

Avis public



CONSULTATION PUBLIQUE ÉCRITE

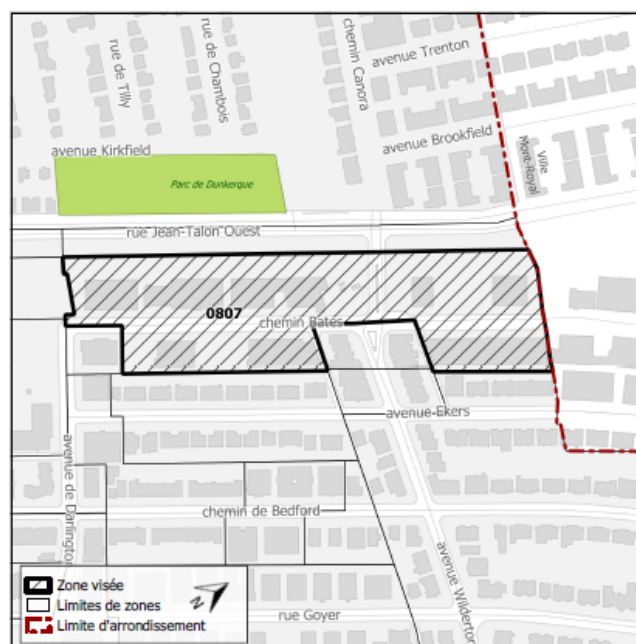
Projet de résolution CA20 170065 approuvant le projet particulier PP-118 visant à autoriser la démolition du bâtiment situé au 2585, chemin Bates et la construction d'un bâtiment résidentiel comportant 6 étages et plus de 36 logements, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017)* – dossier 1193558040

AVIS est par les présentes donné, par la soussignée, que le projet de résolution CA20 170065 approuvant le projet particulier PP-118 décrit ci-dessus a été adopté par le conseil d'arrondissement lors de la séance ordinaire tenue le 11 mars 2020 et fera l'objet d'une consultation écrite de 30 jours, en conformité des arrêtés ministériels 2020-008 et 2020-033 et de la résolution CA20 170182.

QUE l'objet de ce projet de résolution vise à :

- autoriser la démolition du bâtiment actuel;
- autoriser une hauteur de 6 étages malgré les dispositions qui ne permettent que 5 étages;
- autoriser un usage H.7 (habitation de plus de 36 logements);
- autoriser un alignement de construction d'environ 0 mètre sur l'avenue Wilderton et d'environ 2,5 mètres sur le chemin Bates (absence de bâtiments de référence);
- autoriser un nombre maximal d'unités de stationnement (moins de 1 unité pour 22 logements).

QUE ce projet particulier vise la zone 0807 ci-après illustrée :



QUE ce projet de résolution est susceptible d'approbation référendaire.

Toute personne peut transmettre ses commentaires ou questions par écrit relativement à ce projet de résolution du lundi 6 juillet jusqu'au mercredi 5 août 2020 à 16 h 30 de la manière suivante :

- par la poste, à la Division du greffe de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, 5160, boulevard Décarie, bureau 600, Montréal (Québec) H2X 3H9
- en complétant le formulaire en ligne disponible sur la page internet de l'arrondissement, à la section « Conseil d'arrondissement et consultations publiques » ou en cliquant sur le lien suivant : [Formulaire](#)

Toute personne adressant un commentaire ou une question doit s'identifier avec son nom et son adresse ainsi qu'un numéro de téléphone ou une adresse courriel afin qu'il soit possible de la contacter facilement. L'adresse du projet ou le numéro de résolution concerné (CA20 170065) doit également être mentionné.

Une séance de consultation en visioconférence se tiendra le 9 juillet 2020 à 18h30, au cours de laquelle l'arrondissement entendra les personnes qui désirent s'exprimer à ce sujet. L'accès à la séance de consultation se fera par le biais de la page internet de l'arrondissement dont l'adresse est montreal.ca/cote-des-neiges-notre-dame-de-grace, en cliquant sur l'événement à la section « Conseil d'arrondissement et consultations publiques ».

Le projet de résolution, le sommaire décisionnel qui s'y rapporte ainsi qu'une présentation qui explique le projet de résolution et les conséquences de son adoption sont accessibles sur le site internet de l'arrondissement dont l'adresse est : montreal.ca/cote-des-neiges-notre-dame-de-grace, en cliquant sur « Conseil d'arrondissement et consultations publiques ». Toute personne qui en fait la demande peut obtenir une copie du projet de résolution sans frais. Pour toute information additionnelle vous pouvez communiquer avec nous par courriel au consultation.cdn-ndg@montreal.ca.

Le présent avis ainsi que ce projet de résolution et le sommaire décisionnel qui s'y rapporte sont également disponibles sur le site Internet de l'arrondissement dont l'adresse est : montreal.ca/cote-des-neiges-notre-dame-de-grace, en cliquant sur « Avis publics ».

FAIT à Montréal, ce 29 juin 2020.

La secrétaire d'arrondissement substitut,

Julie Faraldo-Boulet

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

Séance ordinaire du mercredi 11 mars 2020

Résolution: CA20 170065

PROJET DE RÉSOLUTION - PROJET PARTICULIER PP-118

Il est proposé par Lionel Perez

appuyé par Christian Arseneault

D'adopter, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017), un premier projet de résolution approuvant le projet particulier PP-118 visant la démolition du bâtiment situé au 2585, chemin Bates et la construction d'un bâtiment résidentiel de 6 étages.

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

SECTION I

TERRITOIRE D'APPLICATION

1. La présente résolution s'applique à la propriété sise sur les lots 2 174 090, ainsi qu'une partie des lots 2 174 273 et 2 515 575 du cadastre du Québec, tel qu'illustré sur le plan « Territoire d'application » joint en annexe A à la présente résolution.

SECTION II

AUTORISATIONS

SOUS-SECTION I

DÉMOLITION DE L'IMMEUBLE

2. La démolition du bâtiment existant sis aux 2585, chemin Bates et la construction en lieu et place d'un bâtiment de 6 étages sont autorisées conformément aux conditions prévues à la présente résolution.

SOUS-SECTION II

ARTICLES VISÉS

3. Aux fins de l'article 2, il est notamment permis de déroger aux articles 9, 21, 22, 52 à 65, 71, 123 et 560 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276)

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

SOUS-SECTION III **USAGES**

4. En plus des usages autorisés par le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276), un usage principal de la catégorie H.7 est autorisé.
5. Un établissement pour un usage de la catégorie C.2 est obligatoire au rez-de-chaussée du bâtiment. Cet établissement doit avoir front sur la totalité de l'avenue Wilderton.

SOUS-SECTION IV **CADRE BÂTI**

6. La hauteur maximale du bâtiment est de 6 étages et de 24 m incluant la construction hors toit.
7. Les alignements de construction et les dimensions des marges sont déterminés par l'implantation au sol du bâtiment telle que représentée à l'annexe B de la présente résolution, en autorisant une variation d'au plus 0,25 m.
8. Le nombre maximal de stationnements autorisés est de 22. Il n'y a pas de nombre minimal de stationnements.

SECTION III **AUTORISATIONS**

SOUS-SECTION I **DISPOSITIONS APPLICABLES À LA DÉMOLITION DU BÂTIMENT EXISTANT**

9. Une demande de certificat d'autorisation de démolition visant le bâtiment existant sis sur le lot 2 174 090 du cadastre du Québec doit être déposée auprès de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises dans les 12 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.

10. 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 du futur bâtiment.

11. Dans les 12 mois suivants la date de la délivrance du certificat de démolition, le territoire d'application 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.

12. Une garantie monétaire de 100 000 \$ doit être fournie préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition afin d'assurer le respect des conditions énoncées aux articles 10 et 11.

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.

SOUS-SECTION II

AMÉNAGEMENT DES COURS ET DES TOITS

13. 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.

14. 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.

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

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

16. La localisation du TSS est autorisée derrière le plan de façade principale sur le chemin Bates montrée sur le plan de l'annexe B.

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

18. En plus d'une ou plusieurs construction(s) hors toit abritant une partie d'un logement, un corridor commun et un espace commun d'au plus 16 m² sont autorisés au-dessus du 6^e étage.

SOUS-SECTION III

USAGE ET STATIONNEMENT

19. L'usage « Location de véhicules à court terme (moins de 96 heures) » est autorisé.

Aux fins de l'usage mentionné au premier alinéa, il est possible d'aménager un local d'affaires d'au plus 10m² au rez-de-chaussée du bâtiment. L'affichage de cet usage est interdit.

20. Aux fins de l'exercice de l'usage mentionné à l'article 19, le nombre d'unités de stationnement peut être inclus dans le nombre maximal d'unités de stationnement.

