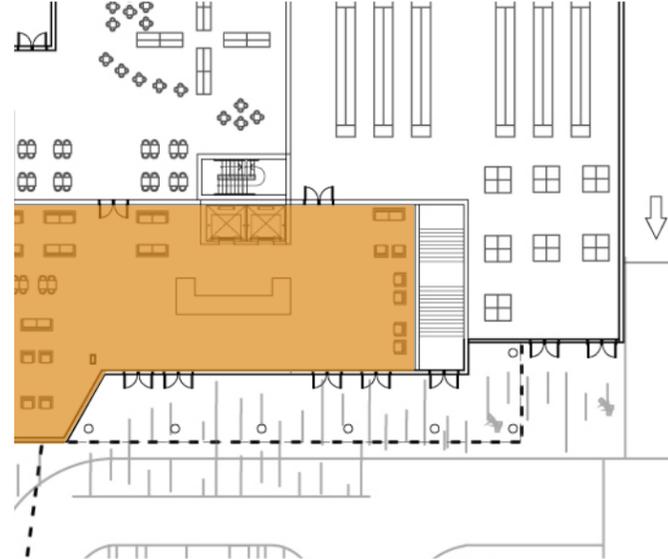
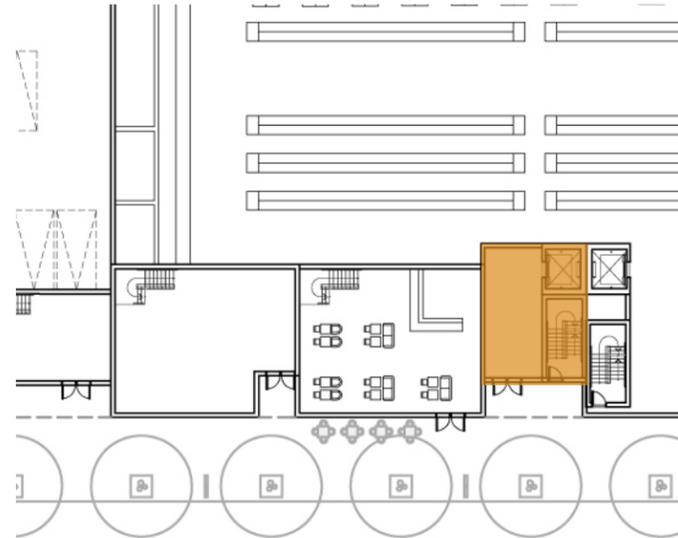
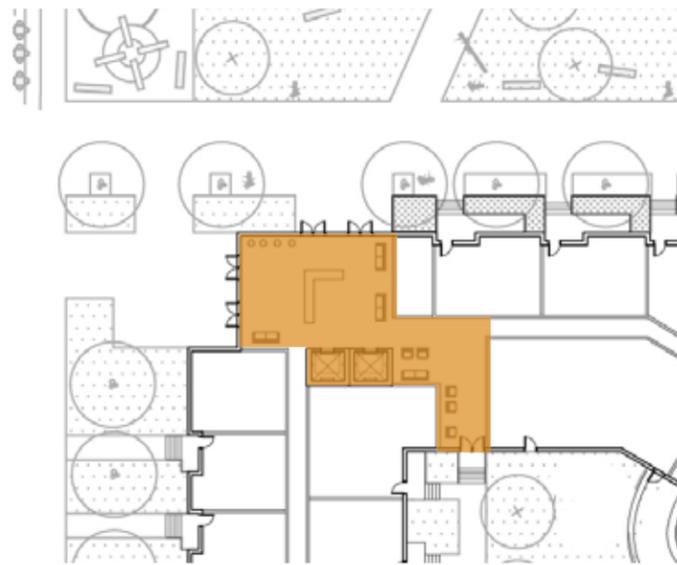
Les entrées commerciales sont très vitrées, ont plusieurs ouvertures vers l'extérieur et par endroit des cafés-terrasses se prolongent à l'extérieur. Les commerces de proximité et hall de bureaux sont des lieux de transit qui participe à l'animation de l'espace public.

### Entrée de service

#### (Stationnement et quai de chargement)

Les quais de chargement sont positionnés de façon à minimiser leur impact visuel et à ne pas nuire à la présence du piéton. L'ensemble des quais de chargement sont placés aux extrémités du site et donc interfèrent aux minimums avec le piéton.

Les entrées de stationnement souterrain reprennent les mêmes principes. Le retrait visuel de la porte et un plateau d'arrêt avant le trottoir permettent un accès sécuritaire autant pour le piéton que pour l'automobiliste.



### 3.15.2

## CORPS - OUVERTURES

### COMPOSITION DE LA FENESTRATION

- Le recours à un module de fenestration « hauteur d'étage » est encouragé en accompagnement d'un module de remplissage métallique.
- Le pourcentage de verre sur une façade doit idéalement se situer entre 30 % et 40 %, sauf aux étages supérieurs et inférieurs où il peut être plus grand.
- Le regroupement de la fenestration est fortement encouragé, que ce soit verticalement, horizontalement ou par section de façade entière.
- Dans le cas d'un système de mur rideau, le recours aux tympans vitrés est encouragé.
- Privilégier la conception d'édifices avec fenêtres ouvrantes vers l'intérieur dans chaque unité afin de favoriser la ventilation naturelle et l'accès aux espaces extérieurs.
- Favoriser un nombre minimum de meneaux dans la fenestration.



Fenestration de coin à "hauteur d'étage".



Module de fenêtre «hauteur d'étage»



Fenestration en rez-de-chaussée.

