

3. – Conditions de validité d'une demande

Pour être valide, toute demande doit indiquer clairement la disposition (l'article) qui en fait l'objet ainsi que la zone d'où elle provient; être signée par au moins 12 personnes intéressées de la zone d'où elle provient ou par au moins la majorité d'entre elles si le nombre de personnes intéressées dans la zone n'excède pas 21; **être reçue** par la soussignée dans les huit jours suivant le présent avis, soit au plus tard le 23 septembre 2020 à 16 h 30, de la façon suivante :

- par la poste, à l'adresse suivante : Secrétaire d'arrondissement - Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce 5160, boulevard Décarie, bureau 600, Montréal (Québec) H3X 2H9;
- par le biais du formulaire en ligne, en cliquant sur le lien suivant : [Formulaire](#) ;
- par courriel, à l'adresse suivante : consultation.cdn-ndg@montreal.ca ;
- en personne, sur rendez-vous en communiquant au 514-770-8766 ou au 514-872-9492, pour un dépôt à l'adresse mentionnée ci-haut;

Si la demande est transmise par courrier, elle doit être obligatoirement reçue à l'adresse mentionnée au plus tard le 23 septembre 2020 pour être considérée, et ce, indépendamment des délais postaux.

4. – Personnes intéressées

Est une personne intéressée :

Toute personne qui n'est frappée d'aucune incapacité de voter et qui remplit les conditions suivantes le 8 septembre 2020 (date d'adoption du second projet de règlement) :

- être majeure, de citoyenneté canadienne et ne pas être en curatelle;
- être domiciliée dans la zone d'où peut provenir une demande;
- être domiciliée depuis au moins 6 mois au Québec.

Tout propriétaire unique d'un immeuble ou occupant unique d'un établissement d'entreprise depuis au moins 12 mois le 8 septembre 2020 et qui n'est frappé d'aucune incapacité de voter.

Tout copropriétaire indivis d'un immeuble ou cooccupant d'un établissement d'entreprise qui n'est frappé d'aucune incapacité de voter et qui remplit les conditions suivantes le 8 septembre 2020:

- être copropriétaire indivis d'un immeuble ou cooccupant d'un établissement d'entreprise dans la zone d'où peut provenir une demande depuis au moins 12 mois;
- être désigné, au moyen d'une procuration signée par la majorité des personnes qui sont copropriétaires ou cooccupants depuis au moins 12 mois comme celui qui a le droit de signer la demande en leur nom et d'être inscrit sur la liste référendaire, le cas échéant. La procuration doit avoir été produite au préalable ou être produite avec la demande.

Dans le cas d'une personne morale, il faut :

- avoir désigné parmi ses membres, administrateurs ou employés, par résolution, une personne qui le 8 septembre 2020 est majeure, de citoyenneté canadienne, qui n'est pas en curatelle et n'est frappée d'aucune incapacité de voter prévue par la loi;
- avoir produit au préalable ou produire en même temps que la demande, une résolution désignant la personne autorisée à signer la demande et à être inscrite sur la liste référendaire, le cas échéant.

Sauf dans le cas d'une personne désignée à titre de représentant d'une personne morale, nul ne peut être considéré comme personne intéressée à plus d'un titre conformément à l'article 531 de la *Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités*.

5. – Absence de demandes

En l'absence de demande valide provenant d'une ou de plusieurs zones, le second projet de règlement n'aura pas à être approuvé par les personnes habiles à voter.

6. – Consultation

Le présent avis ainsi que le second projet de règlement et le sommaire décisionnel qui s'y rapportent sont 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 15 septembre 2020.

La secrétaire d'arrondissement,

Geneviève Reeves, avocate

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

Séance ordinaire du mardi 8 septembre 2020

Résolution: CA20 170233

SECOND PROJET DE RÉSOLUTION - PROJET PARTICULIER PP-118

ATTENDU QUE le 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 de 6 étages a été adopté à la séance ordinaire tenue le 11 mars 2020, conformément aux articles 124 et 145.38 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1) ci-après désignée « la LAU ».

ATTENDU QU'une affiche ou une enseigne a été placée le 29 juin 2020 dans un endroit bien en vue sur l'emplacement visé par la demande, de manière à annoncer la nature de celle-ci et le lieu où toute personne intéressée peut obtenir les renseignements relatifs au projet particulier, conformément à l'article 145.39 de la LAU.

ATTENDU QU'une consultation écrite a été tenue entre le 29 juin et le 5 août 2020, conformément à l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020 et à la résolution CA20 170182, et que les personnes et organismes désirant s'exprimer ont été lus;

ATTENDU QU'une assemblée d'information virtuelle sur le projet de résolution a été tenue le 9 juillet 2020 et que les personnes et organismes désirant s'exprimer ont été entendus.

ATTENDU QUE le projet est exempté d'une contribution conformément à la politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial puisque le projet a été démarré avant l'adoption de la politique.

Il est proposé par Lionel Perez

appuyé par Christian Arseneault

D'adopter, tel que soumis, le second 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, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).

Poursuivre la procédure d'adoption du second projet de résolution PP-118 faisant l'objet du présent sommaire décisionnel conformément aux règles de l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020, en apportant les adaptations nécessaires à la procédure référendaire, notamment en établissant un processus à distance d'enregistrement des personnes habiles à voter et, le cas échéant, en organisant la tenue d'un référendum par correspondance, selon les modalités prévues par le *Règlement sur le vote par correspondance* (chapitre E-2.2, r.3)

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

40.13 1193558040

Geneviève REEVES

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 10 septembre 2020

Identification

Dossier : 1193558040	Date de création : 20/04/09	Statut : Ficelé	Date de ficelage : 20/08/31
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).		
Responsable : Nicolas LAVOIE	Signataire : Stephane P PLANTE		
Inscription au CA :	Inscription au CE :	Inscription au CM :	

Contenu

Selon la loi, la résolution visée par le présent sommaire décisionnel aurait été soumise, en temps normal, à la procédure d'approbation référendaire prévue à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1)* et à la *Loi sur les élections et référendum dans les municipalités (RLRQ, c. E-2.2)*.

Or, depuis le 13 mars 2020, le gouvernement du Québec a décrété l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire québécois par le décret numéro 177-2020. Depuis cette date, ce décret a été renouvelé en continu par des décrets subséquents qui habilite la ministre de la Santé et des Services sociaux à ordonner toute mesure nécessaire pour protéger la santé de la population.

Dans le contexte de la gestion de crise entourant le coronavirus (COVID-19), la ministre de la Santé et des Services sociaux a signé le 22 mars 2020 l'arrêté ministériel 2020-008 qui a ensuite été modifié par l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020.

L'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020 prévoit notamment:

« Que toute procédure référendaire soit suspendue, sauf si le conseil en décide autrement, auquel cas elle doit se dérouler en apportant toute adaptation nécessaire afin d'empêcher le déplacement et le rassemblement de citoyens, dont les suivantes :

1° la procédure d'enregistrement des personnes habiles à voter est d'une durée de 15 jours et la transmission de demandes écrites à la municipalité tient lieu de registre;

2° un scrutin référendaire doit se dérouler selon les modalités prévues par le Règlement sur le vote par correspondance (chapitre E-2.2, r.3), et ce, pour toutes les personnes habiles à voter et sans formalités préalables;

3° le jour du scrutin est fixé aux seules fins de l'application des délais concernant le déroulement du référendum et la période pour l'exercice du vote par correspondance se termine à 16 h 30 le septième jour suivant le jour du scrutin. ».

L'Arrondissement souhaite poursuivre la procédure d'adoption dudit projet de résolution et ainsi apporter, conformément à l'arrêté ministériel 2020-033, les adaptations nécessaires à la procédure référendaire.

Validation

Intervenant et Sens de l'intervention

Autre intervenant et Sens de l'intervention

Parties prenantes

Services

Lecture :

Responsable du dossier

Nicolas LAVOIE

Conseiller en aménagement

Tél. : 514 868-4944

Télécop. : 000-0000

Numéro de dossier : 1193558040

MISE EN GARDE : Le compte rendu ci-dessous se veut un simple résumé des questions et échanges entre le président de l'assemblée, les fonctionnaires et les citoyens présents. Pour plus de précisions, le lecteur devra consulter l'enregistrement de la séance de consultation.

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

Projet de résolution CA20 170091 approuvant le projet particulier PP-120 visant à autoriser la démolition du bâtiment situé 4984, place de la Savane et la construction d'un bâtiment d'au plus 10 étages, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017)* – dossier 1193558042

Projet de résolution CA20 170154 approuvant le projet particulier PP-121 visant à autoriser la démolition du bâtiment situé au 5010, rue Paré et les usages habitation et équipements collectifs sur le lot 2 648 738, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017)*. - dossier 1203558023

Compte rendu de la séance de consultation par visioconférence tenue le jeudi 9 juillet 2020, à 18 heures 30, à laquelle étaient présents :

- M. Christian Arseneault, conseiller municipal – district de Loyola et président de l'assemblée
- M. Sébastien Manseau, chef de division - Urbanisme
- M. Nicolas Lavoie, conseiller en aménagement
- Mme Julie Faraldo-Boulet, secrétaire-recherchiste

Assistance : 5 personnes

Monsieur Christian Arseneault déclare l'assemblée ouverte à 18 heures 30.

1. Ouverture de l'assemblée

M. Arseneault souhaite la bienvenue aux personnes participant par visioconférence à la séance de consultation, présente les membres de l'administration, détaille l'ordre du jour et explique le déroulement

de la période de questions et commentaires.