21. Aucun stationnement pour véhicules extérieur n'est autorisé sur le territoire d'application.

SOUS-SECTION IV

CONDITIONS SPÉCIFIQUES ET MESURES DE MITIGATION

22. Des plans et devis présentant les mesures de protection contre les collisions et les déraillements doivent être déposés au soutien d'une demande de 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 projet de redéveloppement d'un site localisé en bordure de la voie ferrée au 2585, chemin Bates, Montréal, QC » joint en annexe C à la présente résolution.

23. Les fenêtres de l'élévation donnant du côté de la voie ferrée doivent être à double vitrage respectant au minimum les prescriptions suivantes : 6 mm d'épaisseur – 400 mm d'espace d'air – 6 mm d'épaisseur.

24. Un mur anticollision, indépendant de la structure du bâtiment et agissant comme barrière physique entre la voie ferrée et le bâtiment doit être implanté entre la limite d'emprise de la voie ferrée et ce bâtiment.

Ce mur doit être localisé dans les 2 premiers mètres de la limite de propriété de ce bâtiment et peut avoir une hauteur de 2 m à 3 m.

25. Une étude détaillée des impacts éoliens et des mesures de mitigation de ces impacts éoliens doit accompagner la demande de permis de construction.

SOUS-SECTION VI

OBJECTIFS ET CRITÈRES

26. Aux fins de la délivrance d'un permis de construction ou de transformation impliquant une nouvelle construction, un agrandissement de plus de 100 m² ou une modification de l'apparence extérieure, de l'implantation ou de l'aménagement des espaces extérieurs relatifs au 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).

27. Objectif 1 :

Favoriser la construction d'un bâtiment d'architecture contemporaine qui établit un dialogue entre le domaine public, actuel et futur, et les espaces privés.

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° démontrer que le choix des matériaux vise un haut niveau de durabilité;
- 3° assurer une porosité entre le rez-de-chaussée du ou des établissements commerciaux et les espaces extérieurs notamment en optimisant le pourcentage de fenestration, ainsi que la transparence du vitrage et l'absence d'obstacles devant les fenêtres;
- 4° 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;
- 5° minimiser l'impact des équipements techniques et mécaniques situés sur le toit.

28. Objectif 2 :

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

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;
- 2° tendre à positionner les équipements mécaniques de manière à ne pas nuire à l'utilisation du toit par les occupants;
- 3° favoriser l'aménagement de stationnement pour vélo de manière sécuritaire et facilement accessible;
- 4° favoriser une gestion des déchets ayant un impact mineur sur les circulations piétonne cyclable et véhiculaire.

29. Objectif 3 :

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 le passage des trains par les mesures les plus appropriées telles l'usage de verre double vitrage spécifique, une insonorisation précise de l'enveloppe extérieure ainsi qu'un pourcentage de fenestration bien calibré, un isolant phonique appliqué en sous-face de balcons et des logements ayant un minimum de chambres donnant sur les façades exposées.

30. 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 D'IMPLANTATION DU BÂTIMENT

ANNEXE C

RAPPORT INTITULÉ « **Étude de viabilité pour un projet de redéveloppement d'un site localisé en bordure de la voie ferrée au 2585, chemin Bates, Montréal, QC** »

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

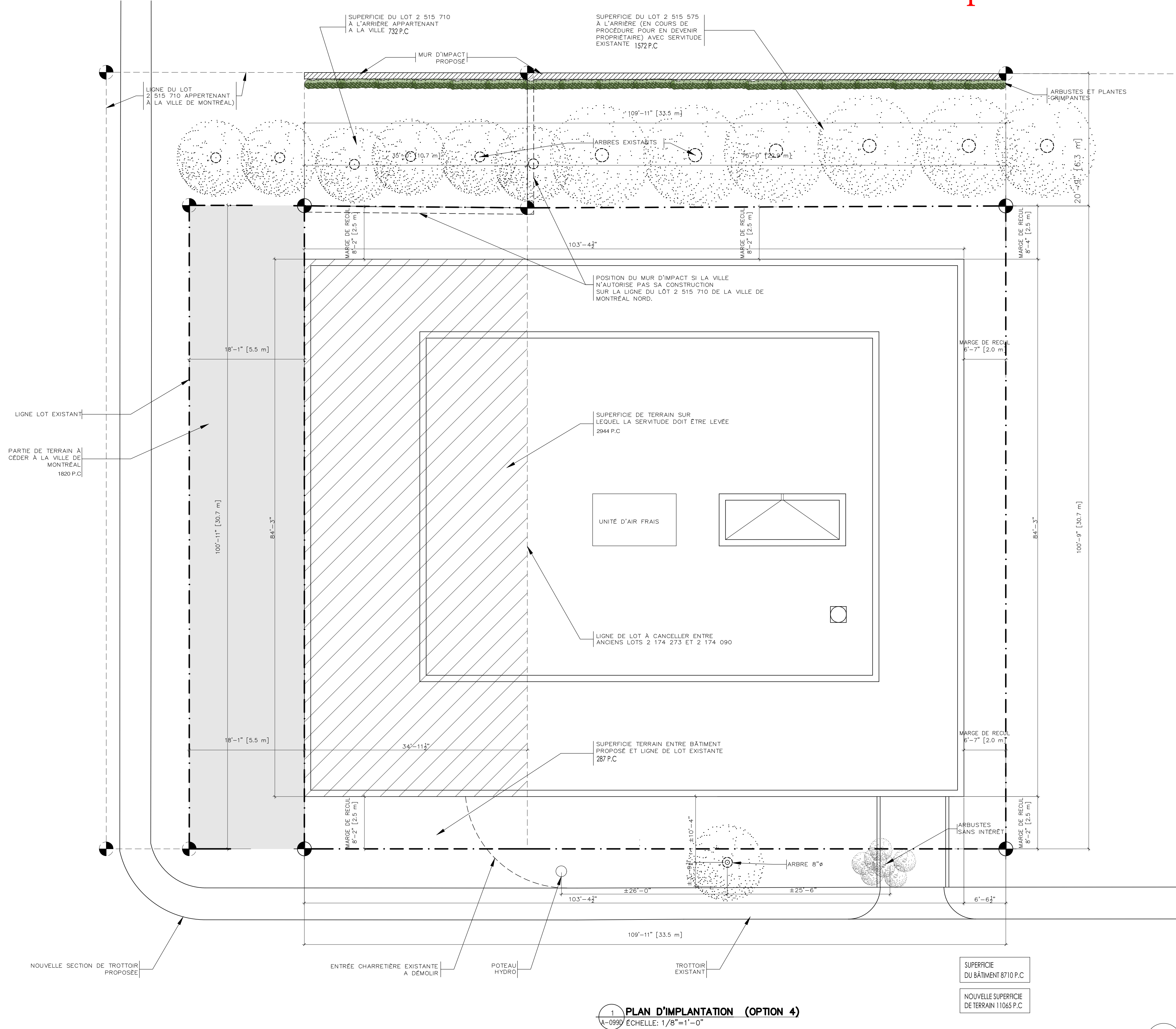
40.08 1193558040

Geneviève REEVES

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 13 mars 2020

ANNEXE B-Plan d'implantation du bâtiment



1 PLAN D'IMPLANTATION (OPTION 4)
A-0999 ÉCHELLE: 1/8"=1'-0"

L'entrepreneur général doit vérifier toutes les cotes et dimensions. Toutes les erreurs et omissions devront être signalées aux architectes. Les dimensions ne doivent pas être mesurées directement sur ce dessin. Ce dessin ne pourra être utilisé pour la construction qu'après avoir été signé par les experts-conseils.
 The general contractor shall check and verify all dimensions and report all errors and omissions to the Architects. Do not scale the drawing. This drawing shall not be used for construction purposes until signed by the Consultants.