## 3.16 BALCONS ET GARDE-CORPS

### INTENTIONS

- La combinaison loggia-balcon est encouragée
- Les balcons dans les angles des cours sont encouragés afin de maximiser le nombre de vues.
- La position des balcons doit tendre à offrir des vues sur le parc, les espaces publics et les espaces verts du quartier, voir sur le paysage du Mont-Royal.
- Les métaux ouvrés doivent être galvanisés et peints de couleur sobre.
- La finition de la sous-face des balcons doit être soignée, soit : par une mise en oeuvre de qualité supérieure du béton ; par une application de peinture ; ou par le recouvrement de la sous-face (métal, bois)
- La finition du nez de dalle et de ses côtés doit aussi présenter une finition soignée.

### MATÉRIALITÉ

- Le garde-corps en acier galvanisé peint ou non peint.
- Le garde-corps en aluminium peint.
- Le garde-corps en verre clair ou sérigraphié
- Le parapet en maçonnerie.
- Une combinaison de ces types.



Garde-corps en verre et acier galvanisé.



Garde-corps en maçonnerie, aluminium et verre



Garde-corps en verre sérigraphié et traitement de la sous-face



Garde-corps en barreautins

## 3.17 ÉQUIPEMENT TECHNIQUE ET ÉCLAIRAGE ARCHITECTURAL

### 3.17.1 PRINCIPES D'ÉCLAIRAGE ARCHITECTURAL

L'éclairage extérieur doit être conçu de manière à minimiser l'impact sur les propriétés adjacentes et l'éblouissement par des moyens tels que la hauteur restreinte des lampadaires, l'orientation de l'éclairage vers le bas et l'emploi de dispositifs qui limitent la diffusion de la lumière vers les propriétés adjacentes et vers le ciel.

- L'éclairage architectural doit viser la sécurité des utilisateurs et la mise en valeur des lignes de composition des immeubles.
- Les circulations piétonnes, les accès principaux et secondaires de même que les accès techniques doivent être éclairés.
- L'éclairage doit être porté par l'immeuble et de faible intensité. Aucun éclairage dirigé vers le ciel n'est autorisé.

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme  
  
1 août 2016  
  
Reçu le



Bien éclairer les accès principaux.



L'éclairage doit être de faible intensité et dirigé vers le bas.



L'éclairage doit mettre en valeur les édifices.



Animation de la façade par de l'éclairage intégré

### 3.17.2

#### LOCALISATION DE L'ÉQUIPEMENT DE MÉCANIQUE EN REZ-DE-CHAUSSÉE

Une recherche de solutions optimales doit être réalisée préalablement à l'installation d'un équipement mécanique afin de prendre en compte les particularités de la situation et ainsi limiter au maximum les nuisances sonores, tout en favorisant une intégration visuelle harmonieuse. Le requérant doit donc présenter une approche incluant une ou plusieurs mesures d'atténuation du bruit et des impacts visuels pour ses équipements mécaniques.

- Les équipements mécaniques sont intégrés dans l'architecture. (Claustra de brique, persiennes incorporées dans les proportions des vitrines.)
- L'apparence extérieure de l'équipement et de son écran doit s'intégrer à celle du bâtiment au niveau de la couleur, de la forme et des matériaux choisis.
- La localisation et l'apparence extérieure doivent contribuer à la mise en valeur du paysage et tenir compte des caractéristiques des bâtiments voisins.



Claustra de briques servant à éclipser l'équipement technique.



Intégration des grilles de ventilation en façade



Écran et plantations



Écran végétal servant à dissimuler l'équipement technique.

## 3.18 AFFICHAGE COMMERCIAL

### 3.18.1 SUR BASE COMMERCIAL

#### PRINCIPES

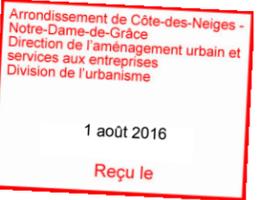
Chaque nouvelle enseigne peut être attrayante en soi, mais son impact et sa contribution à la structuration du paysage urbain doivent aussi être pris en considération. Le fait de limiter les types d'affiches utilisées dans le secteur et de les positionner strictement au niveau du socle commercial du bâtiment évite l'encombrement de l'espace public et permet de donner à la rue une cohérence d'ensemble. Dans cet esprit, il est souhaitable d'agencer les enseignes qui sont installées sur une série de bâtiments mitoyens apparentés de manière à souligner leur composition d'ensemble. De même, l'affichage des commerces installés dans une suite de travées du rez-de-chaussée d'un grand bâtiment devrait être harmonisé.

Intégré à l'architecture, l'affichage horizontal complète la composition des façades de la rue commerciale et contribue au caractère domestique de l'environnement; alors que l'affichage vertical permet de ponctuer le parcours de forme et de couleurs variées afin de dynamiser l'expérience de l'espace public.

#### OBJECTIFS

- L'affichage éclairé indirectement est encouragé.
- L'affichage commercial perpendiculaire (en saillie) à la façade est encouragé.
- L'affichage à l'horizontale est aussi demandé.
- L'affichage à l'horizontale peut créer de petits auvents
- Aucun affichage permis à plus de 6,5 mètres de hauteur.
- Aucun affichage permis à moins de 3 mètres de hauteur.
- La structure en boîtier de type néon est à éviter.

Les principes et objectifs d'affichage pour le bâtiment no.7 et 8 sont différents. Ces bâtiments en bordure d'autoroute, avec des superficies commerciales plus importantes demandent un affichage distinctif qui se situe dans les étages supérieurs des bâtiments.



Auvent et affichage intégré avec éclairage



L'affichage en lettrage découpé intégré à un fascia.