2. Présentation du processus d'approbation référendaire

Mme Faraldo-Boulet explique les étapes d'approbation d'un projet particulier ainsi que le processus d'approbation référendaire qui se fait en 3 étapes et pour lequel les deux premiers projets présentés sont assujettis (points 3 et 5 de l'ordre du jour) : le dépôt des pétitions, la tenue du registre puis le référendum. Ainsi après l'adoption du second projet de règlement, un avis sera publié pour inviter les citoyens de la zone visée et des zones contiguës à déposer une pétition pour demander la tenue d'un référendum. Chaque zone peut faire l'objet d'une pétition et chaque pétition doit contenir au moins 12 signatures, ou la majorité d'entre elles si la zone est des moins de 21 personnes habiles à voter. Si une ou plusieurs pétitions ont été déposées, les citoyens qui résident dans les zones concernées pourront signer un registre après l'adoption de la résolution approuvant le projet particulier. Si le nombre de signature est atteint à l'étape du registre, un référendum sera tenu à moins que le conseil ne décide de retirer le projet.

3. Présentation par Monsieur Nicolas Lavoie, conseiller en aménagement, du projet 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.

M. Lavoie présente le bâtiment, situé sur le chemin Bates et de l'avenue Wilderton, sur un terrain adjacent à la voie ferrée du Canadien Pacifique. Il s'agit d'un secteur en demande notamment en raison de l'arrivée prochaine de la station de Réseau électrique métropolitain (station Canora).

Justification de la démolition du bâtiment

- Construit en 1969;
- Bâtiment n'a pas été conçu pour supporter 3 étages supplémentaires;
- Aménagement intérieur, circulation verticale, la fenestration et ouvertures ont été pensés pour des espaces à bureaux;
- Pas d'accessibilité universelle;
- Sécurité ferroviaire n'a pas été prise en compte;
- Harmonisation d'un bâtiment sur le seul terrain vacant avec le bâtiment actuel.

Projet de remplacement

Le projet devra faire l'objet d'un projet de remplacement. Le promoteur souhaite mettre en valeur de bâtiment et mieux encadrer la rue. La Ville souhaite acquérir une portion de terrain pour élargir le domaine public sur l'avenue Wilderton, de manière à mieux sécuriser l'intersection. De ce fait, le projet de remplacement prévoit une implantation de 0 sur l'avenue Wilderton et de 2,5 mètres sur le chemin Bates. Le requérant souhaite également acquérir une portion de terrain à l'arrière, sur la portion adjacente au Canadien Pacifique de manière à pouvoir construire le mur de protection. Des mesures de protection fédérales anticollision sont exigées à proximité des voies ferrées.

Le bâtiment proposé comporterait 6 étages avec une construction hors-toit avec des parties de logements. Un bâtiment similaire, réalisé par le même promoteur, a été autorisé au 2795 Bates. Le bâtiment serait revêtu de briques de deux couleurs et largement fenestré. Un commerce serait prévu au rez-de-chaussée.

M. Lavoie présente les coupes du bâtiment, les élévations et les perspectives. Compte tenu des mesures de protection fédérales anticollision exigées, un mur de protection d'une hauteur de 2,2 mètres est prévu. Étant donné la limite de hauteur prévue à cet égard au règlement d'urbanisme, une dérogation devra être accordée. 22 cases de stationnement pour 52 logements sont prévues au projet.

Caractéristiques du projet proposé

- Taux d'implantation : 63 %;
- Densité : +/- 4;
- Nombre de logements : 52;
- 6 étages résidentiels;
- Commerce au rez-de-chaussée côté Wilderton;
- Une mezzanine;
- Stationnement souterrain de 22 cases.

Principales autorisations relative au projet

- Autoriser la démolition du bâtiment existant;
- Autoriser l'usage "Habitation";
- Autoriser un usage C.2 (location de véhicules à court terme);
- Autoriser une hauteur de 6 étages et 24 m;
- Autoriser une densité maximale de 4,0;
- Autoriser un alignement de construction de 0 m sur Wilderton et de 2,5 m sur Bates;
- Autoriser une aire de stationnement d'un maximum de 22 unités;
- Demande de permis soumis à un PIIA.

Principales conditions pour la réalisation du projet

- Soumettre un plan d'aménagement paysager détaillé;
- Encadrer les équipements mécaniques au toit et au sol (TSS);
- Gérer les constructions hors-toit;
- Soumettre les plans à une révision architecturale;
- Entreprendre travaux de démolition 12 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition et terminés dans les 12 mois;
- Déposer une demande de permis d'un projet dans les 12 mois;
- Soumettre délivrance du permis de démolition au dépôt 1) un plan de gestion des matériaux issus de la démolition et 2) plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier.

Modifications proposées :

	Norme actuelle	Norme souhaitée
Usages	H.5-6	H.7 + C.2 + location auto court terme
Hauteur en mètres	20 m	24 m
Hauteur (étages)	5	6
Alignement de construction	Entre 4,4 et 4,6 m	0 m (Wilderton) 2,5 m (Bates)
Hauteur d'une clôture	Max. 2 m	Env. 2,2 m

Dispositions susceptibles d'approbation référendaire

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.

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.

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.

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.

Recommandation de la Direction de l'aménagement et des services aux entreprises

La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE) émet un avis favorable au projet pour les raisons suivantes :

- le projet permet la mise en valeur d'un terrain actuellement sous-utilisé;
- le projet permettra de mieux cadrer l'intersection à cet endroit; à ce titre, l'acquisition conditionnelle d'une bande de terrain de 5,5 m – qui doit encore être finalisée – permettra de sécuriser l'intersection;
- le projet s'inscrit dans un secteur en plein redéveloppement qui bénéficiera, avec l'ouverture de la station du REM Canora, d'un accès rapide au centre-ville et à tous ses services;
- cette modification réglementaire est conforme au Plan d'urbanisme.

4. Période de questions et commentaires

Aucune question ni commentaire écrit reçu en date du 9 juillet 2020. Le « Rapport de consultation écrite » pour le projet est joint en annexe.

Aucune question ni commentaire des participants à la visioconférence.

5. Présentation par Monsieur Nicolas Lavoie, conseiller en aménagement, du projet de résolution CA20 170091 approuvant le projet particulier PP-120 visant à autoriser la démolition du bâtiment situé 4984, place de la Savane et la construction d'un bâtiment d'au plus 10 étages.

Le projet est situé sur l'un des derniers terrains à développer dans le secteur du Triangle, sur la place de la Savane, à l'ouest des projets Côté Ouest et MA Condo.

Démolition de l'immeuble

Le bâtiment actuel est dans un état général relativement bon. On note toutefois une faiblesse au niveau de la brique. La facture architecturale du bâtiment est atypique dans ce secteur. Sa récupération serait difficile étant donné la densification souhaitée, d'où la décision de le démolir.

Projet de remplacement

M. Lavoie présente l'implantation et le concept du nouveau projet. Compte-tenu de la forme particulière, les architectes ont tenté de travailler le volume en trois sections différentes, un premier à l'arrière de huit étages, un deuxième de huit étages et un dernier, plus imposant avec deux étages de surhauteur.

La volumétrie essayait de dégager le plus possible par rapport aux propriétés voisines et de dégager le plus de vues et de limiter les impacts d'ensoleillement sur la propriété voisine.

L'étude d'ensoleillement à l'équinoxe démontre que les impacts se font surtout sentir sur la propriété voisine du 5025, place de la Savane, à partir de 16h. Les propriétés voisines auront également un impact sur le bâtiment projeté. L'étude d'ensoleillement au 22 décembre démontre que les impacts se font surtout sentir à partir de 14h.

Le projet a l'avantage d'un point de vue urbain, d'atténuer la présence de la grande surface asphaltée. Son implantation serait de 48 %. En périphérie de la construction, un certain nombre de plantations serait aménagé afin de verdir les limites latérales. La forme courbe du bâtiment est maintenue pour les deux premiers étages afin qu'il y ait un rappel du bâtiment précédent. L'accès se fait du côté gauche, et mène directement au bâtiment. La descente pour le stationnement se fait donc à l'intérieur.

M. Lavoie présente les perspectives du projet et détaille les conclusions de l'étude de circulation. Il rappelle que l'utilisation des transports en commun est souhaitée, étant donné la proximité à la station de métro.

Conclusions de l'étude de circulation

Les analyses de circulation produites pour les projets du secteur mettent en évidence le fait que le projet du 4984, place de la Savane, comme les autres projets, auront un effet limité sur la circulation et ce pour les raisons suivantes;

- La place de la Savane est une rue sans issue. Les déplacements automobiles ne sont que pour les personnes qui habitent le secteur ou qui doivent s'y rendre par nécessité;
- Il y avait là une compagnie (Sintra) qui possédait une flotte de camions qui générait du va-et-vient quotidien. La fin des activités de l'entreprise remplacera ce va-et-vient à toute heure du jour, par des patrons de déplacements plus réguliers (pointe AM et pointe PM);
- Les comportements des locataires et propriétaires ne cessent d'évoluer. Ceux qui choisissent ce site pour y habiter, le font pour des raisons de proximité avec le transport en commun (dans ce cas-ci, la station de métro de la Savane est à environ 600 m de marche). Le fait d'avoir un espace de stationnement permet à certains de posséder un véhicule qu'ils utilisent le soir ou la fin de semaine; ou encore cela donne de la plus-value à leur unité résidentielle;
- Le nombre maximal de cases de stationnement autorisé (55 unités) s'avère en deçà du minimum exigé. Il correspond au nouvel enlèvement souhaité par l'Arrondissement.