REVISIONS		
no.	date (j/m/a)	description
B	25/02/2020	ÉMIS POUR APPROBATION
A	17/02/2020	ÉMIS POUR APPROBATION
no.	date J/M/A	description

DESSINS EN COURS DE TRAVAIL NE PAS UTILISER POUR CONSTRUCTION 25.02.2020

ISSUES

mécanique-électricité:

structure:

design intérieur:



FISCHER RASMUSSEN WHITEFIELD ARCHITECTES
 370 rue Guy suite 209
 MONTRÉAL QUÉBEC H3J 1S6
 TEL: (514) 933-4137
 WEB SITE: www.frwarchitects.com E-MAIL: marc@frwarchitects.com

titre du projet/project title
Nouveau Projet Résidentiel et commercial
 2585 CHEMIN BATES, MONTRÉAL QUÉBEC

titre du dessin/drawing title
PLAN D'IMPLANTATION OPTION 3

échelle/scale	1/8"=1'-0"	projet/project no.	17-09
date J/M/A	17/02/2020	revision no.	
dessine/drawn	AG/BC	dessin/drawing no.	
vérifié/checked	MR		A-099D

ANNEXE C

ÉTUDE DE VIABILITÉ POUR UN PROJET DE REDÉVELOPPEMENT D'UN SITE LOCALISÉ EN BORDURE DE LA VOIE FERRÉE AU 2585 CHEMIN BATES, MONTRÉAL, QUÉBEC

Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

26 février 2020

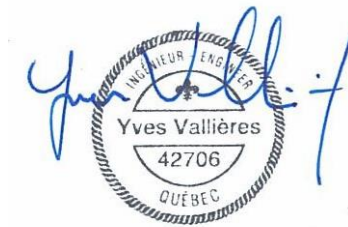
CDN-NDG



Présenté à :
Immeubles Greenstone inc.
2585 Chemin Bates, Suite #200
Montréal, (Québec) H3S 1A9
Attention : M. Avi Dayan

Préparé par :
Ingénierie RIVVAL
422, 19ème Avenue
Deux-Montagnes, (Québec) J7R 7H5
Courriel : gestionrivval@yahoo.ca

**ÉTUDE DE VIABILITÉ POUR UN PROJET DE
REDÉVELOPPEMENT D'UN SITE LOCALISÉ EN
BORDURE DE LA VOIE FERRÉE AU 2585
CHEMIN BATES, MONTRÉAL, QUÉBEC**



2019-04-05

Préparé par : _____
Yves Vallières ing.sr
Concepteur Sénior – Génie Ferroviaire

Table des matières

1.0	Introduction.....	4
2.0	Mise en contexte.....	5
3.0	Opérations ferroviaires courantes	6
3.1	Description du site existant à démolir	6
3.2	Caractéristiques topographiques.....	8
3.3	Tracé d'écoulement des eaux actuels du site et drainage.....	9
3.4	Distance du site par rapport aux infrastructures ferroviaires.....	9
4.0	Renseignements sur les installations ferroviaires	10
4.1	Informations générales.....	10
4.2	Géométrie, topographie, alignement, type de voie et présence d'aiguillage	11
4.3	Vitesse permise et conditions d'opération.....	11
4.4	Historique des déraillements	12
4.5	Occupation des voies et clientèles actuelles et futures prévues.....	14
4.6	Précisions sur les améliorations ou travaux futurs ou prévus pour le corridor ou toute disposition de protection en vue d'une expansion future.....	15
5.0	Renseignements sur la construction proposée.....	15
5.1	Dégagements et marges de recul de l'aménagement proposé par rapport au corridor ferroviaire 15	
5.2	Caractéristiques de protection contre les collisions et les déraillements proposées pour la nouvelle construction.....	17
5.3	Mesures de mitigation pour atténuer les vibrations	17
5.4	Mesures de mitigation pour atténuer les bruits	18
5.5	Renseignements sur la construction des aménagements.....	19
6.0	Détermination des dangers et risques des opérations ferroviaires.....	20
6.1	Sécurité – Volet déraillement.....	20
6.2	Sécurité – Volet intrusion	22
7.0	Conclusion.....	22
8.0	Références	23

Annexe A : CV - Yves Vallières ing.sr - Ingénierie RIVVAL inc.

1.0 Introduction

La firme Ingénierie RIVVAL inc. est mandatée par Immeubles Greenstone inc. afin de réaliser une étude de viabilité pour un projet de redéveloppement d'un site localisé au 2585 Chemin Bates, Montréal, Québec. Situé immédiatement au sud des voies ferrées du Canadien Pacifique, le site se trouve immédiatement au sud-est du passage à niveau de l'avenue Wilderton. Le projet de redéveloppement comportera des usages uniques résidentiels en bordure du corridor de chemin de fer du Canadien Pacifique.

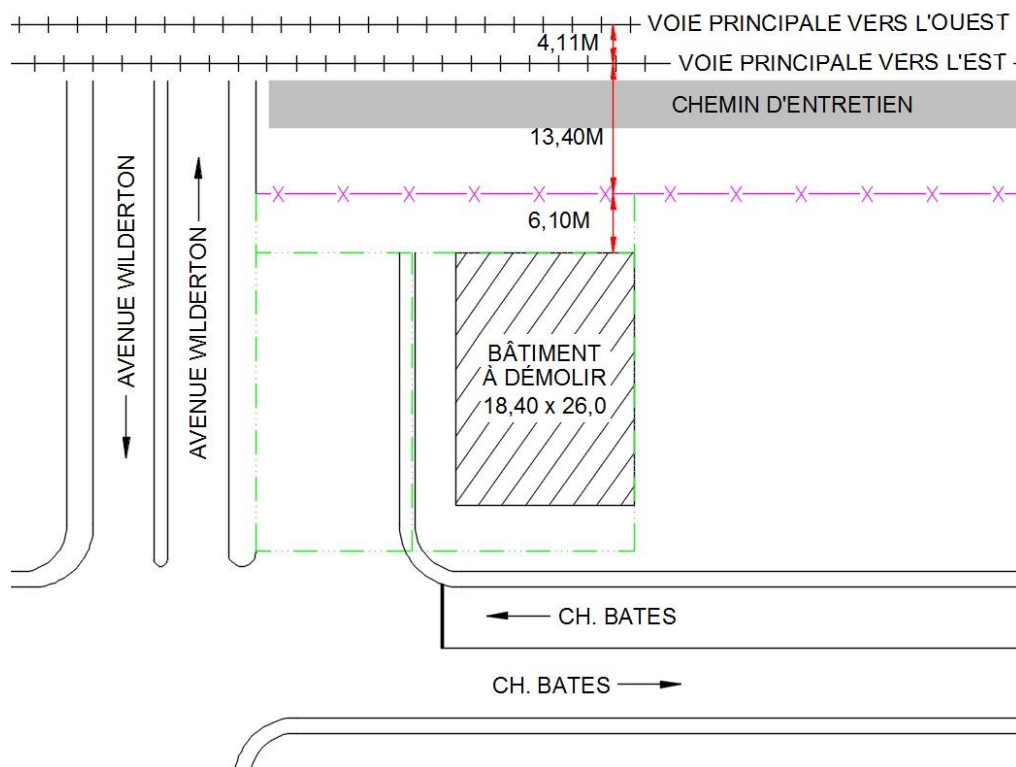


Figure 1. Plan d'ensemble du site existant.

L'étude de viabilité a pour but d'évaluer tout conflit qui pourrait résulter de la proximité entre l'aménagement proposé et le corridor ferroviaire, de même que toute incidence possible sur les activités du chemin de fer attribuable au nouvel aménagement pendant la phase de construction et par la suite. Elle vise aussi à permettre une évaluation des aménagements basée sur les caractéristiques propres au site et, par conséquent, la détermination des mesures d'atténuation appropriées.

Pour ce faire, l'étude de viabilité traitera des éléments suivants :

Section 2.	Mise en contexte
Section 3.	Renseignements sur le site
Section 4.	Renseignements sur les installations ferroviaires
Section 5.	Renseignements sur l'aménagement
Section 6.	Renseignements sur la construction
Section 7.	Détermination des dangers et des risques et recommandations de mesures d'atténuation
Section 8.	Conclusion

2.0 Mise en contexte

De nos jours, de plus en plus d'anciens terrains au passé industriel ou commercial sont redéveloppés selon un autre usage. Dans un contexte de densification des zones urbaines et dans le but de contrer l'étalement urbain, il n'est pas étonnant de constater que plusieurs territoires qui autrefois ne présentaient aucune valeur aux yeux des promoteurs fassent aujourd'hui l'objet de projet ambitieux de grande envergure.

Dans ce contexte, la compagnie Immeubles Greenstone inc. souhaite procéder au redéveloppement du site industriel situé au 2585 Chemin Bates et y propose entre autres la démolition du bâtiment existant et la construction d'un nouveau bâtiment de 7 étages abritant des condos à vocation résidentielle en bordure de la voie ferrée.