Intégration de l'affichage l'architecture

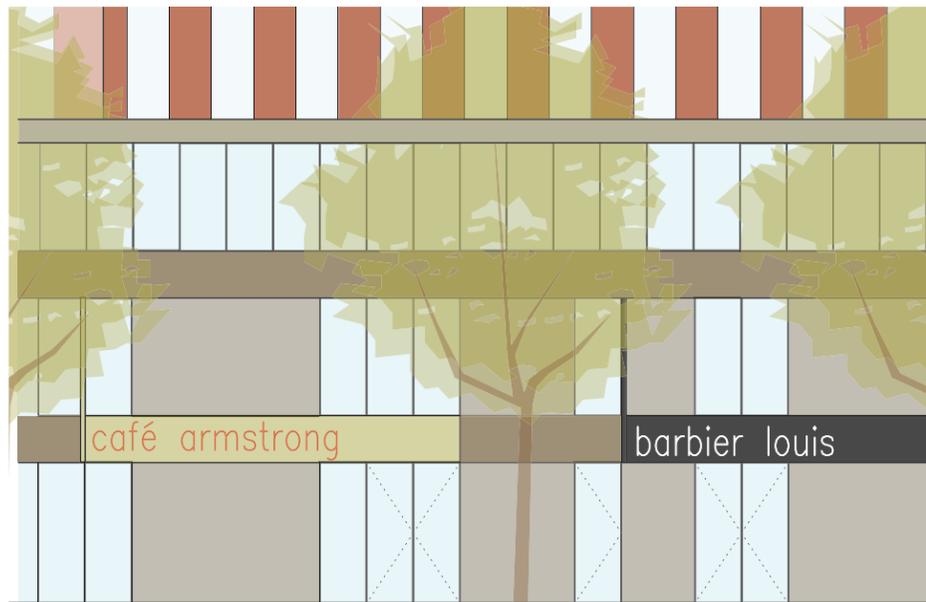


Intégration de l'affichage l'architecture

Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
 Notre-Dame-de-Grâce  
 Direction de l'aménagement urbain et  
 services aux entreprises  
 Division de l'urbanisme

1 août 2016

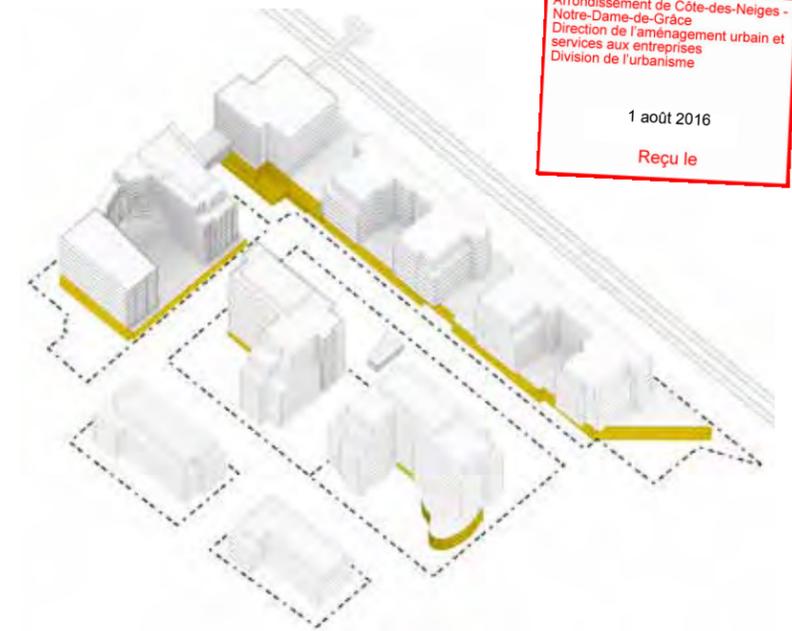
Reçu le



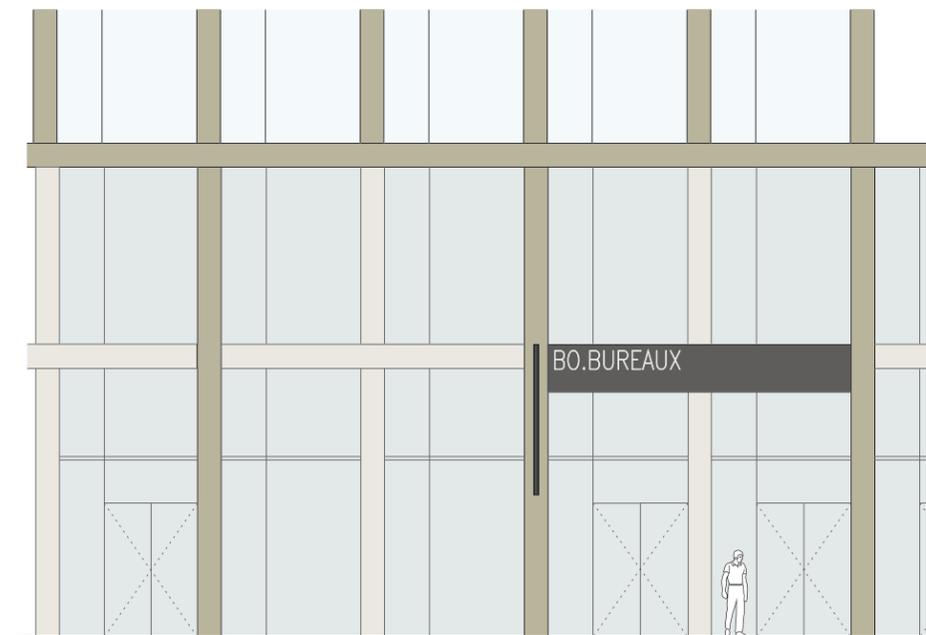
L'affichage horizontal s'intègre au bandeau situé au centre du socle commercial



L'affichage vertical en saillie est positionné dans la partie supérieure du socle commercial et ponctue le parcours le long de la rue.