En raison du grand nombre de projets récemment autorisés sur la place de la Savane, la DAUSE a déjà signalé au Bureau technique qu'il pourrait être pertinent de revoir, à court et moyen terme, la signalisation de stationnement sur la rue. L'aménagement d'espaces dédiés a été suggéré.

Autorisations requises pour la réalisation du projet

- Autoriser la démolition du bâtiment existant;
- Autoriser l'usage "Habitation";
- Autoriser une hauteur de 8 étages et surhauteur pouvant aller jusqu'à 10 étages à l'avant et 31 m;
- Autoriser une densité maximale de 12 800 mètres carrés (env. 4);
- Autoriser un alignement de construction d'au plus 5 m et courbe;
- Autoriser une aire de stationnement d'un maximum de 56 unités;
- Demande de permis soumis à un PIIA.

Conditions pour la réalisation du projet

- Soumettre un plan d'aménagement paysager détaillé;
- Encadrer les équipements mécaniques au toit;
- Interdire les constructions hors-toit à des fins d'habitation;
- Soumettre les plans à une révision architecturale;
- Entreprendre travaux de démolition 6 mois suivant la délivrance du certificat d'autorisation de démolition et terminés dans les 12 mois;
- Déposer une demande de permis d'un projet dans les 12 mois;
- Soumettre délivrance du permis de démolition au dépôt 1) un plan de gestion des matériaux issus de la démolition et 2) plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier.

Réglementation applicable

	PLAN D'URBANISME	ZONAGE ACTUEL	PROPOSÉ
USAGE	Secteur mixte	C.6B, C.7B, I.2C, C.1(2)C	H
HAUTEUR	-	7-16 m	31 m
ÉTAGES	2 à 12 étages	-	8-10 étages
DENSITÉ	Forte	3	12 800 m2 brute
STATIONNEMENT	-	Min 66 unités	Max 56 unités Min 25% log.

Dispositions susceptibles d'approbation référendaire

6. L'usage de la catégorie H.7 est autorisé. L'usage « hôtel-appartement » est interdit.
7. La hauteur maximale du bâtiment est de 31 mètres, suivant une hauteur de 8 étages et une « surhauteur » pouvant aller jusqu'à 10 étages.
9. L'alignement de construction est courbé. Il est d'au plus 5 m.

10. La superficie brute maximale est de 12 800 mètres carrés. La densité maximale autorisée est de 4.
17. Le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé est de 56 unités.
18. Le nombre minimal d'unités de stationnement autorisé doit être d'au moins une (1) unité par quatre (4) logements.

Recommandation de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

- Considérant que le site est sous-utilisé et largement minéralisé;
- Considérant la modulation du bâtiment obtenue par l'imbrication de trois volumes qui permettent d'optimiser l'occupation du site, de dégager des cours de qualité;
- Considérant la qualité des propositions quant aux saillies et au traitement général des élévations;
- Considérant que les unités de stationnement seront localisées en souterrain dans un rapport de 0,42, soit moins de 1 unité par logement;
- Considérant que les impacts sur la circulation sont amoindris par l'arrêt des activités du commerce;
- Considérant que le projet répond aux critères d'analyse pour autoriser un PPCMOI;

La DAUSE émet un avis favorable et propose de déposer le projet de résolution au conseil d'arrondissement.

6. Période de questions et commentaires

Questions reçues lors de la consultation écrite en date du 9 juillet 2020 (voir rapport de consultation écrite en annexe)

M. Faraldo-Boulet fait la lecture des questions écrites et commentaires reçus par l'arrondissement.

- M. Mark Chalouhi
- M. Mohamed Toumi

Le détail de ces questions et réponses est disponible dans le document « Rapport de consultation écrite » joint en annexe.

Questions et commentaires des citoyen.ne.s assistant à la visioconférence

- M. Raphaël Ullman déplore l'impact du projet sur le stationnement et soulève la problématique de la hauteur du bâtiment projeté qui nuira aux vues des bâtiments voisins. Il souligne ne pas être contre un redéveloppement, mais n'est pas d'accord avec le projet proposé. Il comprend que le terrain ne peut être transformé en parc puisqu'il n'appartient pas à la Ville.

M. Arseneault confirme que le terrain n'appartient pas à la Ville.

M. Lavoie précise qu'une distance de 20 mètres séparerait la propriété du citoyen du bâtiment projeté. En ce qui a trait à la hauteur du bâtiment proposé, M. Lavoie rappelle que les projets dans ce secteur ont tous été autorisés à cette hauteur. En ce qui a trait à la question du stationnement, M. Lavoie rappelle que la place de la Savane est un cul-de-sac et qu'il y a donc peu de places de stationnement.

- M. Mark Chalouhi, en lien avec l'étude d'ensoleillement, souligne que la construction du bâtiment projeté entraînerait une perte d'ensoleillement en après-midi pour toutes les unités de Côté Ouest phase II. En ce qui a trait au stationnement, il rappelle qu'il n'y a pas uniquement les propriétaires et résidents qui utilisent le stationnement, mais également les visiteurs.

L'arrondissement prend note des commentaires du citoyen.

7. Présentation par Monsieur Nicolas Lavoie, conseiller en aménagement projet de résolution CA20 170154 approuvant le projet particulier PP-121 visant à autoriser la démolition du bâtiment situé au 5010, rue Paré et les usages habitation et équipements collectifs sur le lot 2 648 738

M. Lavoie présente les étapes d'adoption d'un projet particulier. Le présent projet n'est pas susceptible d'approbation référendaire en vertu de l'article 123.1 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1) puisqu'il vise la réalisation d'un projet qui est relatif à un équipement collectif et à de l'habitation destinée à des personnes ayant besoin d'hébergement.

Le bâtiment concerné est situé au 5010, rue Paré, sur le lot adjacent au projet résidentiel Côté Ouest. Le rez-de-chaussée servait à de l'entreposage et l'étage, à des espaces de bureaux. La récupération du rez-de-chaussée serait difficile étant donné l'absence de fenêtres. Selon les critères, la démolition est justifiée.

Justification de la démolition

Présence d'amiante dans l'ensemble du bâtiment :

- Tous les panneaux de fibrociment;
- Tous les revêtements de plancher;
- Tous les isolants mécaniques, tant en termes de joints, valves, etc.

Autres déficiences :

- Planchers qui ne sont pas aux mêmes niveaux;
- Accès au bâtiment et issues de secours à revoir et corriger;
- Mesures d'accessibilité inadéquates et incomplètes.

Réglementation applicable

	PLAN D'URBANISME	ZONAGE ACTUEL	PROPOSÉ
USAGE	Secteur mixte	C.6B, C.7B, I.2C, C.1(2)C	H.7 E.5(1)

Il est donc proposé la construction d'une école primaire ainsi qu'un usage résidentiel à des fins de logement social.

Dans un premier temps, la Ville procéderait à la démolition du bâtiment. Les projets d'écoles et de logement social seraient réalisés dans un horizon de 5 ans, soit le temps que les plans soient complétés.

Autorisations requises pour le projet

- Autoriser la démolition du bâtiment existant;
- Autoriser l'usage "Habitation" - Logement social;
- Autoriser l'usage "École primaire".

Conditions pour la réalisation du projet

- Gazonner le site après démolition.

N.B. Une proposition d'aménagement temporaire du site, le temps que les projets de remplacement soient complétés, est en cours d'élaboration.

Recommandation de la direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

- Considérant que le site est sous-utilisé par rapport aux objectifs de planification établis par l'Arrondissement;
- Considération que la mise aux normes du bâtiment demanderait des sommes importantes;
- Considération que le site a été acheté par la Ville de Montréal afin de compléter la planification des dernières interventions municipales - soit la construction d'une école primaire et de logements sociaux - et donc à ces seules fins;
- Considérant que la démolition du bâtiment constitue la première étape du projet de valorisation du site;

La DAUSE émet un avis favorable au projet et propose de déposer le projet de résolution au conseil d'arrondissement.

8. Période de questions et commentaires

Questions reçues lors de la consultation écrite en date du 9 juillet 2020 (voir rapport de consultation écrite en annexe)

M. Faraldo-Boulet fait la lecture des questions écrites et commentaires reçus par l'arrondissement.

- M. Benjamin Schlisser

M. Lavoie indique que le principal élément associé au projet est la démolition et précise l'échéancier et la durée de ces travaux. Compte-tenu du caractère temporaire des travaux, les impacts sur les propriétés avoisinantes seraient limités. En ce qui au projet d'école et de logement social, il s'agit de travaux réalisés par la Ville dans le cadre de ses pouvoirs.

- M. Mohamed Toumi

Le détail de ces questions et réponses est disponible dans le document « Rapport de consultation écrite » joint en annexe.

Questions et commentaires des citoyen.ne.s assistant à la visioconférence

M. Ullman s'inquiète des impacts du projet sur le stationnement et s'enquiert de la possibilité de rendre la rue à sens unique. Il indique qu'une annexe rattachée à l'université pour les étudiants apprenant le français dans le secteur augmente la demande en termes de stationnement.

M. Arseneault indique que la suggestion est prise en note et indique que le domaine public relève de la direction des travaux publics.

M. Lavoie rappelle qu'à l'époque de la planification, il y avait environ 200 espaces de stationnement sur rue et que l'arrondissement a privilégié le retrait de stationnement sur rue afin de privilégier les stationnements souterrain et l'utilisation du transport en commun, étant donné la proximité de la station de métro. Un analyse ayant été faite indique que près de 40 % du stationnement sur rue serait utilisé par des personnes ne résidant pas dans le secteur : des interventions pourraient peut-être être faites à cet égard.