La question du voisinage entre les nouveaux projets et le chemin de fer a fait l'objet de plusieurs rapports au cours des dernières années, notamment le rapport *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* (Réf. 1) paru en mai 2013 pour le compte de La Fédération Canadienne des Municipalités (FCM) et L'Association des Chemins de Fer du Canada (ACFC). Ce rapport se veut un guide sur la manière d'aborder la coexistence des usages qui à priori semblent contradictoires, toujours dans l'optique où les municipalités tendent à vouloir densifier leur territoire. Ce rapport élabore sur les méthodes préférables et les méthodes alternatives de faire cohabiter les chemins de fer et les nouveaux aménagements. Les méthodes standards proposées s'appliquent relativement bien dans de grands espaces, puisqu'on parle ici d'une marge de recul de 30 mètres et de la réalisation d'une berme de 2,5 mètres de hauteur par 15 mètres de largeur. Par ailleurs, le rapport reconnaît qu'il peut s'avérer difficile, voire impossible d'aménager de telles mesures de mitigation dans les grands centres urbains. Afin de mettre en contexte la présente étude, voici un extrait du document *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* qui exprime bien la situation du site en question :

Dans les zones urbaines, en raison de la valeur et de la disponibilité restreinte des terrains, des pressions accrues s'exercent en vue de l'aménagement de terrains plus petits à proximité des corridors ferroviaires. Il est peu probable que de tels emplacements puissent permettre l'installation de berme et de marge de recul standards. (Réf. 1, Page 50)

En effet, dans le cas présent, la dimension du terrain existant vs le positionnement du corridor ferroviaire ne permet pas la mise en place de la marge de recul de 30 mètres et l'implantation de nouveaux bâtiments. Le document note aussi :

[...] il n'est pas vraiment logique de prévoir une marge de recul de 30 mètres dans des secteurs où la profondeur des terrains ne permet pas de l'aménager. Dans de nombreux cas, il peut être plus souhaitable pour les municipalités d'assurer la mise en place de mesures d'atténuation selon une approche adaptée à chaque site, au moyen de l'utilisation de l'outil d'évaluation de la viabilité des aménagements. (Réf. 1, Page 55)

Ainsi, la présente étude de viabilité servira à bien exposer les données relatives au site et aux installations ferroviaires, à cerner les enjeux et à proposer des mesures de mitigations adaptées à la réalité du site qui seront équivalentes aux mesures standards.

3.0 Opérations ferroviaires courantes

3.1 Description du site existant à démolir

Cette propriété abrite présentement un édifice à 3 étages à vocation industriel.



Photo 1. Bâtiments existants du 2585 Chemin Bates à démolir (PM 48.82 ADIR).



Photo 2. Arrière du bâtiment existant à démolir avec voies ferrées du Canadien Pacifique.

Un nouvel édifice à condo sera construit ensuite sur le terrain vacant. Le site, d'une superficie de 1200 m², est bordé par de nombreux réseaux de transport (STM, EXO, CP) dont la voie ferrée du Chemin de Fer Canadien Pacifique (CP) au nord.

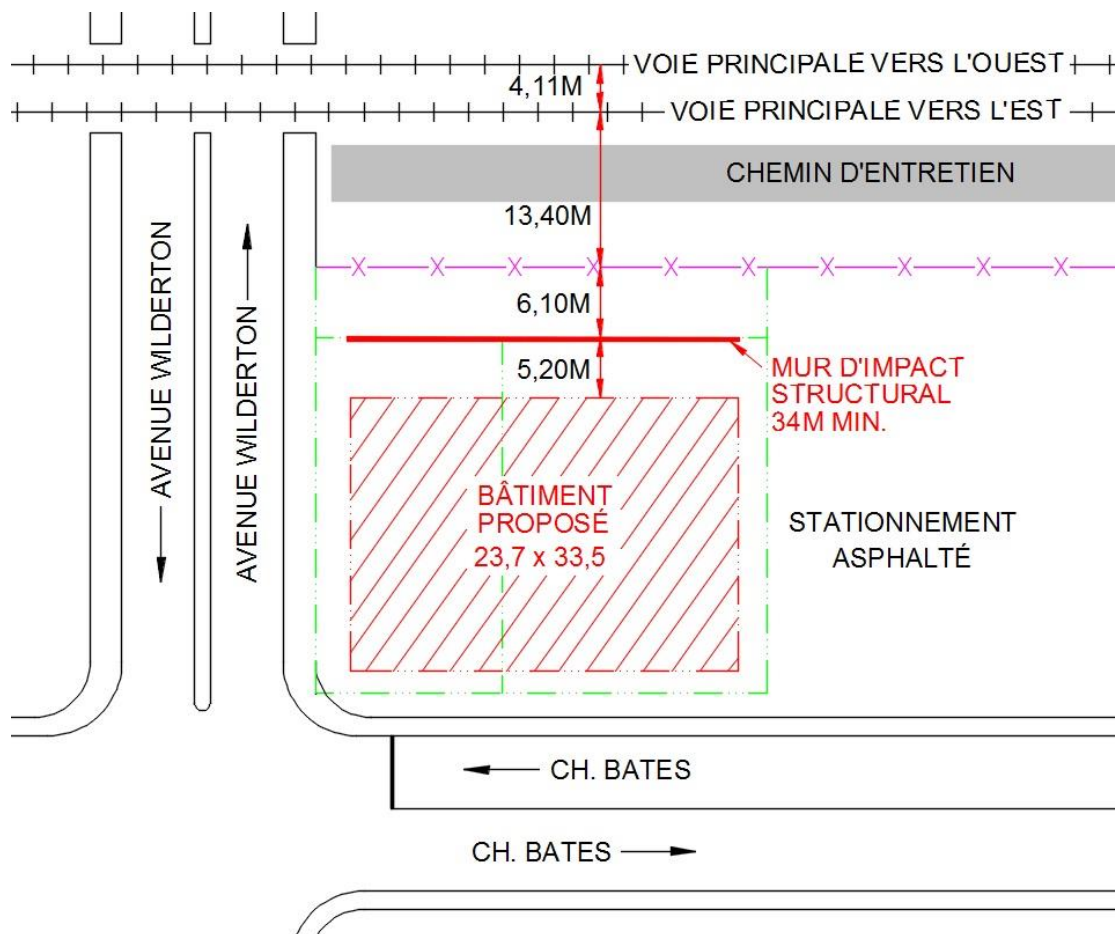


Figure 2. Plan d'ensemble du site proposé au PM 48.82 ADIR.

3.2 Caractéristiques topographiques

Le site est relativement plat, ne présentant qu'une faible variation de niveau de l'ordre de ± 300 mm sur l'ensemble du site (la topographie devra rester sensiblement la même étant donné la connexion nécessaire à faire avec les rues environnantes).

Par rapport aux voies ferrées, on note que le site est relativement au même niveau que les rails du CP ayant un fossé longitudinal le long du terrain du développeur. De telles élévations locales des rails sont typiques et le fossé assure le bon drainage des voies ferrées.

Le profil de chacune des voies ferrées est relativement plat et de niveau, sans aucun dénivélé. Veuillez-vous référer à la section 4.2 pour obtenir de plus amples renseignements sur la géométrie des voies ferrées.

3.3 Tracé d'écoulement des eaux actuels du site et drainage

Le site est considéré comme étant en entier composé de surfaces imperméables asphaltées ayant des espaces gazonnés de petite dimension en façade, sans rétention effectuée sur le site. En effet, les espaces au sol autour du bâtiment sont majoritairement en asphalte (stationnements) et en pelouse en façade. L'écoulement actuel des eaux de pluie du site, pour les toits, est en totalité acheminé par tuyauterie vers le réseau combiné sanitaire/pluvial de la Ville de Montréal, tandis que les eaux de pluie au sol convergent vers des puisards qui sont raccordés au même réseau combiné de la Ville de Montréal. De plus, il n'y a aucun rejet d'eau du site vers le fossé des voies ferrées à l'arrière du bâtiment.

Le projet proposé ne rejettera pas d'eau de pluie sur le domaine du CP. Les rejets pluviaux seront captés par le réseau pluvial de la municipalité.

Quant à elles, les voies ferrées sont présentement drainées par deux fossés longitudinaux aux limites nord et sud du corridor de transport. L'eau de surface s'écoule de part et d'autre des voies ferrées, et donc en direction des fossés en question, se trouvant à drainer de manière naturelle.

Le nouvel aménagement n'affectera aucunement le drainage de l'emprise ferroviaire comportant deux (2) voies ferrées.

3.4 Distance du site par rapport aux infrastructures ferroviaires

Le site partage sa ligne de lot avec le CP. Sur le terrain du CP, il y a 2 voies ferrées principales en place. Les voies principales sont situées à 13,40m et 17,51m de la ligne d'emprise ferroviaire sud.