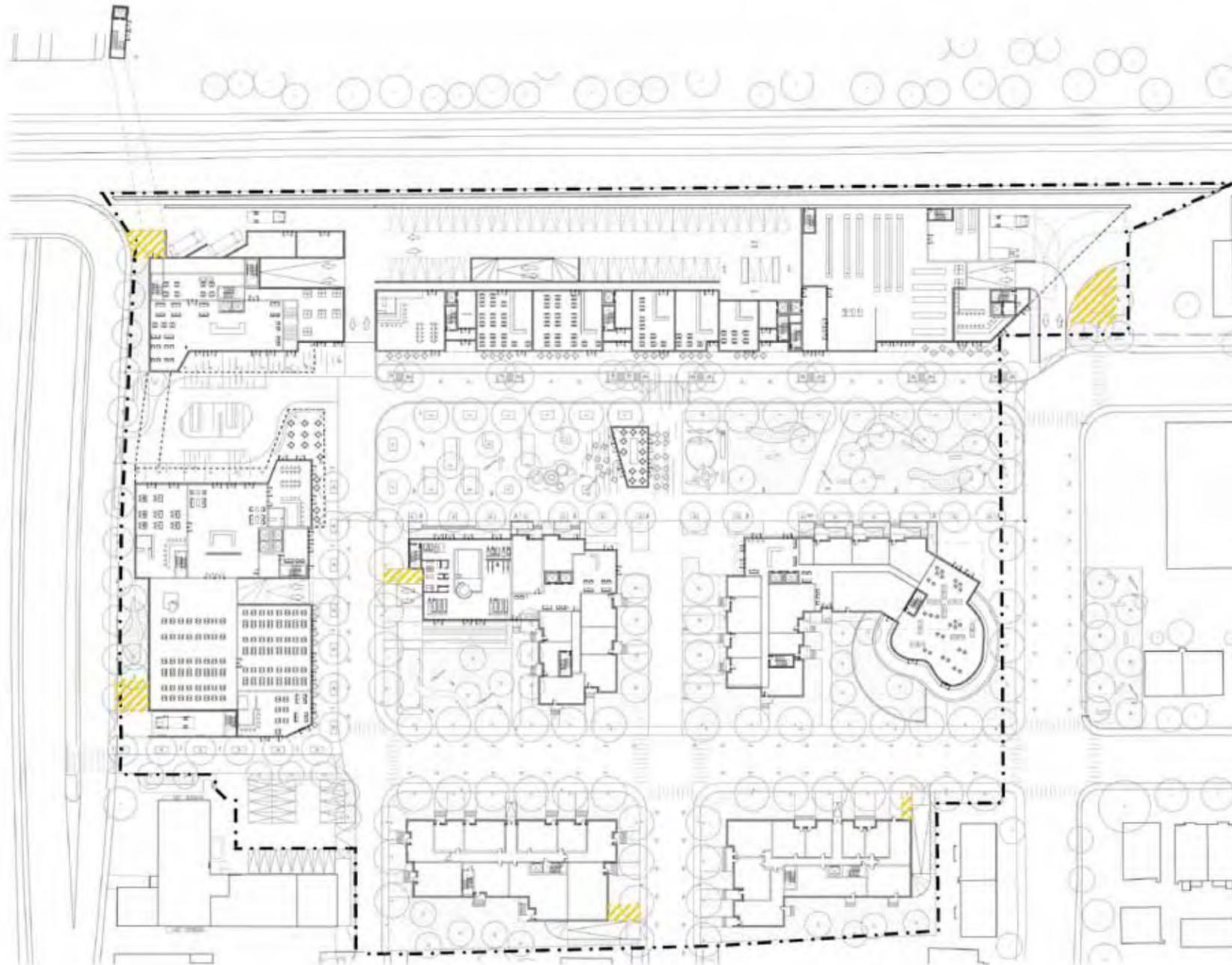
Façades pour affichage commercial



Par ses dimensions et ses alignements, l'affichage doit s'intégrer à l'architecture



## 3.19 GESTION DES DÉCHETS ET ET DES MATIÈRES PÉRISSABLES



Au regard des orientations du Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal, la gestion des déchets et des matières périssables des diverses affectations du projet répond aux préoccupations de l'administration municipale sur le recyclage, la propreté et la récupération.

### GESTION DES DÉCHETS ET RECYCLAGE

- Déterminer le mode d'entreposage des matières résiduelles et localiser de manière peu visible les équipements voués à leur gestion lors des jours de collecte.
- Si possible, intégrez de nouvelles technologies afin de dissimuler les équipements de gestion des matières résiduelles à l'aménagement urbain.
- Garder les contenants à l'intérieur d'un bâtiment principal ou de services jusqu'au jour de la collecte.
- Concevoir des bâtiments avec des espaces intérieurs pour l'entreposage des déchets et des matières recyclables. Ces espaces doivent être accessibles pour faciliter les différentes collectes mécanisées.
- Dissimuler le plus que possible derrière un écran architectural ou végétal les contenants entreposés à l'extérieur lors des jours de collecte.



#### Lieu d'entreposage des contenants les jours de collecte uniquement

Ceux-ci sont regroupés le plus que possible ensemble et sont intégré à un aménagement paysager.

1 août 2016

Reçu le

# ARCHITECTURE DE PAYSAGE

# 4



### LE PASSAGE PIÉTON DU PARC PUBLIC

Le passage, qui fait partie intégrante du parc, permet d'établir la limite avec les bâtiments de l'îlot central. Celui-ci, large de 4,5 mètres, serait en pavés et bordé d'arbres et de mobilier qui contribuent également à le définir. Un tel passage permet une extension du domaine public qui est sans aucun doute plus intéressante que la présence d'une rue à cet endroit. Les accès directs aux habitations sont quant à eux clairement identifiables par le changement de matérialité, la différence de niveaux (+/- 900 mm), ainsi que les retraits qui permettent d'offrir une intimité aux occupants.