M. Arseneault rappelle que le projet particulier d'urbanisme qui encadre le redéveloppement d'urbanisme a été établi selon les principes de TOD (Transit Oriented Development), soit un développement de moyenne ou haute densité favorisant l'usage des transports en commun et le covoiturage. Bien que conscient que le stationnement sera toujours nécessaire, il indique que la plupart des terrains présentés sont dans ce secteur. Leur développement a donc été fait à partir de ces critères.

Fin de l'assemblée

L'assemblée est levée à 19 h 50.

Julie Faraldo-Boulet

Julie Faraldo-Boulet
Secrétaire-recherchiste

ANNEXE 1

Rapport de consultation écrite

Projet particulier 118 - 2825, chemin Bates

Un avis public a été publié sur le site de l'arrondissement, le 29 juin 2020, invitant les citoyennes et citoyens à transmettre leurs questions et commentaires concernant le projet particulier 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, entre le 6 juillet et le 5 août 2020.

Une lettre a également été transmise à cet égard aux résidents de la zone visée et des zones contiguës le 29 juin 2020.

Tableau résumant les demandes reçues lors de la période de consultation écrite :

Mode de transmission	Nombre de citoyennes et citoyens ayant transmis une question ou un commentaire	Détails
Formulaire WEB	1	0 questions 2 commentaires
Par la poste	0	0 questions 0 commentaires

N.B. Les commentaires sont repris tels qu'ils ont été formulés par les personnes intéressées.

Commentaire 1 – Anne-Marie Breton

Bonjour, j'aimerais savoir si les études sonores et vibratoires réalisées et à venir ont tenu compte du voisinage immédiat - dont nous faisons partie, directement de l'autre côté de Jean-Talon Ouest. Nous aimerions obtenir de votre part des assurances à l'effet que la construction de cet immeuble et plus particulièrement, l'érection d'un mur d'impact, n'augmentera pas les bruits ou les vibrations émanant des trains, par réverbération sur ce mur et cet immeuble, vers nos maisons. Merci de l'attention portée à la présente demande.

Commentaire 2 – Eleanor Smith

We are concern about the increasing number of renovictions in CDN, the high rents and the lack of affordable housing for residents and new comers in the neighborhood. Is this project going to have social housing units?

Réponse 1

Le commentaire sur l'impact acoustique du projet et du mur de protection ferroviaire a été immédiatement transmis au requérant et à son équipe professionnelle afin qu'ils puissent tenir compte de cette préoccupation dans le projet.

Quant à la question du logement social, ce projet n'est pas visé par la politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial puisqu'il a été débuté avant l'adoption de celle-ci. Signalons toutefois que d'autres projets récemment autorisés dans le secteur ont intégré une contribution au logement social et abordable. Un projet de logements sociaux doit aussi être complété prochainement sur le chemin Bates.

Answer 1

The comment on the acoustical impact of the project and the railway protective wall was immediately forwarded to the applicant and its professional team so that they could take this concern into account in the project.

As for the issue of social housing, this project is not covered by the *politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, social et familial* since it was started before the adoption of the Policy. It should be noted, however, that other recently approved projects in the sector have included a contribution to social and affordable housing. A social housing project is also to be completed soon on Bates Road.

Projet particulier 120 - 4984, place de la Savane

Un avis public a été publié sur le site de l'arrondissement, le 29 juin 2020, invitant les citoyennes et citoyens à transmettre leurs questions et commentaires concernant le projet particulier 120 à autoriser la démolition du bâtiment situé 4984, place de la Savane et la construction d'un bâtiment d'au plus 10 étages, entre le 6 juillet et le 5 août 2020.

Une lettre a également été transmise à cet égard aux résidents de la zone visée et des zones contiguës le 29 juin 2020.

Tableau résumant les demandes reçues lors de la période de consultation écrite :

Mode de transmission	Nombre de citoyennes et citoyens ayant transmis une question ou un commentaire	Détails
Formulaire WEB	6	0 questions 6 commentaires
Par la poste	1	0 questions 1 commentaire

N.B. Les commentaires sont repris tels qu'ils ont été formulés par les personnes intéressées.

Commentaire 1 - Anna Parysan

My comments submitted re building a school on Pare refer to this as well. The triangle area is a very small area that is becoming very fast very densely populated and congested. There should not be any more any condos bringing thousands of more people and cars in this dense area. We bought here to be close to the downtown, to enjoy public transport, but to be away from pollution, noise, traffic and congestion. This never ending construction for the past 9 years is taking decades from our lives. And you are affecting the quality of life Of many owners. Stop putting condos on top of each other, please.

Commentaire 2 - Marc Chalouhi

Je voudrais exprimer de fortes réserve quant à la décision d'octroyer un permis de construction pour une tour à condominiums à la place de l'édifice actuel. Ceci aura un impact très négatif sur l'ensoleillement des immeubles avoisinant (notamment la façade Ouest de Côté Ouest Phase 2) et accroîtra le problème de stationnement déjà fortement problématique sur Paré et De La Savane. Les plans présentés, d'une tour plus haute que la norme actuelle, devraient au minimum être révisés pour présenter un immeuble plus court et provoquant moins d'obstruction.

Je suis même plutôt d'avis que ce terrain, étant déjà en cour arrière de trois immeubles (Ma, Côté Ouest Phase 2 et Namur), considérant sa taille et les enjeux mentionnés plus haut, devrait plutôt être converti en parc.

Merci de votre considération

Commentaire 3 - Mohamed Toumi

Non

Commentaire 4 - Ina Ionescu

The type of social housing is not detailed. Social housing carries many stigmas and much work has been done in this field to address those issues. Mixed-income housing is one of two primary mechanisms to eliminate neighborhoods of concentrated poverty, combat residential segregation, and avoid the building of public housing that offers 100% of its housing units to those living in poverty. I am concerned by the type of social housing that will be offered and wish to ensure that the type offered will be able to foster the growth of a convivial neighbourhood. Please provide more details on what kind of social housing is planned and the relevant numbers associated.

I also do not agree that this building's height should be greater than that of the surrounding buildings. The visual consistency of a neighbourhood is an important aspect of cohesion. Having a building that is taller than those around it will go against that.

Commentaire 5 - Ashkan Houshmand

Bonjour,

Vu le manquement du stationnement pour les résidents de l'immeuble de 4950 rue de la savane qui ont pas tous accès au stationnement intérieure et aussi pour l'immeuble de 4974 Place de la Savane, ainsi comme vous avez déjà reçu la pétition des résidents du quartier Triangle concernant le manquement de stationnement sur ce quartier;

Vu l'insuffisance du stationnement sur la rue pour les résidents des immeuble sur la rue place de la savane, rue de la savane ou la rue paré qui a déjà limité par le projet de Triangle, la construction d'un immeuble de 10 entage sera nuire les droits des résidents de ce quartier et sera augmenté d'embouteillage dans ce quartier, comme propriétaire je suis fortement désaccord avec ce projet et je vous invite d'attacher cette place au parc de la savane pour attribuer plus d'espace verte pour les résidents.

Cordialement,

Commentaire 6 - Raphaël Ullman

Bonjour je vous écris concernant. Le projet rue de la Savane ou un projet d un immeuble de 12 étages et à l'étude, je vous écris pour mon opposition sur ce projet car il va littéralement bloquer l'ensoleillement pour plus de 400 familles au moins voir plus. De plus les places de parking ne suit pas les projets. Ça va être pour les résidents une aggravation de la situation qui est déjà problématique. Donc les copropriétaires du 5025 rue Pare démontrent une réel préoccupation et s opposé dans l'état sur ce projet.

Lettre 1 – Fr Stipe Renic

"To: Division du Greffe of the Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce borough
Submitted via Online Form: borough council and public consultations
Email : Consultation.cdn-ndg@montreal.ca

From : Association Croate Catholique Montréal
4990 Place de la Savane

Montreal QC H4P 1Z6
(Hereafter referred to as the “Church”)
Herein represented by Father Stipe Renic
Email: croatianchurchmtl@gmail.com
Tel.: (514) 739-7497

Re: Comments and Questions in Response to
Written Public Consultation regarding Draft Resolution CA20 170091
Proposal PP118 (referred to as PP120 on website of Borough of Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce)
Subject Address: 4984 Place de la Savane

Date: August 4, 2020

To whom it may concern:

I am writing to you as the duly authorized representative of the Church located at 4990 Place de la Savane. As invited in the above referenced Written Public Consultation sent to us two weeks ago, we are writing to you with our comments, concerns and questions regarding Draft Resolution CA20 170091.

First, we wish to point out that the proposed project referred to in the Written Public Consultation for Draft Resolution CA20 170091 appears to indicate the wrong project number, namely PP-118 as opposed to PP-120 which is indicated on the Borough’s website as the project related to 4984 Place de la Savane.

Second, it appears that proposed project PP-120, in its current form, is in violation of the current applicable by-laws, contrary to the statements contained in Draft Resolution CA20 170091 which declare that the proposed project is “authorized” and that a derogation to the Borough’s By-law is “permitted”.

The Borough’s by-law No. 01 276 entitled: RÈGLEMENT D’URBANISME (01-276) DE L’ARRONDISSEMENT DE CÔTE-DES-NEIGES—NOTRE-DAME-DE-GRACE (hereafter the “By-law”) and the “Grille d’usages et des spécifications” provide, among other things, that:

- the current maximum height of a construction is to be 16m; and
- the current permitted density is fixed at a maximum of 3.