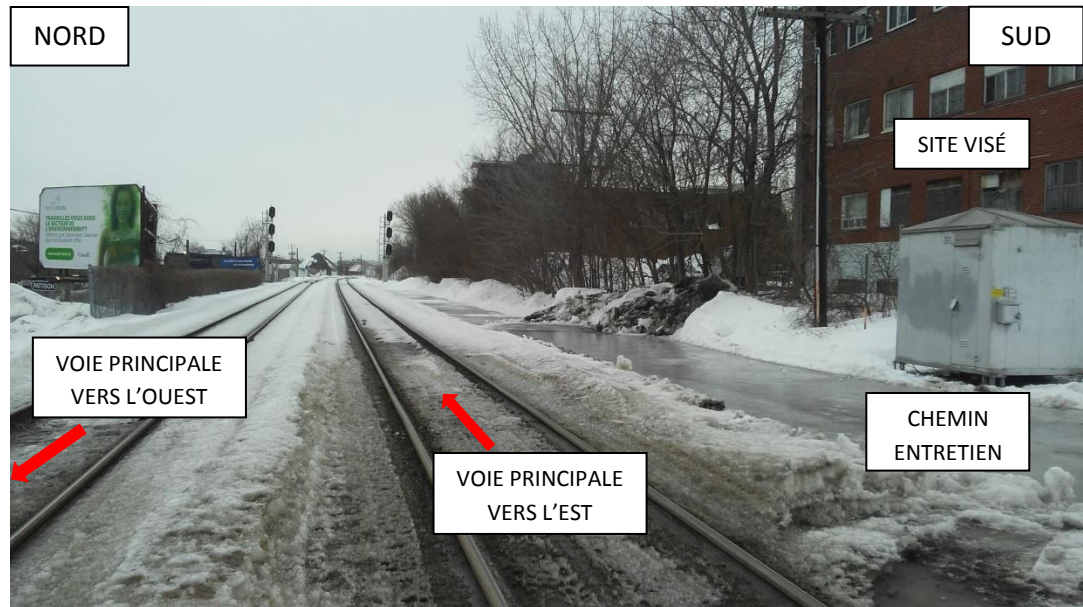


Photo 3. Corridor de transport ferroviaire montrant les deux voies ferrées principales. (Vue regardant vers l'est ... vers le viaduc Rockland).

4.0 Renseignements sur les installations ferroviaires

4.1 Informations générales

Le terrain est localisé au point milliaire 48.82 de la subdivision Adirondack. La voie principale de la subdivision Adirondack origine de Brookport (± 10 km à l'est de Farnham, Qc) et se termine au point milliaire 49.90 (sous le viaduc Rockland croisant les voies ferrées menant à Outremont). Ce corridor de transport ferroviaire est la propriété du CP, et est aussi utilisée par EXO pour la ligne de transport collectif Lucien L'Allier – Parc – Saint-Jérôme.

Au point milliaire 48.82, le corridor ferroviaire comporte 2 voies ferrées principales. Les voies principales sont situées à 13,40m et 17,51m de la ligne d'emprise ferroviaire sud.

La subdivision Adirondack est une artère importante pour le transport collectif d'EXO et de marchandise. En effet, durant les périodes de pointe (matin et soir) les trains de banlieue de la ligne Lucien L'Allier – Parc – Saint-Jérôme d'EXO circulent sur les deux voies principales (les voies les plus éloignées du site). De plus, la subdivision Adirondack, à cet endroit, constitue un lien direct de transport ferroviaire entre le Port de Montréal, la cour de triage St-Luc du CP et toutes les destinations majeures à travers le pays.

4.2 Géométrie, topographie, alignement, type de voie et présence d'aiguillage

- Il y a deux (2) voies ferrées adjacentes à la propriété;
- Toutes les voies sont en alignement tangent et parallèles aux limites sud du site;
- Il y a deux voies adjacentes à la propriété;
- Toutes les voies sont en alignement tangente et parallèles au site;
- La courbe la plus proche est à ± 215 mètres à l'est du site;
- L'aiguillage le plus proche se trouve à ± 80 mètres à l'ouest du site;
- La pente des voies ferrées est pratiquement nulle et il n'y a aucun dénivelé de voie, et ce sur une très longue distance de part et d'autre du site en question. La pente la plus forte le long du site est de l'ordre de 0,14%, ce qui est négligeable, et donc à toute fin pratique de niveau;
- Le type de rail est du Long Rails Soudés (LRS) ce qui signifie que le rail est continu sans joints pour les voies principales;
- Un chemin d'entretien routier est présent entre la voie principale sud (train vers l'est) et la ligne d'emprise ferroviaire sud.

4.3 Vitesse permise et conditions d'opération

Les conditions d'opération ferroviaire au point milliaire 48.82 sont :

- Les vitesses d'opérations sont considérées comme étant « moyenne vitesse »
- Vitesse maximum sur les voies principales :
 - - 30 MPH pour les trains de marchandise ;
 - - 55 MPH pour les trains de passager (transport collectif EXO) ;
- Il n'y a aucun point d'arrêt officiel du train à proximité ce qui signifie que le mouvement ferroviaire est continu, sans arrêt dans les deux directions ;
- Le passage à niveau le plus près est l'Avenue Wilderton (PM 48.81) croisant à 90° les deux voies ferrées équipées de dispositif de protection automatique complet soit clignotants, cloches, barrières et panneau croix de St-André ;
- La surface de croisement au niveau des voies ferrées est en béton ce qui en fait un des passages à niveau des plus costaud et des mieux protégés dans l'industrie ferroviaire ;
- La condition des deux voies principales est excellente ;
- Des travaux de remplacements des traverses de chemin de fer ont été complétés à l'été 2015.

Au niveau du contrôle de la condition de la voie ferrée des voies principales, l'autorité gouvernementale Transports Canada ordonne que l'autorité ferroviaire ausculte les rails et la géométrie de la plateforme ferroviaire au minimum 2 fois par année à l'aide de véhicules sophistiqués de haute technologie ultrason et magnétique.

Ces contrôles bi-annuels assurent une pérennité et une excellente qualité de la plateforme ferroviaire des voies principales signifiant un niveau de sécurité maximum des opérations ferroviaires minimisant considérablement les probabilités de déraillement.

4.4 Historique des déraillements

Pour le site à l'étude, aucun déraillement n'a été répertorié depuis les 35 dernières années.

D'un point de vue global, nous sommes en mesure d'affirmer que bien que le transport ferroviaire continue de croître, la sécurité des transports montre une tendance à l'amélioration, et ce depuis plusieurs années. En effet, l'association des Chemins de Fer du Canada, Railcan, dans son dernier rapport annuel (2014) (Réf. 3), note que depuis 2004, les accidents ferroviaires à signaler ont diminué de 31.8 % dans l'ensemble, pour les trains de marchandises. Par ailleurs, en 2013 :

Le nombre d'accidents établi en fonction du volume d'activité des chemins de fer marchandises, ou taux par milliard de tonnes-milles brutes (MTMB) a augmenté, passant du minimum historique de 2.10 en 2012 à 2.17. (Réf. 3, page 3)

Accidents ferroviaires en transport de marchandises

	Accidents de trains de marchandises	MTMB	Taux
2004	1 685	441,47	3,82
2005	1 647	457,95	3,60
2006	1 578	459,63	3,43
2007	1 497	463,36	3,23
2008	1 304	449,92	2,90
2009	1 104	397,29	2,78
2010	1 155	447,05	2,58
2011	1 057	473,31	2,23
2012	1 060	503,88	2,10
2013	1 149	529,56	2,17

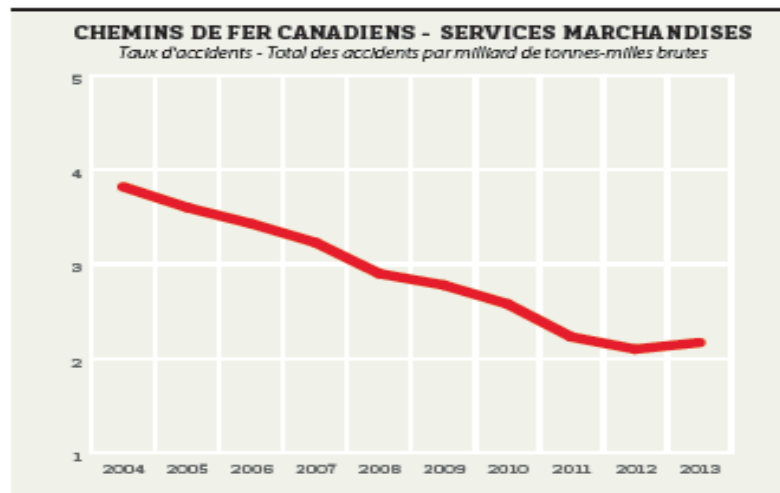


Figure 3. Extrait de *Tendances Ferroviaires 2014* (Ref 3); Accidents Ferroviaires en transport de marchandises

Tiré de son rapport annuel 2014, Railcan note aussi pour les trains de passagers:

Le taux d'accidents par million de voyageurs/utilisateurs de trains de banlieue a diminué de 2 % entre 2012 et 2013 et s'établit à 0.68. Ce taux, qui est inférieur de 26.3 % à la moyenne de 0.93 des cinq dernières années, est le plus bas jamais enregistré pour les services voyageurs. (Réf 3. Page 5)

Accidents ferroviaires en transport de voyageurs

	Accidents	Voyageurs tr. intervilles	Voyageurs tr. de banlieue	Voyageurs tr. touristiques	Total (en millions)	Taux
2004	70	4 181	54 905	252	59	1,18
2005	77	4 322	58 235	277	63	1,23
2006	64	4 320	60 634	360	65	0,98
2007	72	4 478	63 393	378	68	1,06
2008	71	4 899	67 052	352	72	0,98
2009	73	4 538	65 962	175	71	1,03
2010	67	4 477	68 562	222	73	0,91
2011	74	4 461	68 427	192	73	1,01
2012	52	4 246	70 035	214	74	0,70
2013	51	4 250	70 092	215	75	0,68