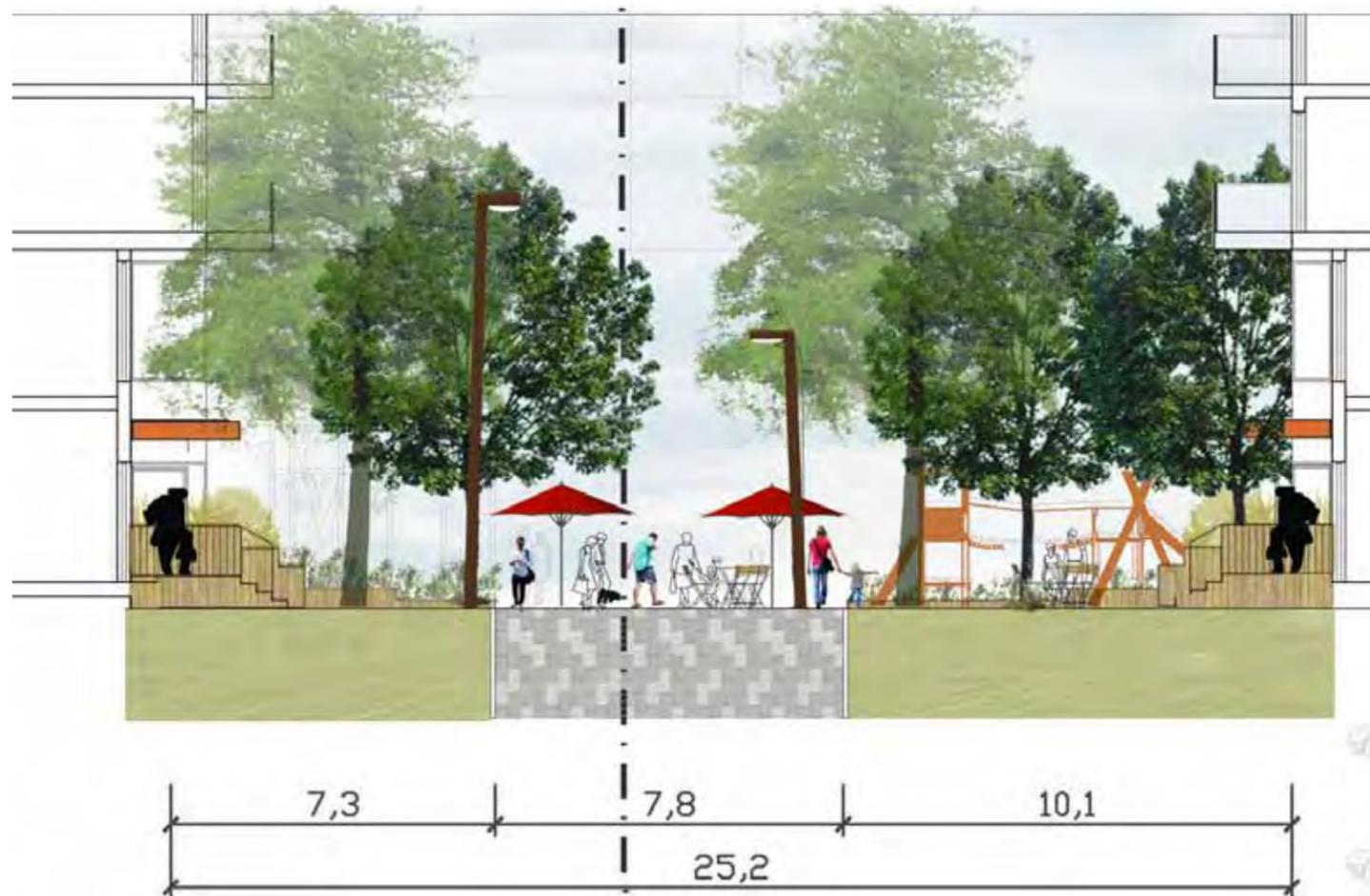


## 4.2 AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PRIVÉ

### 4.2.1 ESPACES COLLECTIFS

#### PASSAGES PIÉTONS DE L'AVENUE MOUNTAIN SIGHTS ET DU MADA CENTER

La mobilité et la circulation à l'intérieur du site se veulent fluides, et ce, surtout à l'échelle du piéton. Afin de favoriser des liens entre les différents espaces et d'éviter les impasses, des passages sont créés, ce qui permet également une bonne lecture visuelle dans le projet. La qualification de ses passages se fait surtout au niveau de la matérialité ce qui permet d'établir les différences de relation (de public à privé).



Jardin Windsor. Montréal



Jardin Windsor. Montréal



Allée de Berlin Spandau. Paris, France.



Arrondissement de Côte-des-Neiges -  
Notre-Dame-de-Grâce  
Direction de l'aménagement urbain et  
services aux entreprises  
Division de l'urbanisme