Proposed project PP-120 contemplates the construction of a structure measuring 31m, almost double the permitted height, and category 4 density, contrary to the maximum permitted density of 3.

Draft Resolution CA20 170091 erroneously represents that a request for derogation may not be required, however the contemplated project does indeed constitute more than just a “minor” derogation from the current provisions of the Borough’s By-law. Please advise your position with respect to this error and the proposed procedure for duly requesting a derogation.

Third, additional aspects of proposed project PP-120 also appear to be in violation of other aspects of the Borough’s By-law, however these aspects are omitted from any mention in the Written Public Consultation regarding Draft Resolution CA20 170091. For example, it would appear that paragraphs 3 and 4 of Article 668 of the By-law are not being respected:

668. Les critères d'aménagement, d'architecture et de design applicables aux fins de la délivrance d'un permis pour un projet visé à l'article 665 sont les suivants :

[...]

3° efficacité des éléments visant à réduire les effets d'ombre et de vent;

4° efficacité et qualités d'intégration des éléments visant à minimiser les impacts sur le milieu d'insertion, au regard de la circulation des véhicules et des piétons; [...] [emphasis added].

The contemplated project, being a building bearing a height of 31m, would indeed result in reducing light to the area, rather than minimizing shade. While the slides available on the Borough's website (summarizing the April 6, 2020 meeting held regarding the subject draft resolution) suggest that an analysis of sunlight exposure has been carried out, there is no indication or conclusion that our Church and the neighboring properties would not suffer from a significant decrease in sunlight exposure if the contemplated building would be as high as 31 m. We believe that the proposed height of 31 m would indeed reduce the sunlight available to us.

Moreover, the current building at 4984 Place de la Savane (namely, the site of the contemplated project) is meant for commercial business activities, during regular business hours, such that the foot traffic and parking was limited to business hours. In other words, the Church has come to rely, continuously since 1979, on quiet during evenings and weekends with the currently existing traffic in the area. Building a residential project of the magnitude being proposed would necessarily and substantially increase traffic of vehicles and individuals, which, again, appears contrary to the Borough's By-law on the matter.

Last, but not least, according to Chapter II of the Borough's minutes of a meeting held on April 6, 2020 in respect of Draft Résolution CA20 170091, it is stated that a derogation from the Borough's By-law is "allowed" ["permis"], however the authority for this permission is not referenced. Again, we ask that you please specify the process by which such a derogation would be permitted.

Furthermore, in Article 3 of Draft Résolution CA20 170091, erroneous reference is made to Article 9 of the By-law which refers to 10 storeys (i.e. "afin de permettre des volumes de 8 et 10 étages"), however this article does not seem to apply to the contemplated project.

Article 9 of the By-law provides as follows:

9. Dans une zone où la hauteur est prescrite à la « Grille des usages et des spécifications » de l'annexe A.3, en mètres et en étages, la hauteur d'un bâtiment doit :

- 1° être en tout point égale ou inférieure à la hauteur en mètres et en étages maximale prescrite;
- 2° être en tout point égale ou supérieure à la hauteur en étages minimale prescrite, sur une profondeur d'au moins 4 m à partir de la façade. [emphasis added]

It is important to note that the By-law's Annexe A.3, which would apply to our zone 0034, does not have its limit described in height and meters, but only in meters. Consequently, it seems that Article 10 of the By-law would find application.

Article 10 of the By-law provides as follows:

10. Dans une zone où la hauteur est prescrite à la « Grille des usages et des spécifications » de l'annexe A.3 en mètres seulement, la hauteur d'un bâtiment doit :

- 1° être en tout point égale ou inférieure à la hauteur en mètres maximale prescrite ;
- 2° être en tout point égale ou supérieure à la hauteur en mètres minimale prescrite sur une profondeur d'au moins 4 m à partir de la façade. [emphasis added].

We remain concerned about the negative impact on us, and our surrounding area, of the contemplated project if permitted to proceed as stated, including but not limited to an undue increase in shade, as well as car and foot traffic in an area enjoyed in large part by our parishioners for ecclesial purposes.

We also request due correction to the errors identified above and that due process be respected for all next steps in the consideration of this proposed project, including the process required to request derogations. As such, we hereby submit our opposition to your proposed project.

We await your reply and remain,

Yours truly,

Fr. Stipe Renic

N.B. Les commentaires ont été transformés en question afin d'y apporter la réponse la plus complète

Question 1 - Quel est le rapport entre la hauteur du bâtiment projeté par rapport aux autres bâtiments et quels seront les impacts sur le voisinage?

Réponse 1 - Nous allons en tenir compte pour le reste de l'analyse. Nous rappelons que le projet propose un volume de 8 étages. Le point le plus rapproché du bâtiment projeté et du 5025, rue Paré se trouverait à environ 20 m. À cet endroit, le bâtiment projeté compterait une hauteur de 8 étages. Les deux étages supplémentaires se trouveraient plus proche de la place de la Savane. Le détail des impacts sur l'ensoleillement du bâtiment projeté des propriétés situées à l'est sera réévalué en proposant une distinction entre l'impact du volume de 8 étages et du volume de 10 étages.

Question 1 - What is the relationship between the height of the projected building in relation to other buildings and what will be the impact on the neighbourhood?

Answer 1 - We will take this into account for the rest of the analysis. We remind you that the project proposes an 8-storey volume. The closest point to the proposed building and 5025 Paré Street would be approximately 20 m away. At this location, the proposed building would be eight storeys high. The two additional floors would be closer to Place de la Savane. The detailed impact of the projected building on the sunlight exposure of the properties located to the east will be re-evaluated by proposing a distinction between the impact of the 8-storey volume and the 10-storey volume.

Question 2 - Is it possible that the City may purchase the land at 4984 Place de la Savane to develop it as a park?

Answer 2 - On the issue of parks, the Borough has invested more than \$16 million in various works to improve existing parks or develop new ones (the park at the corner of Bates, Victoria and Buchan should open in part within a few days). In particular, significant amounts (\$5.2 million) were invested in Parc de la Savane, a stone's throw from the property in question.

Question 2 - Est-il possible que la Ville achète le terrain du 4984, place de la Savane pour l'aménager à des fins de parc?

Réponse 2 - Sur la question des parcs, l'Arrondissement a investi plus de 16 M\$ de dollars dans divers travaux afin d'améliorer les parcs existants ou en aménager de nouveaux (le parc au coin de Bates, Victoria et Buchan devrait ouvrir en partie d'ici quelques jours). Des sommes importantes (5,2 M\$) ont notamment été investies dans le parc de la Savane, à un jet de pierre de la propriété visée.

Question 3 - Compte tenu des conditions difficiles de stationnement dans le secteur, quel sera l'impact du projet sur de possibles embouteillages et sur les conditions de stationnement des résidentes actuelles et des résidents actuels?

Réponse 3 - Le projet proposerait environ 130 unités de logement. Le nombre d'unités de stationnement serait de 56. La distance jusqu'à la station de métro la plus proche serait de moins de 500 m. À cette distance, il devient plus intéressant de se déplacer en transport en commun pour accéder au centre-ville. De plus, avec des commerces de proximité qui s'apprêtent à ouvrir (nouvelle épicerie sur la rue Jean-Talon Ouest notamment), l'Arrondissement fait le pari que la possession d'une voiture demeurera inintéressante et que celles et ceux qui en posséderont une pour la stationner au sous-sol du bâtiment.

Question 3 - Given the difficult parking conditions in the area, what will be the impact of the project on potential traffic congestion and on the parking conditions of current residents?

Answer 3 - The project would propose approximately 130 housing units. The number of parking units would be 56. The distance to the nearest subway station would be less than 500 m. At this distance, it becomes more attractive to use public transit to access the downtown area. In addition, with local businesses about to open (a new grocery store on Jean-Talon Street West in particular), the Borough is betting that owning a car will remain uninteresting and that those who own one will be able to park it in the basement of the building.

Question 4 - What will be the impact of the project in terms of number of units?

Answer 4 - The Le Triangle project has already added 2,604 new units to the 800 units already occupied (before 2005) on Mountain Sights Avenue. The project at 4984 Place de la Savane will add 130 units, or approximately 4% of the total number of units.

It should be noted that the City of Montréal would like to welcome 3,200 new housing units in Le Triangle over a horizon of approximately 15 years, starting in 2009. Of this number, the City wanted the construction of 15% of social housing, or about 480 units. To date, only 209 units have been built. There is therefore still a shortage of 271 social housing units. The adoption by the Ville de Montréal of its *Règlement pour une métropole mixte* (By-law for a mixed metropolis) could, however, change the situation.

As for the number of parking units, the various projects offer 2,008 parking units, the vast majority of which are underground (i.e., a proportion of 82% of the number of units).

Question 4 - Quel sera l'impact du projet en termes de nombre d'unités?

Réponse 4 - Le projet Le Triangle a déjà permis l'ajout de 2 604 nouveaux logements qui viennent s'ajouter aux 800 logements déjà occupés (avant 2005) sur l'avenue Mountain Sights. Le projet du 4984, place de la Savane vient ajouter 130 logements, soit environ 4% de logements.

Rappelons qu'à terme, la Ville de Montréal souhaitait accueillir dans Le Triangle 3 200 nouveaux logements sur un horizon d'environ 15 ans, à compter de 2009. De ce nombre, la Ville souhaitait la construction de 15% de logements sociaux, soit environ 480 unités. Jusqu'à maintenant, seules 209 unités ont été construites. Il manquerait donc encore 271 unités de logement social. L'adoption par la Ville de Montréal de son Règlement pour une métropole mixte pourrait toutefois changer la donne.