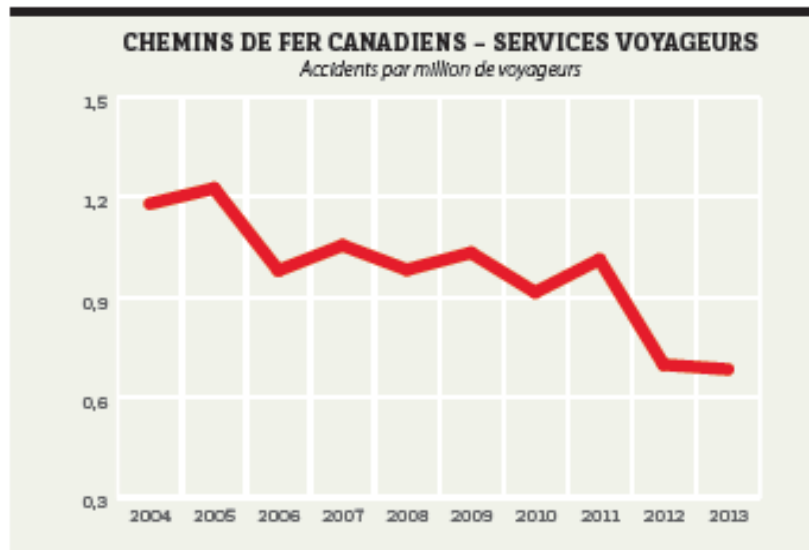


Figure 4. Extrait de *Tendances Ferroviaires 2014* (Réf. 3); Accidents Ferroviaires en transport de voyageurs

4.5 Occupation des voies et clientèles actuelles et futures prévues

Présentement, il y a un trafic ferroviaire quotidien de 9 trains de banlieue d'EXO circulant à une vitesse maximum de 55 MPH sur une ou l'autre des voies principales, surtout durant les heures de pointes des jours de semaine. Le nombre de trains de marchandise est variable selon les demandes du Port de Montréal. Il est difficile de prévoir le nombre de trains de marchandise avec précision, mais selon l'information obtenue auprès des représentants du CP, ils considèrent qu'entre 15 et 20 trains par jour circulent sur les voies principales.

4.6 Précisions sur les améliorations ou travaux futurs ou prévus pour le corridor ou toute disposition de protection en vue d'une expansion future

Afin de s'assurer que la voie ferrée ne se dégrade pas avec les années d'opérations, il est impératif que le CP effectue des travaux de mise à niveau de temps à autre. Ces travaux deviennent nécessaires afin de s'assurer que la catégorie de voie reste la même et ainsi continuer d'opérer les trains aux vitesses prescrites. Le CP travaille activement depuis des décennies avec un plan d'intervention de 4 ans. Malheureusement, les représentants du CP n'étaient pas en mesure de nous donner la nature et des précisions sur des plans d'expansion et d'entretien de la voie ferrée au point milliaire 48.82 de la subdivision Adirondack. Par ailleurs, notons que les traverses de chemin de fer déficientes sur les lignes principales furent toutes remplacées durant l'été 2015.

5.0 Renseignements sur la construction proposée

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

Tel qu'énoncé dans le document des 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 30 mètres :

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

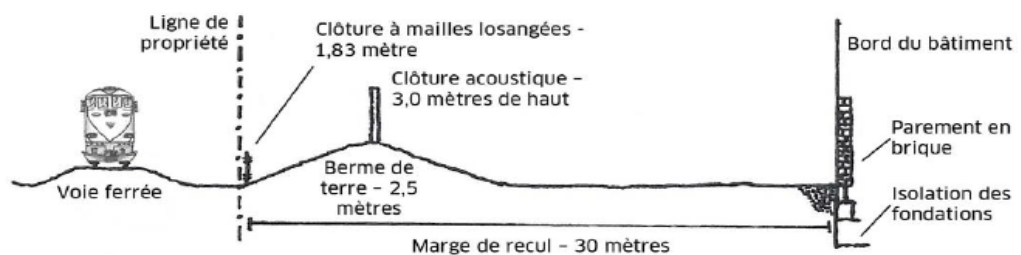


FIGURE 2 // MESURES D'ATTÉNUATION STANDARDS POUR DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS RÉSIDENTIELS À PROXIMITÉ D'UNE LIGNE PRINCIPALE.

Figure 5. Extrait de *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, (Réf. 1); 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 d'impact) 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 :

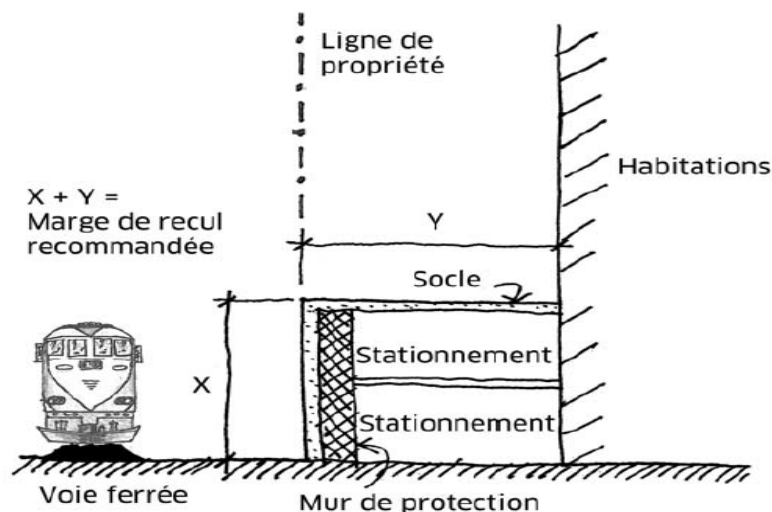


Figure 6. Extrait de *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, (Réf. 1); Figure 4 – L'intégration d'un mur de protection dans un aménagement peut permettre de réduire la marge de recul recommandée.

Dans le cas du projet en question, veuillez-vous référer à la figure 2, les marges de reculs sont fixes de 11,30 mètres.

5.2 Caractéristiques de protection contre les collisions et les déraillements proposées pour la nouvelle construction.

En vertu du fait que le projet déroge à la marge de recul de 30 mètres recommandée, un mur de protection structural, conçu par une firme spécialisée sera instauré. Il est recommandé que le mur d'impact/protection soit annexé à la structure principale afin d'assurer l'intégrité et la protection des occupants en cas de déraillement. En vertu de l'aménagement préliminaire fourni par la firme spécialisée d'architectes Fischer Rasmussen Whitefield (voir figure 7 ci-bas), 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.

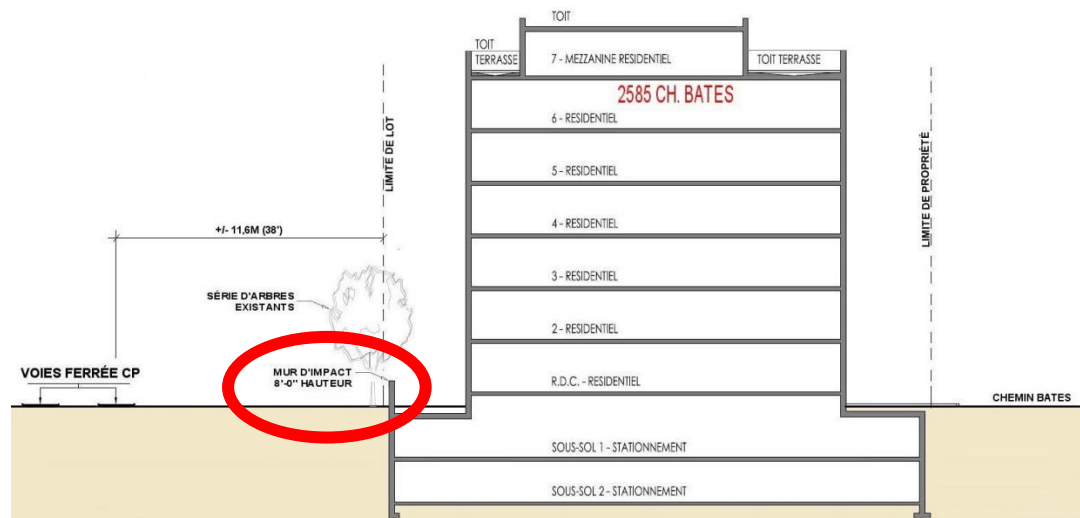


Figure 7. Mur d'impact de 2,44 mètres (8'-0") min. de hauteur en béton armé.