1 août 2016

Reçu le

## PERSPECTIVES SUR LE PASSAGE PIÉTON



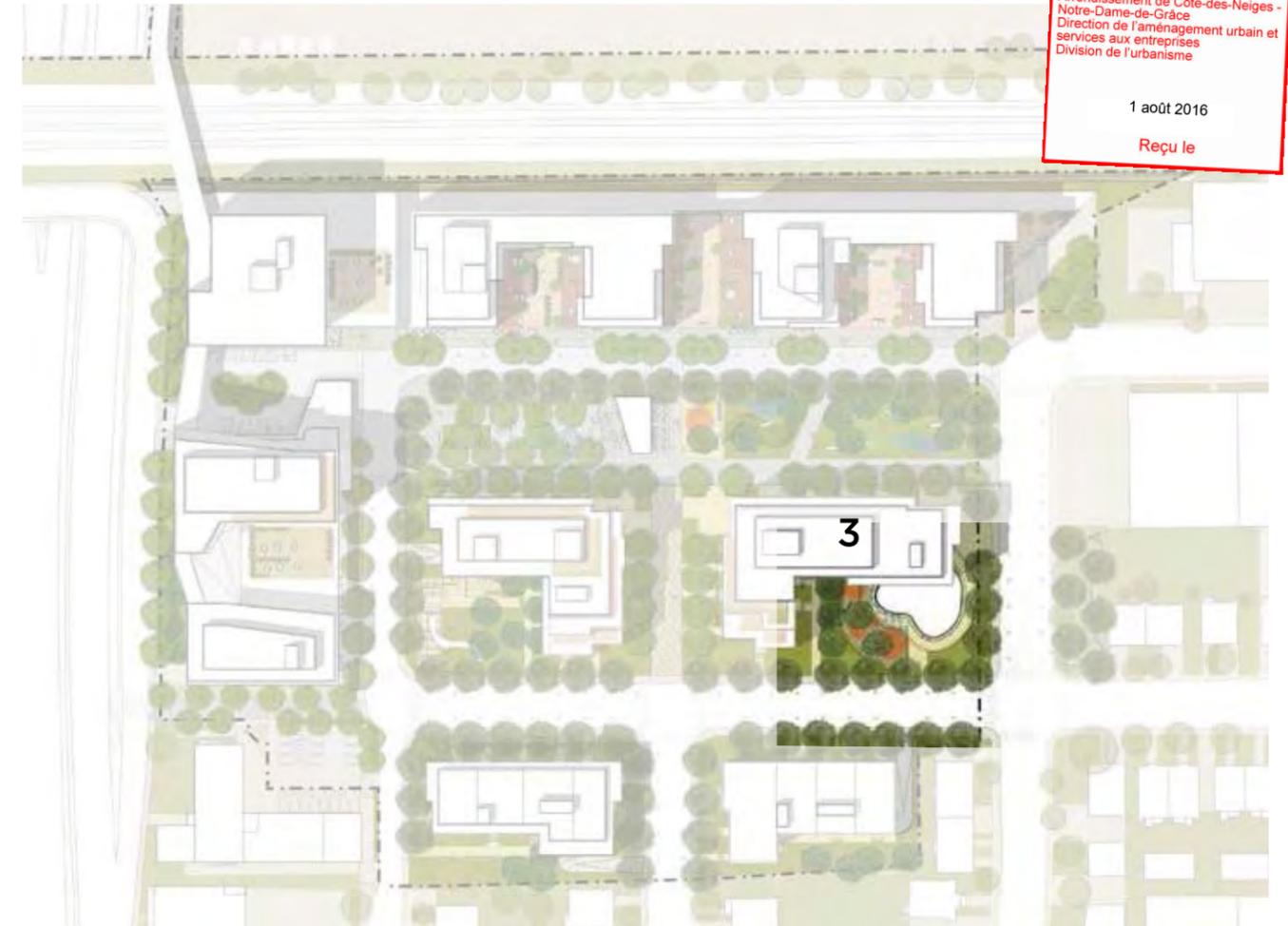
## 4.2.2 COURS PRIVÉES

### COUR DE LA GARDERIE - BAT. 3

L'espace végétalisé du bâtiment 3 qui donne sur la rue Mackenzie est en partie dédié à l'extension extérieure de la garderie qui se trouve aux deux premiers niveaux du bâtiment. Cet usage civique peut à la fois profiter de la présence du parc public situé à l'avant, mais nécessite également un espace plus intime, uniquement dédié aux besoins des enfants. Il est proposé de créer un aménagement en plusieurs paliers, avec des pastilles de couleur qui anime l'espace.

Une délimitation de cet espace de jeux est possible par la présence d'une paroi en bois ajourée qui serait réfléchi de façon intégrée avec l'aménagement de la cour arrière afin de contribuer à l'espace de celle-ci. La paroi de bois est parfois une clôture, parfois elle se transforme en mobilier intégré ou encore en un pavillon de jeux.

Les différences de textures, de sols, de niveaux et d'ensoleillement permettent de créer un environnement à la fois sécuritaire et stimulant qui maximise l'espace extérieur.



Paliers et terrassements : Tangshan Géopark Museum, Hassell. Jiangsu, Chine.



Espace libre et éléments de couleur à l'aire de jeux. Alfortville, France.

## PERSPECTIVES SUR L'ESPACE COLLECTIF DU BÂTIMENT NO.3

### COURS COLLECTIVES AU NIVEAU DU SOL

Ces espaces sont à programmation variable et dédiés exclusivement aux résidents des ensembles qui les définissent. Ces espaces:

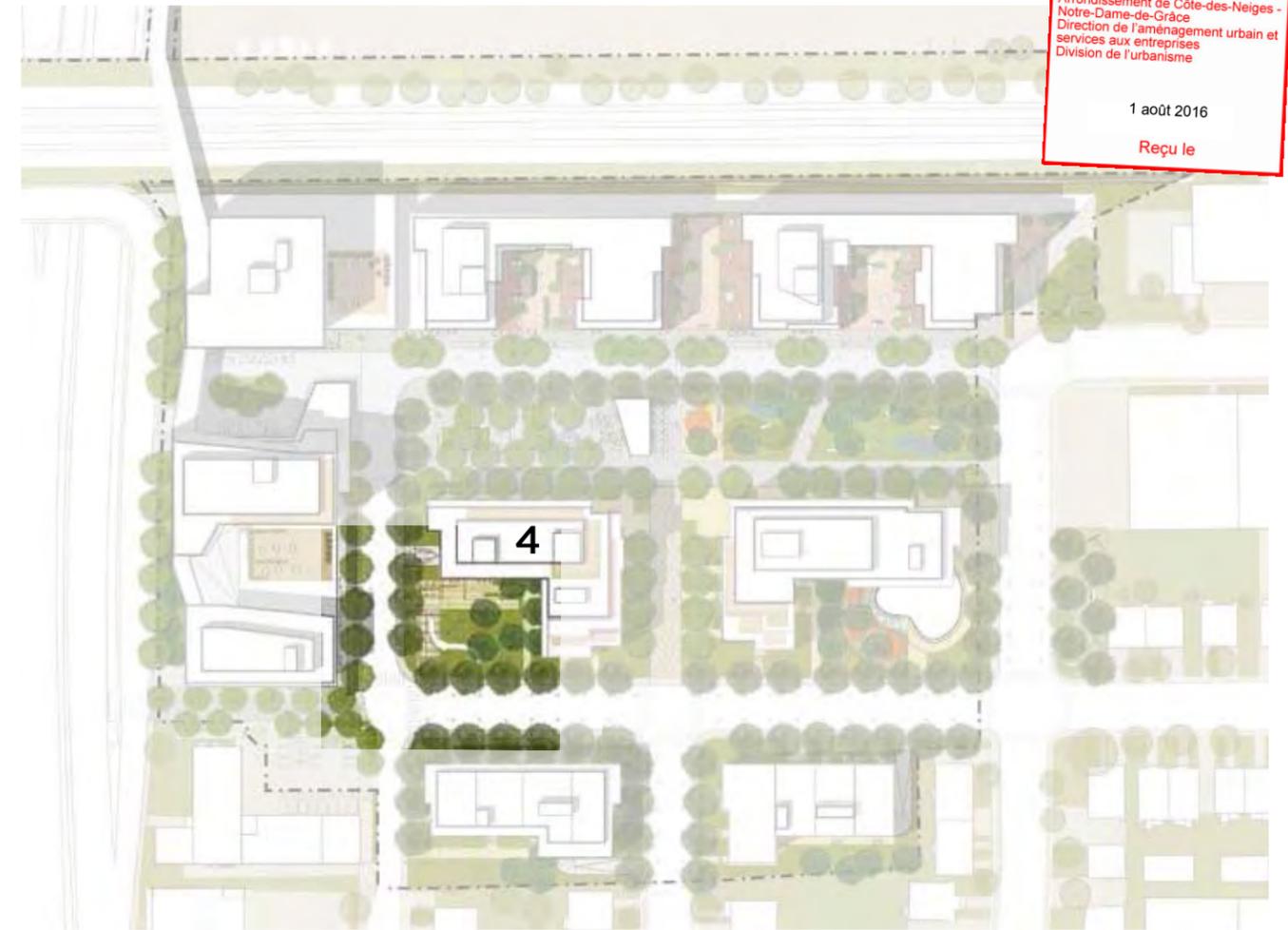
- Doivent être paysagers en empruntant au langage du jardin et définissent par le fait même une notion de privauté et d'exclusivité. Ces cours collectives sont propices aux modulations de terrains afin de créer une variété d'ambiance tout en préservant les aires privatives des aires communes.
- S'inscrivent dans un effort afin de limiter au maximum la construction de stationnement en dehors de l'emprise bâtie des immeubles prévus au projet, ceci afin de permettre la plantation d'arbres à grand déploiement et d'assurer la pérennité de ces arbres.
- Prévoient une épaisseur de sol d'un minimum de 750 mm au-dessus des dalles de toits enfouies sous les espaces des cours collectives afin de permettre la plantation d'arbres de moyens gabarits.
- Incorporent des aires de plantations comportant des arbres, des arbustes, des vivaces et l'utilisation de haies vives afin de définir clairement la distinction et la gradation entre les zones privées et les zones semi-privées (esplanades, stationnements, entrées aux bâtiments).
- Doivent être privatisés par l'usage de plantation ou par le nivellement du sol. L'utilisation de clôtures est proscrite sur l'ensemble du projet sauf si elles sont requises par la loi (par exemple, pour une piscine extérieure).



#### COUR DU BÂTIMENT 4

Les espaces collectifs qui sont dégagés sur la rue Mackenzie sont traités à titre de parvis végétalisé où se trouvent l'entrée principale du bâtiment ainsi que des logements en accès directs.

Dans le cas du bâtiment 4, un généreux terrassement vient prolonger cet usage vers le parvis végétalisé de la rue Mackenzie. On peut imaginer une utilisation sportive de l'espace collectif grâce à des structures et des aménagements extérieurs. De plus, un pavillon de jardin ajouré ainsi qu'un long banc intégré vient définir le coin de la rue Mackenzie et Trans-Island et propose un espace un peu plus à l'ombre et de repos à cet endroit. La configuration paysagère permet ainsi de clarifier l'usage de cet espace et de favoriser l'utilisation de celui-ci par un maximum de résidents.



Structure ajourée et mobilier intégré. Parc Maria Martori. Tarragona, Espagne.



Pavillon de jardin. The Key Station - Ratchapreuk, Thaïlande.