Quant au nombre d'unités de stationnement, les différents projets offrent 2 008 unités de stationnement, la très grande majorité en souterrain (soit une proportion par rapport au nombre de logements de 82%).

Question 5 - Quelle est la définition de logement social?

Réponse 5 - Il est quelques fois difficile de bien comprendre ce qu'est le logement social. Le Règlement pour une métropole mixte définit un logement social comme étant un logement dont la construction est subventionnée par un programme de logement social et communautaire du gouvernement du Québec. Présentement, cela correspond aux programmes Accès Logis Québec et au programme Accès Logis Montréal. Pour bien comprendre les différents types de logements, le plus simple s'avère de se référer au site qui suit :

<http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/logement-social-et-communautaire>

Pour l'instant, le type de projets envisagé prend plutôt la forme de coopérative, l'OMHM possédant déjà plusieurs bâtiments sur l'avenue Mountain Sights.

Question 5 - What is the definition of social housing?

Answer 5 - It is sometimes difficult to understand what social housing is. The Regulation for a Mixed Metropolis defines social housing as a dwelling whose construction is subsidized by a social and community housing program of the Government of Quebec. Currently, this corresponds to the Accès Logis Québec and Accès Logis Montréal programs. For a good understanding of the different types of housing, the simplest way is to refer to the following site:

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9437,143289838&_dad=portal&_schema=PORTAL
<http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/logement-social-et-communautaire>

For the time being, the type of project being considered is more in the form of a co-operative, as the OMHM already owns several buildings on Mountain Sights Avenue.

Question 6 - What are the details concerning the social housing projects associated with 4984 Place de la Savane?

Answer 6 - The 4984, place de la Savane project will not provide social housing on the site. Instead, the promoter will contribute financially to a fund dedicated to social housing, a contribution corresponding to 30% of the number of private housing units.

Question 6 - Quel est le détail concernant les projets de logements sociaux associés au 4984, place de la Savane?

Réponse 6 - Le projet du 4984, place de la Savane, n'offrira pas de logements sociaux sur le site. Le promoteur contribuera plutôt financièrement à un fonds dédié au logement social, contribution qui correspond à 30% du nombre de logements privés.

Question 7 – Comment fonctionne un projet particulier et comment celui-ci s'applique au règlement d'urbanisme de l'Arrondissement?

La mécanique de projet particulier s'avère un outil utile et pratique mit à la disposition des villes et des arrondissements. Ceux-ci peuvent ainsi s'en servir pour autoriser un projet qui possède des caractéristiques particulières, mais qui n'est pas conforme à certaines normes de la réglementation. Le projet doit toutefois respecter les objectifs du plan d'urbanisme (dans le présent cas, le plan d'urbanisme adopté en 2005 favorise une transformation du secteur, une densification des terrains (jusqu'à concurrence de 12 étages) et la diversification des activités (par rapport à la situation initiale qui était celle d'activités commerciales et industrielles légères). En principe, cette technique relève du « zonage par projet » car, à la suite de l'approbation de la demande, le nouveau zonage est rattaché au projet lui-même et non à toute la zone, comme le veut la pratique habituelle. Il est possible ainsi de déroger à certaines normes (par exemple la hauteur), alors que les autres continuent de s'appliquer. Un projet particulier doit généralement faire l'objet d'une approbation par les personnes habiles à voter qui habitent dans la zone et les zones adjacentes.

Question 7 - How does a specific proposal work and how does it apply to the Borough's Zoning By-laws?

The special project mechanics is a useful and practical tool made available to cities and boroughs. They can use it to authorize a project that has special features but does not comply with certain regulatory standards. The project must, however, comply with the objectives of the urban plan (in this case, the urban plan adopted in 2005 promotes a transformation of the sector, a densification of the land (up to 12

storeys) and the diversification of activities (compared to the initial situation of light commercial and industrial activities). In principle, this technique is a "spot zoning" because, following approval of the application, the new zoning is attached to the project itself and not to the entire zone, as is the usual practice. It is possible to deviate from certain standards (e.g. height) while other standards continue to apply. A particular project is generally subject to approval by those eligible to vote who reside in the zone and adjacent zones.

Projet particulier 121 - 5010, rue Paré

Un avis public a été publié sur le site de l'arrondissement, le 29 juin 2020, invitant les citoyennes et citoyens à transmettre leurs questions et commentaires concernant le projet particulier 121 à autoriser la démolition du bâtiment situé au 5010, rue Paré et les usages habitation et équipements collectifs sur le lot 2 648 738, entre le 6 juillet et le 5 août 2020.

Une lettre a également été transmise à cet égard aux résidents de la zone visée et des zones contiguës le 29 juin 2020.

Tableau résumant les demandes reçues lors de la période de consultation écrite :

Mode de transmission	Nombre de citoyennes et citoyens ayant transmis une question ou un commentaire	Détails
Formulaire WEB	7	0 questions 7 commentaires
Par la poste	0	0 questions 0 commentaires

N.B. Les commentaires sont repris tels qu'ils ont été formulés par les personnes intéressées.

Commentaire 1 - Anna Parysan

The area is getting overbuilt and congested and densely populated, why one needs a school to create more traffic early in the morning on a very small street (pare) leading to the highway? more congestion? There are two schools right on the other side of Jean-Talon. If this continues especially with the development of hippodrome area, many families with grown up kids will move to suburbs. The triangle area is very small. There is no more place to park the cars, the metro will be completely over it's capacity; Jean Talon and Decarie traffic completely unmanageable. Could the City please stop building more condos on top of each other and just let us enjoy our life in the triangle area?

Commentaire 2 - Julian Cardona

- How this will impact those who have a condo at the 5025 rue Paré?
- If there are habitation logement sociaux, will this reduce the value of our condo when selling it?
- What is the risk of criminality, robbery and violence ? have research been conducted in the areas where there is this logement sociaux vs areas that dont have a logement sociaux?

If i can provide my opinion i will prefer the ecole primaire to be the project conducted.

Commentaire 3 - Mohamed Toumi

Non

Commentaire 4 - Jessabel Unabia

I believe that it would be appropriate to build a school, École Primaire to be specific, around this area since there are more and more families with young kids who can benefit from it (CSDM). However, the Developer has to make sure that our kids will have a SAFE ENVIRONMENT when they'll put up the school. It is feasible. I think Le Triangle residents especially the kids DESERVE a SCHOOL. _____

Je pense qu'il conviendrait de construire une école, l'École Primaire pour être précis, autour de cette zone car il y a de plus en plus de familles avec de jeunes enfants qui peuvent en bénéficier (CSDM). Cependant, le développeur doit s'assurer que nos enfants auront un ENVIRONNEMENT SÉCURITAIRE lorsqu'ils installeront l'école. C'est faisable. Je pense que les résidents du Triangle, en particulier les enfants, méritent UNE ÉCOLE.

Commentaire 5 - Ashkan Houshmand

Bonjour,

Vu le manquement du stationnement pour les résidents de l'immeuble de 4950 rue de la savane qui ont pas tous accès au stationnement intérieure, l'immeuble de 4974 Place de la Savane, et 5005 rue Pré ainsi comme vous avez déjà reçu la pétition des résidents du quartier Triangle concernant le manquement de stationnement dans ce quartier,

Vu l'insuffisance du stationnement sur la rue pour les résidents des immeuble sur la rue place de la savane, rue de la savane ou la rue paré qui a déjà limité par le projet de Triangle, la construction d'un d'une école et une garderie; sera nuire les droits des résidents de ce quartier et sera augmenté d'embouteillage dans ce quartier,

Vu qu'il y a déjà deux garderie sur la rue Paré et un autre sur la rue de la savane, ainsi il y a déjà le Cégep Marie-Victorin à 4975 rue Paré, la création d'autre garderie et une école seront créer beaucoup de problème dans ce quartier,

Vu l'enlèvement les stationnement sur un cote de la rue Paré et le grande trottoir qui a déjà amplement réduit le niveau de circulation sur cette rue, il y a presque impossible pour les parents de se rendre ses enfants à la garderie ou venir les chercher à cause d'insuffisance de place stationnement qui sera causer la fermeture de circulation dans l'heures de pointe,

Vu que création d'une école a besoin d'avoir assez de stationnement pour les enseignants, pour les employés et pour les étudiants et comme j'ai déjà mentionné, il n'est déjà pas du stationnement dans cette rue, il est vraiment illogique de faire ce projet sur la rue paré.

Comme propriétaire je suis fortement désaccord avec ce projet.

Cordialement,

Commentaire 6 - Philippe Pigeon

Le document de projet mentionne une école primaire, qui est une bonne chose pour le secteur. Mais il mentionne aussi des logements sociaux. Le secteur est déjà très peuplé, il n'y a pas assez de stationnement ni de services. Une épicerie générale ça serait bien. Augmenter le taux de crime et réduire la valeur du secteur moins bien. De plus il y a une demande pour contourner les règlements de hauteur et de densité des logements, ceci n'est pas au bénéfice ses habitants du secteur. Ce projet est nettement négatif pour le secteur et ses habitants. Je ne supporte pas ce projet. Les notices ont affiché prior a la parution de ce formulaire, et on été retiré quelque jours après. Je pense que si les habitants du secteur étaient dûment informé et sollicité, leur avis ne serait pas très différent du mien.

Commentaire 7 - Koffi Doumon

Le commentaire de M. Doumon visait à signaler une erreur qui s'était glissée dans la présentation.