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 du site visé, 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, 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 de 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, 15 à 20 secondes).

Les études sonores réalisées donneront des pistes de solutions techniques qui devront être intégrées et développées tout au long du projet afin d'assurer une protection acoustique adéquate. Le mur d'impact structural prévu agira sûrement comme un écran acoustique pour l'étage du rez-de chaussée.

Par ailleurs, il faut noter que le point faible de tout mur de bâtiment, d'un point de vue acoustique, se situe au niveau des fenêtres. En ce sens, nous recommandons de suivre les recommandations énoncées dans le rapport acoustique qui se résume bien souvent 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 requises.

D'autre part, il ne faut pas négliger la composition de l'ossature du bâtiment qui devra être conçu afin de respecter les normes acoustiques en vigueur. Au fur et à mesure que le projet se précisera, nous recommandons de consulter les spécialistes qui pourront valider l'efficacité des mesures proposées.

5.5 Renseignements sur la construction des aménagements

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.

Pour la démolition du bâtiment existant qui longe le chemin de fer et la construction du mur de protection, l'entrepreneur devra coordonner ses travaux avec les responsables du CP. En effet, si l'entrepreneur planifie l'empiètement sur le 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, bien important, s'assurer de respecter les normes établies de sécurité du CP. Par ailleurs, étant donné la courte distance ($\pm 6,10$ mètres) entre la limite d'emprise du CP et le bâtiment à démolir, les travaux risquent d'affecter les opérations ferroviaires. Avant tout travail, le promoteur devra s'assurer de contacter les représentants du CP et communiquer les détails relatifs des travaux pour la préparation d'un plan d'action officiel.

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 sauf si un signaleur ferroviaire est présent et l'autorise ;
- 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 ;
- 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 et avec la présence constante d'un signaleur ferroviaire du CP ;

Pour les travaux de soutènement du sol requis lors de la construction de la salle mécanique et des rangements pouvant empiéter dans le corridor de transport et affecter la stabilité des voies ferrées, des plans d'ingénierie devront être soumis pour approbation au CP ainsi qu'un programme de suivi (monitoring) de tout mouvement au niveau des voies ferrées si l'emprise ferroviaire est affectée afin de contrôler toute érosion possible de la fondation existante durant les travaux d'excavation.

6.0 Détermination des dangers et risques des opérations ferroviaires

6.1 Sécurité – Volet déraillement

Les opérations des trains de marchandise et transport du public doivent toujours être effectuées en toute sécurité et en conformité avec les règlements d'exploitation ferroviaire (REF) 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 plateforme ferroviaire ;
- 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 catastrophe 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.

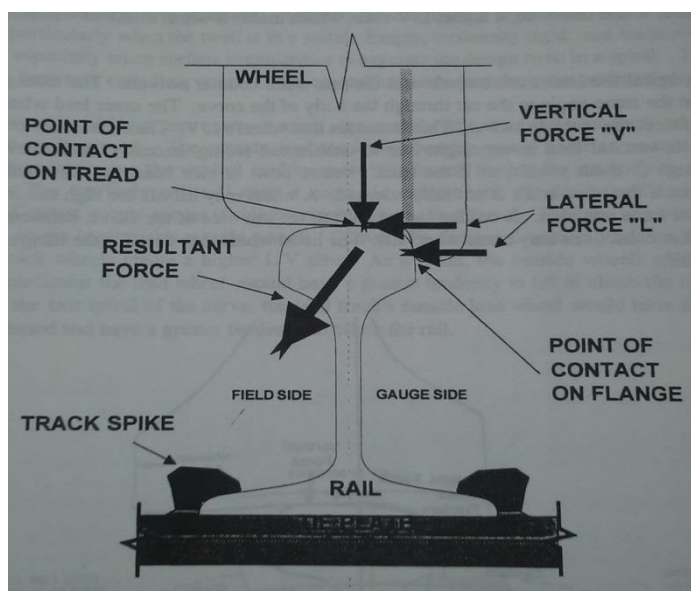


Figure 8. Forces à équilibrer au contact des roues et rails

Afin d'assurer l'équilibre du convoi en tout instant et ainsi pratiquer une gérance du risque de déraillement, l'industrie ferroviaire est règlementée 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 au site du projet, 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 de la compagnie 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 des relations publiques.

À la lumière des données exposées dans les sections précédentes, nous pouvons conclure qu'au point milliaire 48.82 de la subdivision Adirondack, les trains d'EXO et du CP circulent sur une voie ferrée très bien entretenue en ligne droite (dans un alignement tangent), à une vitesse maximum de 55 MPH (EXO) et 30 MPH (CP) et ce, sans effectuer d'arrêt dans les deux directions. 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.

Recommandations :

Concernant les voies principales, la possibilité d'un déraillement de train majeur est toujours possible, mais quasi inexistante compte tenu de la position de celles-ci 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 d'impact structural en béton armé tel qu'indiqué à la figure 7 de 2,44 mètres (8'-0") minimum de hauteur situé à l'intérieur du terrain du promoteur longitudinal à la ligne de propriété mitoyenne qui agira comme une barrière physique entre la voie ferrée et le bâtiment proposé. Ce mur devra respecter les dimensions et les critères énoncés dans le document des lignes directrices.

Tel que mentionné dans les lignes directrices, nous sommes également d'avis qu'un tel mur d'impact offre « [...] en cas de déraillement, une résistance suffisante en ce qui a trait aux caractéristiques d'absorption de l'énergie. » Cet ouvrage permettrait d'implanter le bâtiment à l'intérieur de la marge de recul recommandée sans pour autant affecter la sécurité du public. La figure 7 de la page 17 montre l'aménagement du mur d'impact structural permettant de réduire la distance des habitations par rapport à la voie ferrée.

6.2 Sécurité – Volet intrusion

Étant donné la proximité du chemin de fer au passage à niveau de l'avenue Wilderton et de l'accès direct au chemin d'entretien, le volet intrusion sur la propriété du chemin de fer n'est pas relevant puisque les intrus ont un accès direct au corridor ferroviaire par l'avenue Wilderton.

Par ailleurs, l'aménagement devrait tout de même proposer des mesures préventives pour minimiser les risques d'intrusion à cet endroit.

Recommandations :

Nous recommandons de bien clôturer les extrémités du lot jusqu'au mur de protection afin de décourager les intrus potentiels. Idéalement, les clôtures se voudraient en matériel plus résistant que des clôtures normales en maillage métallique.

7.0 Conclusion

L'objectif de la présente étude de viabilité était de faire état des caractéristiques du site situé au 2585 Chemin Bates, 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 inc. est 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 jugions très peu probable la possibilité d'un déraillement de train au site à l'étude, nous sommes d'avis que l'implantation d'un mur d'impact structural en béton armé respectant les normes de la plus récente édition de l'AREMA permettra d'absorber efficacement les charges d'impact liées à un déraillement.

8.0 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 : Chemins de fer Canadiens – Tendances Ferroviaires 2015, Association des chemins de fer du Canada
- Référence #3 : Train Accident – Cause-Finding Manual – Canadian Pacific Railway, Effective May 1999
- Référence #4 : Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REF) – 18 mai 2018

ANNEXE A

CV – M. Yves Vallières ing.sr
Ingénierie RIVVAL inc.

Identification		Numéro de dossier : 1193558040
Unité administrative responsable	Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Direction	
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 autorisant la démolition du bâtiment situé au 2585, chemin Bates, et la construction d'un bâtiment résidentiel comportant 6 étages et plus de 36 logements, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).	

Contenu

Contexte

Un requérant souhaite démolir le bâtiment situé au 2585, chemin Bates, en vue d'y construire un bâtiment résidentiel de 6 étages comportant environ 52 logements.

Ce projet déroge au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276), eu égard notamment à l'usage, à la hauteur du bâtiment et à l'alignement de construction, ainsi qu'au Règlement sur les clôtures (R.R.V.M. c. C-5), relativement à la hauteur d'une clôture.

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

Décision(s) antérieure(s)

Ne s'applique pas.

Description

Le site

Le site visé se trouve à l'extrémité nord-est de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, en pleine ébullition avec l'arrivée prochaine d'une station du Réseau électrique métropolitain (REM) (station Canora). Le lot principal visé s'avère le 2 174 090, ainsi qu'une partie des lots 2 174 273 et 2 515 575 (qui devront faire l'objet d'une opération cadastrale avant que puisse être délivré un permis de construire).

Le site est localisé dans un secteur de zonage mixte H.5-6, C.2C, où est autorisé des bâtiments résidentiels comportant de 8 à 36 logements ainsi que des commerces et services de faible intensité commerciale.