Structure hybride pouvant servir à des fins de sport. Common unity residential /

PERSPECTIVES SUR L'ESPACE COLLECTIF DU BÂTIMENT NO.4



### 4.2.3 DÉBARCADÈRE DE L'HÔTEL

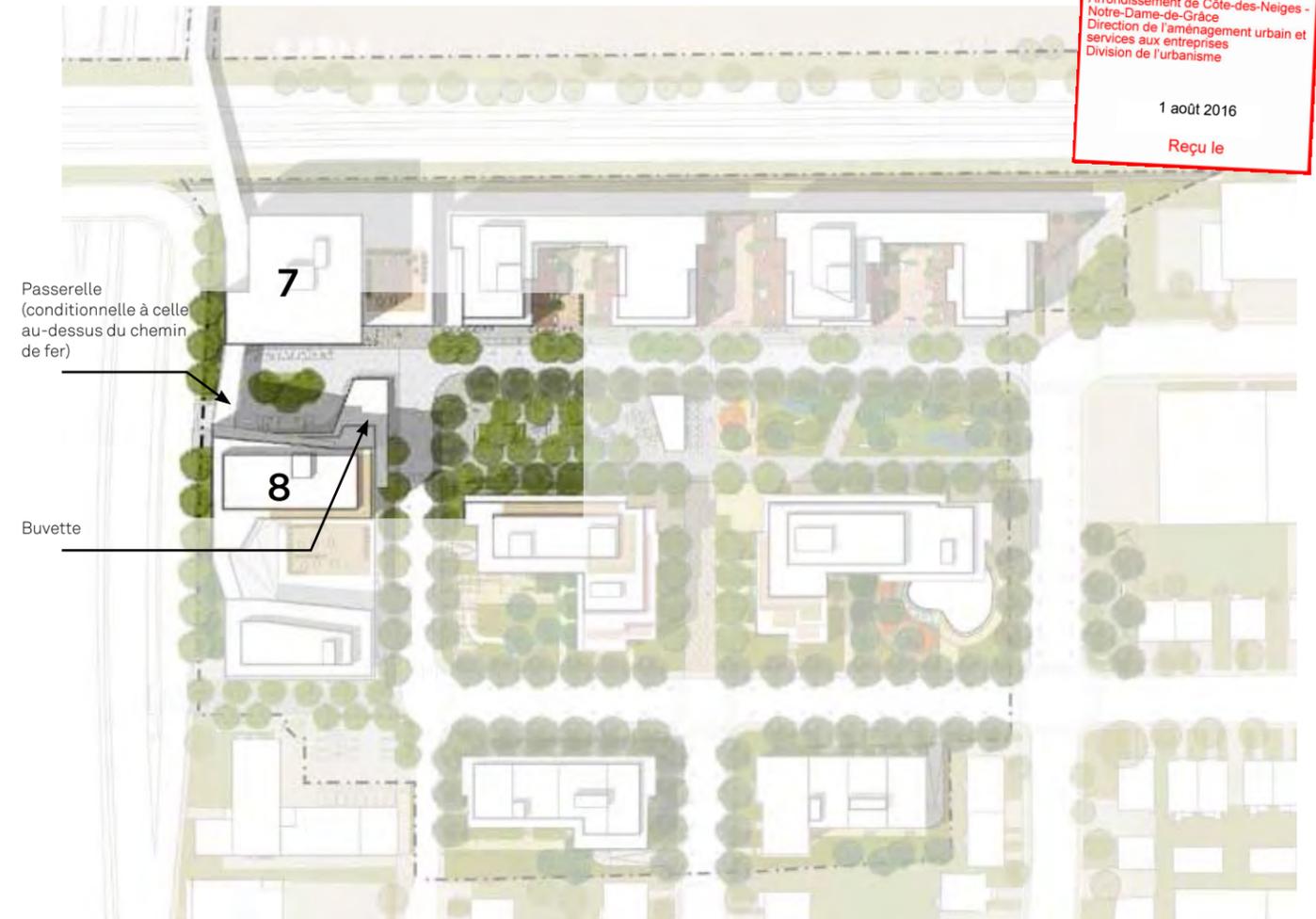
Afin de mener à bien les fonctions du bâtiment à usage commercial/bureaux ainsi que le bâtiment de l'hôtel, un débarcadère a été proposé au sein du projet. Les bâtiments 7 et 8, la passerelle qui les relie et l'avancée du basilaire de l'hôtel forment un ensemble bâti qui circonscrit l'espace occupé par le débarcadère.

En pavé de béton avec un aménagement central plutôt végétalisé il permet à la fois une circulation fluide des automobilistes, mais également la présence de piéton par ses larges trottoirs.

Ses dimensions et son rôle sont importants car c'est un espace de transit, un lieu d'arrivée pour de nombreux usagers mais une attention particulière est portée à son aménagement afin d'en minimiser l'impact sur l'ensemble du projet.

Le volume de l'hôtel s'étire le long de la rue Trans-Island et accueille un usage de type public, tel qu'une buvette. Celle-ci permet d'animer cette façade donnant sur le parc et poursuit le caractère/usage/fonction commercial de l'avenue de Courtrai vers l'hôtel.

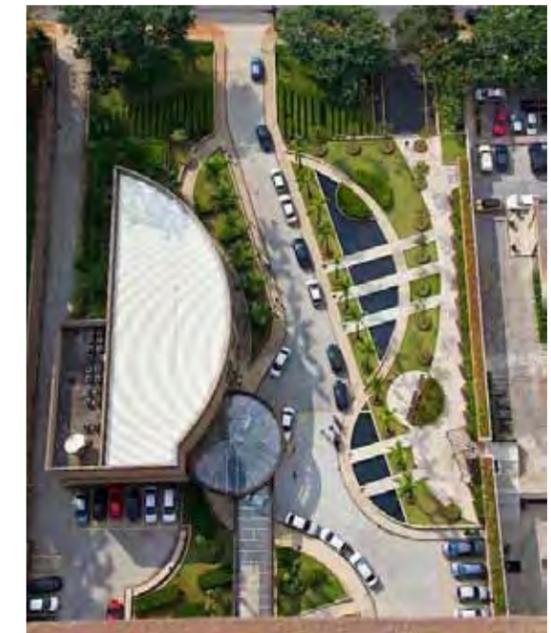
Uniquement le basilaire est prolongé afin de laisser les étages supérieurs dégagés et assurer un maximum d'ensoleillement à l'intérieur du projet tout en minimisant les vis-à-vis.



Débarcadère comme lieu hybride (piéton et véhiculaire) défini par le cadre bâti. Four season hotel. Toronto, Canada.



Large trottoir et débarcadère comme élément paysager. Normal, É.-U.



Espace d'accueil et de seuil. São Paulo, Brésil.

INTERFACE ENTRE LE PARC ET LE DÉBARCADÈRE



1 août 2016

Reçu le

## RÉALISATION DE L'ÉTUDE

---

ATELIER CHRISTIAN THIFFAULT  
3641 boulevard Saint-Laurent,  
Montréal (Québec) H2X 2V5  
t. 514.678.3952  
www.atelierct.ca | info@atelierct.ca

Ont collaboré à la réalisation de cette étude :

Christian Thiffault, architecte MOAQ et designer urbain ADUQ  
Christine Robitaille, M. Arch. stagiaire en architecture et designer urbain ADUQ  
Pauline Gayaud, architecte paysagiste et designer urbain ADUQ

---