N.B. Les commentaires ont été transformés en question afin d'y apporter la réponse la plus complète

Question 1 - Compte tenu des conditions difficiles de stationnement dans le secteur, quel sera l'impact du projet sur de possibles embouteillages et sur les conditions de stationnement des résidentes actuelles et des résidents actuels?

Réponse 1 - Les détails concernant les différents projets ne sont pas connus à ce stade. Il est donc difficile de mesurer leur impact sur le voisinage. En ce qui concerne plus précisément l'école, le Centre de services scolaire de Montréal (CSSDM) souhaite éventuellement desservir les élèves qui habitent dans Le Triangle et qui sont donc susceptibles de demeurer à proximité et de se rendre à pied à l'école.

Question 1 - Given the difficult parking conditions in the area, what will be the impact of the project on potential traffic congestion and on the parking conditions of current residents?

Answer 1 - The details of the individual projects are not known at this stage. It is therefore difficult to measure their impact on the neighbourhood. With regard to the school more specifically, the Centre de services scolaires de Montréal (CSSDM) would eventually like to serve students who live in Le Triangle and who are therefore likely to live nearby and walk to school.

Question 2 - What will be the impact of the project in terms of number of units?

Answer 2 - The Le Triangle project has already added 2,604 new units to the 800 units already occupied (before 2005) on Mountain Sights Avenue.

It should be noted that the City of Montréal would like to welcome 3,200 new housing units in Le Triangle over a horizon of approximately 15 years, starting in 2009. Of this number, the City wanted the construction of 15% of social housing, or about 480 units. To date, only 209 units have been built. There is therefore still a shortage of 271 social housing units. The adoption by the Ville de Montréal of its Règlement pour une métropole mixte (By-law for a mixed metropolis) could, however, change the situation.

As for the number of parking units, the various projects offer 2,008 parking units, the vast majority of which are underground (i.e., a proportion of 82% of the number of units).

Question 2 - Quel sera l'impact du projet en termes de nombre d'unités?

Réponse 2 - Le projet Le Triangle a déjà permis l'ajout de 2 604 nouveaux logements qui viennent s'ajouter aux 800 logements déjà occupés (avant 2005) sur l'avenue Mountain Sights.

Rappelons qu'à terme, la Ville de Montréal souhaitait accueillir dans Le Triangle 3 200 nouveaux logements sur un horizon d'environ 15 ans, à compter de 2009. De ce nombre, la Ville souhaitait la construction de 15% de logements sociaux, soit environ 480 unités. Jusqu'à maintenant, seules 209 unités ont été construites. Il manquerait donc encore 271 unités de logement social. L'adoption par la Ville de Montréal de son Règlement pour une métropole mixte pourrait toutefois changer la donne.

Quant au nombre d'unités de stationnement, les différents projets offrent 2 008 unités de stationnement, la très grande majorité en souterrain (soit une proportion par rapport au nombre de logements de 82%).

Question 3 - Quelle est la définition de logement social?

Réponse 3 - Il est quelques fois difficiles de bien comprendre ce qu'est le logement social. Le Règlement pour une métropole mixte définit un logement social comme étant un logement dont la construction est subventionnée par un programme de logement social et communautaire du gouvernement du Québec. Présentement, cela correspond aux programmes Accès Logis Québec et au programme Accès Logis Montréal. Pour bien comprendre les différents types de logements, le plus simple s'avère de se référer au site qui suit :

<http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/logement-social-et-communautaire>

Pour l'instant, le type de projets envisagé prend plutôt la forme de coopérative, l'OMHM possédant déjà plusieurs bâtiments sur l'avenue Mountain Sights.

Question 3 - What is the definition of social housing?

Answer 3 - It is sometimes difficult to understand what social housing is. The Regulation for a Mixed Metropolis defines social housing as a dwelling whose construction is subsidized by a social and community housing program of the Government of Quebec. Currently, this corresponds to the Accès Logis Québec and Accès Logis Montréal programs. For a good understanding of the different types of housing, the simplest way is to refer to the following site:

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9437.143289838&_dad=portal&_schema=PORTAL
<http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/logement-social-et-communautaire>

For the time being, the type of project being considered is more in the form of a co-operative, as the OMHM already owns several buildings on Mountain Sights Avenue.

Question 4 - What are the details concerning the social housing projects associated with 5010, rue Paré?

Answer 4 - As for the project at 5010 Paré Street, it will likely house a certain number of social housing units. However, the exact number of units, as well as the size of the projects, is unknown at this stage. They will require separate regulatory approvals.

Question 4 - Quel est le détail concernant les projets de logements sociaux associés au 5010, rue Paré?

Réponse 4 - Pour le projet du 5010, rue Paré, il accueillera vraisemblablement un certain nombre de logements sociaux. Le nombre exact d'unités, ainsi que la taille de projets, s'avère toutefois inconnu à ce stade-ci. Ils devront faire l'objet d'autorisations réglementaires distinctes.

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

Séance ordinaire du mercredi 11 mars 2020

Résolution: CA20 170065

PROJET DE RÉOLUTION - 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

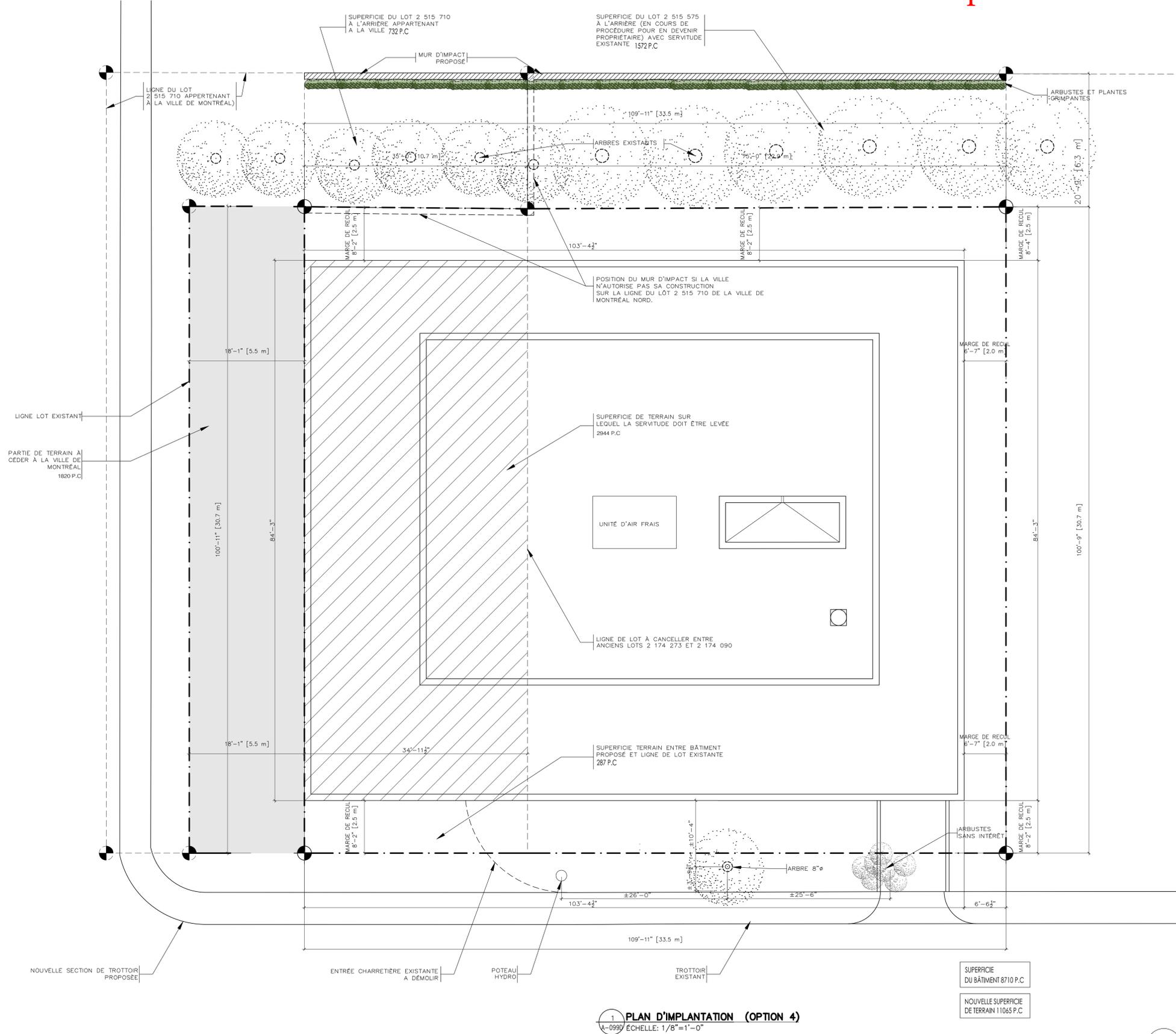
40.08 1193558040

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)
B	25/02/2020
A	17/02/2020
no.	date J/M/A
description	
ÉMIS POUR APPROBATION	
ÉMIS POUR APPROBATION	

DESSINS EN COURS DE TRAVAIL NE PAS UTILISER POUR CONSTRUCTION 25.02.2020

ISSUES

mécanique-électricité:

structure:

design intérieur:

scéau:

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, 19^{ème} 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.