Le projet

Le projet consiste à démolir le bâtiment commercial. Il s'agit d'un immeuble de 3 étages accueillant

plusieurs petits bureaux. Le bâtiment n'a pas été conçu pour supporter 3 étages supplémentaires. De plus, l'aménagement intérieur, la circulation verticale, la fenestration et les ouvertures dans l'enveloppe de ce bâtiment ont été pensés pour des espaces à bureaux. Le bâtiment ne permet pas non plus l'accessibilité universelle. La sécurité ferroviaire n'a pas été prise en compte lors de la construction d'aucun des deux bâtiments. Enfin, la construction d'un nouveau bâtiment sur le terrain vacant rendrait difficile son harmonisation avec le bâtiment actuel.

Adjacent au bâtiment se trouve un terrain vacant qui sert actuellement de terrain de stationnement. Toutefois, la Ville de Montréal a entrepris des démarches pour acquérir une partie du stationnement afin d'élargir la voie publique. Cet élargissement aura pour objectif de sécuriser l'intersection notamment pour les piétons. Après discussions avec les services centraux (SUM et SIRR), il a été proposé d'acquérir une bande de terrain de 5,5 m et d'environ 30 m de longueur. L'implication de l'Arrondissement à la suite de cette orientation consiste à déterminer la position idéale du nouveau bâtiment sur le nouveau lot. Ainsi, il est proposé de coller le plus possible le bâtiment à la future voie publique. L'alignement de construction du bâtiment serait ainsi d'environ 0 sur l'avenue Wilderton et de 2,5 m sur le chemin Bates. Ainsi, les piétons seront davantage invités à entrer dans le futur commerce. Cette présence (d'un bâtiment) permettra aussi d'accroître le sentiment de sécurité par l'animation commerciale du coin de rue.

D'autre part, le projet du promoteur consisterait à construire un seul bâtiment résidentiel de 6 étages, avec mezzanine, comportant environ 52 logements. Un espace commercial situé face à l'avenue Wilderton serait aménagé; la location temporaire de véhicules de courte durée (afin de favoriser la mutualisation des véhicules et des stationnements seraient aussi autorisés.

Le règlement de zonage autorise des bâtiments de 2 à 5 étages, mais le Plan d'urbanisme permet d'autoriser des constructions allant jusqu'à 6 étages.

Dérogations

Ce projet déroge au Règlement d'urbanisme (01-276) relativement à :

- à la hauteur maximale en mètres et en étages : bâtiment de 6 étages et de 24 m dans un secteur de 2 à 5 étages et de 20 m;
- à l'alignement de construction compris de 0 m sur l'avenue Wilderton (bâtiment construit à l'alignement de construction) et d'environ 2,5 sur le chemin Bates, puisqu'il n'y a pas de bâtiment de référence pour en déterminer l'implantation;
- à l'usage : bâtiment résidentiel comportant environ 52 logements dans un secteur de 36 logements maximum.

De même qu'au Règlement sur les clôtures et les haies (R.R.V.M. c. C-5) relativement à :

- la hauteur d'une clôture : mur anticollision d'une hauteur supérieure à 2 m (article 6).

Prescriptions additionnelles

D'autres prescriptions réglementaires supplémentaires sont aussi intégrées dans la résolution :

- le rez-de-chaussée doit être occupé en tout ou en partie par un usage de la catégorie commerce, de manière à desservir les futurs utilisateurs et futures utilisatrices du REM;
- un nombre maximal de 22 cases de stationnement sont autorisées. Il n'y aurait pas de nombre minimal exigé;
- il sera possible de mettre en place un service de location de voitures à court terme (de type auto-partage) afin d'offrir une nouvelle gamme de services de mobilité et réduire, si possible, le taux de possession d'une voiture personnelle. De plus;
- une exigence est ajoutée de manière à ce que les fenêtres les plus proches de la voie ferrée aient une meilleure efficacité à réduire le bruit (6 mm–400 mm–6 mm).

Justification

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

- Le projet est conforme au Plan d'urbanisme.
- L'occupation résidentielle du projet est compatible avec le milieu d'insertion qui est en transformation. Divers projets résidentiels sont en cours dans Ville Mont-Royal, à Outremont et plusieurs bâtiments à Montréal présentent une opportunité de conversion à des fins résidentielles, dont le bâtiment visé.
- La construction d'un nouveau bâtiment et le remembrement de divers lots permettront de mieux cadrer cette intersection importante et qui le sera davantage avec l'ouverture du REM
- Le projet permet de mettre en valeur des terrains qui, lors de la l'ouverture de la gare du REM Canora, seront à quelques minutes du centre-ville.
- Les diverses études commandées en relation avec le projet sont concluantes quant à sa faisabilité; afin de respecter les dispositions énoncées dans le Règlement d'urbanisme prévues aux articles 122.10 à 122.13, la construction d'un mur antivibratoire à la limite arrière de la propriété est prévue.
- Lors de sa rencontre du 28 août 2019, le Comité consultatif d'urbanisme (CCU) a émis un avis favorable au projet. Les préoccupations énoncées par le CCU lors de cette rencontre ont été intégrées dans la résolution. En ce qui a trait au désir de permettre la plantation dans les marges, l'aménagement du domaine public sur le chemin Bates et l'avenue Wilderton sera revu après le réaménagement de l'intersection. Des plantations sur rue seront prévues. L'aménagement paysager sur le domaine privé sera aménagé de manière à ne pas nuire aux arbres publics. Depuis la présentation au CCU, le requérant s'est également porté acquéreur d'une bande de terrain d'environ 23 m par 7 m le long de la voie ferrée. Il a prévu effectuer des plantations d'arbres à cet endroit également.

Aspect(s) financier(s)

Cette demande est exemptée de l'application de la politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial, car elle a fait l'objet d'une demande d'avis préliminaire antérieure à l'adoption de ladite politique.

Les frais d'acquisition de la bande de 5,5 m X 30 m seront pris en charge par le Service de l'urbanisme et de la mobilité.

Développement durable

Bien que le projet préliminaire ait été adopté plusieurs mois avant l'adoption du Plan local de développement durable 2019-22, le projet va contribuer à se rapprocher de l'objectif d'augmenter la canopée des nouveaux projets de développement. Le requérant devra en effet déposer un plan d'aménagement paysager qui devra prévoir la plantation d'arbres, arbustes et autres plantations.

Impact(s) majeur(s)

La mise en valeur de ces lots prévoit également l'acquisition d'une bande de terrain de 5,5 m de largeur le long de l'avenue Wilderton. Cette acquisition fait partie d'une intervention coordonnée avec la ville centre afin de sécuriser cette intersection.

Impact(s) lié(s) à la COVID-19

Opération(s) de communication

Une consultation publique sur le projet aura lieu le 31 mars 2020.

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

28 août 2019	Présentation au comité consultatif d'urbanisme (CCU)
Automne 2019	Négociation pour entente préliminaire sur l'acquisition d'une bande de terrain de 5,5 m
11 mars 2020	Adoption du 1 ^{er} projet de résolution par le conseil d'arrondissement (CA)
31 mars 2020	Consultation publique
6 avril 2020	Adoption du 2 ^e projet de résolution par le conseil d'arrondissement (CA)
À déterminer	Procédure de demande d'approbation référendaire
À déterminer	Adoption de la résolution par le conseil d'arrondissement (CA)
À déterminer	Procédure d'approbation référendaire (le cas échéant)
À déterminer	Délivrance du certificat de conformité et entrée en vigueur

Conformité aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs

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

Validation

Intervenant et Sens de l'intervention

Autre intervenant et Sens de l'intervention

Parties prenantes

Services

Lecture :

Responsable du dossier
Nicolas LAVOIE
Conseiller(ere) en aménagement
Tél. : 514 868-4944
Télécop. :

Endossé par:
Sébastien MANSEAU
Chef division - Urbanisme
Tél. : 514-872-1832
Télécop. :
Date d'endossement : 2020-02-27 09:01:16

Approbation du Directeur de direction
Lucie BÉDARD_URB
directeur(trice) - amen. urb. & serv. aux

Approbation du Directeur de service

entreprises en arrondissement

Tél. : 514-872-2345

Approuvé le : 2020-02-27 17:27

Tél. :

Approuvé le :

Numéro de dossier : 1193558040

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

Séance ordinaire du lundi 22 juin 2020

Résolution: CA20 170182

SÉANCE PUBLIQUE DE CONSULTATION ÉCRITE - PP-118

Il est proposé par Lionel Perez

appuyé par Christian Arseneault

De poursuivre la procédure d'adoption du projet de résolution approuvant le projet particulier PP-118 visant à autoriser la démolition du bâtiment situé au 2585, chemin Bates et la construction d'un bâtiment résidentiel de 6 étages, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017), conformément aux règles de l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020, notamment en remplaçant l'assemblée publique de consultation prescrite par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1) par une consultation écrite d'une durée de 30 jours.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

40.10 1203558026

Geneviève REEVES

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 23 juin 2020