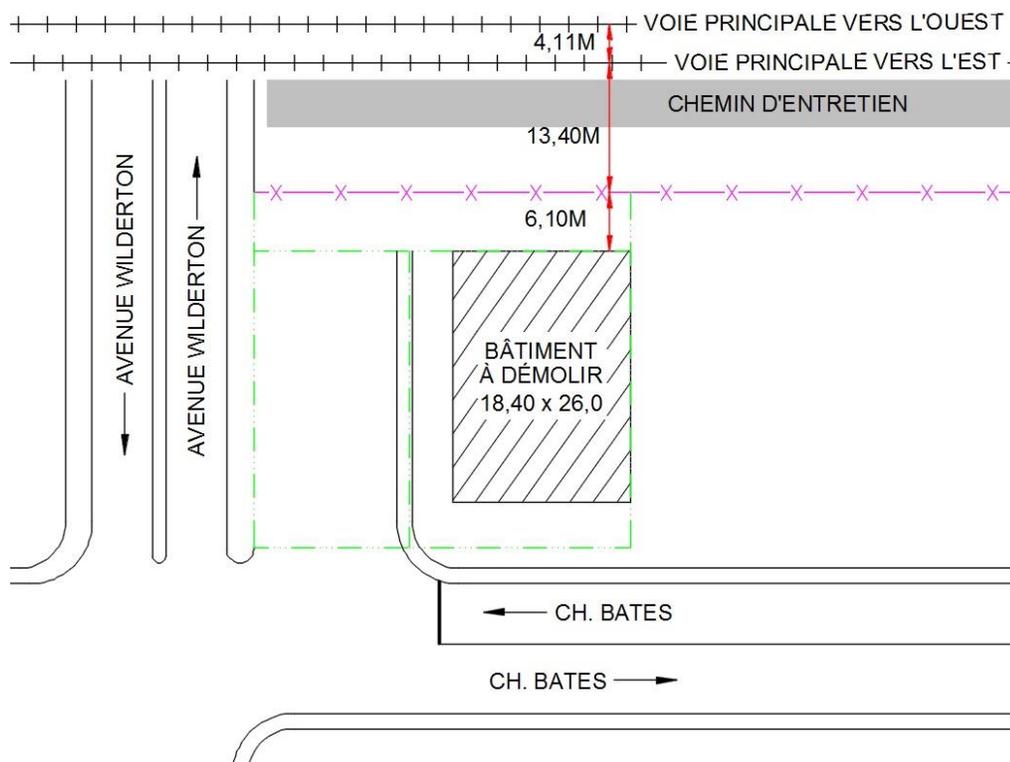


Figure 1. Plan d'ensemble du site existant.

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.

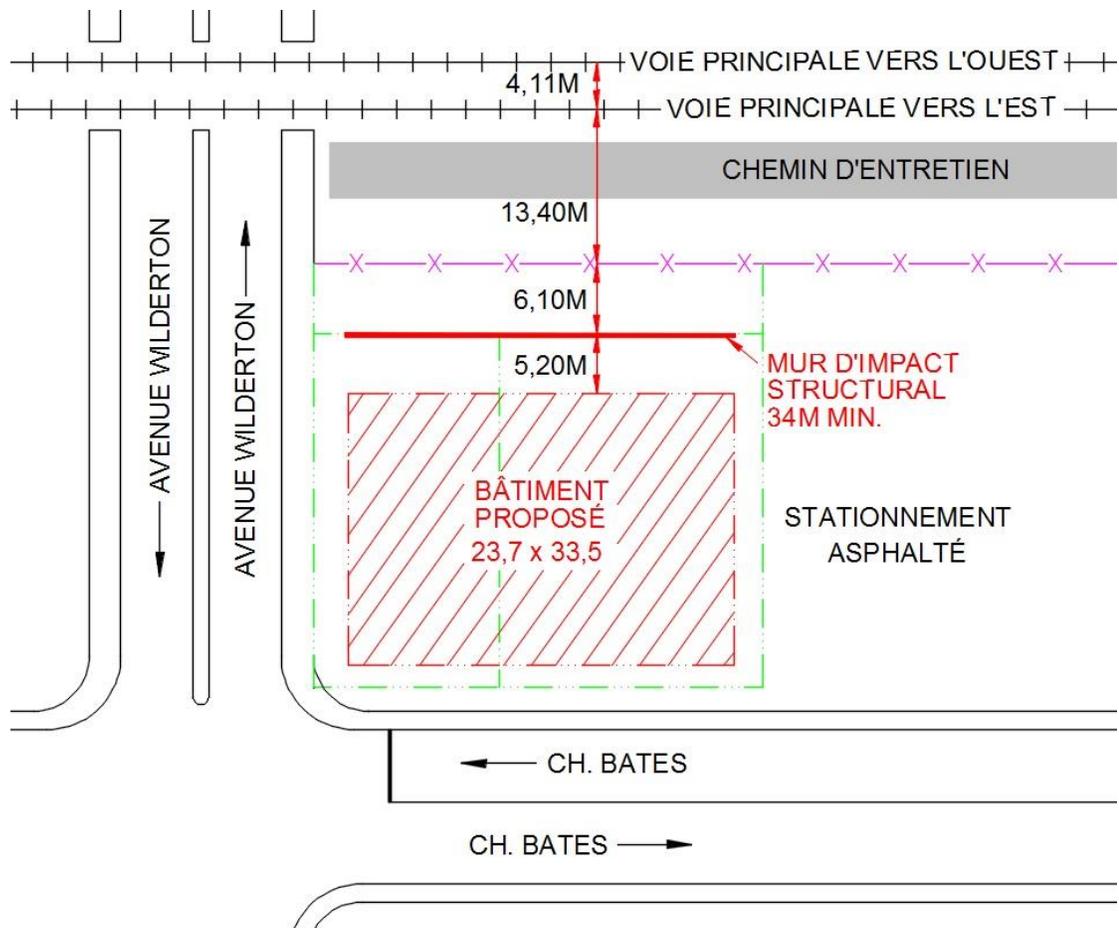


Figure 2. Plan d'ensemble du site proposé au PM 48.82 ADIR.

3.2 Caractéristiques topographiques

Le site est relativement plat, ne présentant qu'une faible variation de niveau de l'ordre de $\pm 300\text{mm}$ 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 dénivelé. 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.

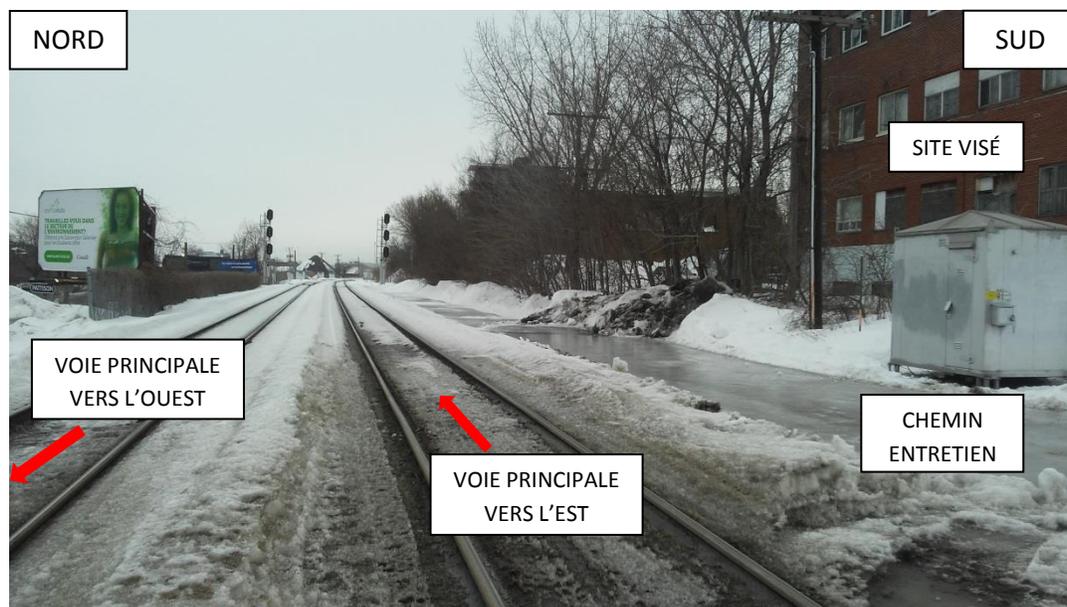


Photo 3. Corridor de transport ferroviaire montrant les deux voies ferrées principales. (Vue regardant vers l'est ... vers le viaduc Rockland).

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

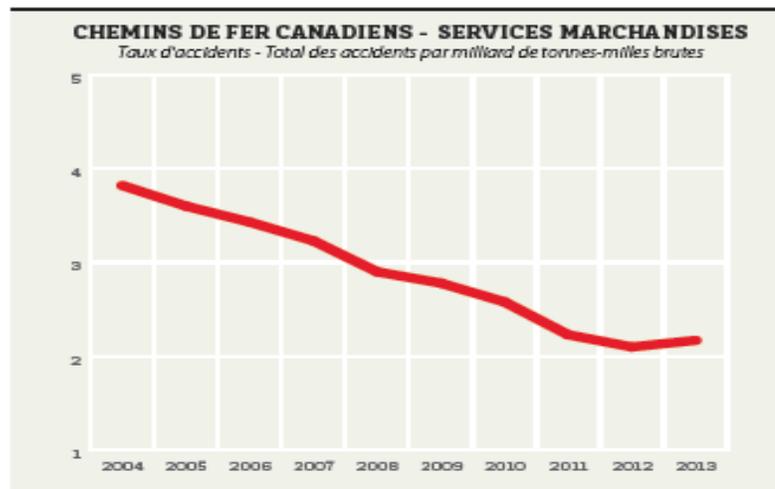


Figure 3. Extrait de *Tendances Ferroviaires 2014* (Ref 3); Accidents Ferroviaires en transport de marchandises

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

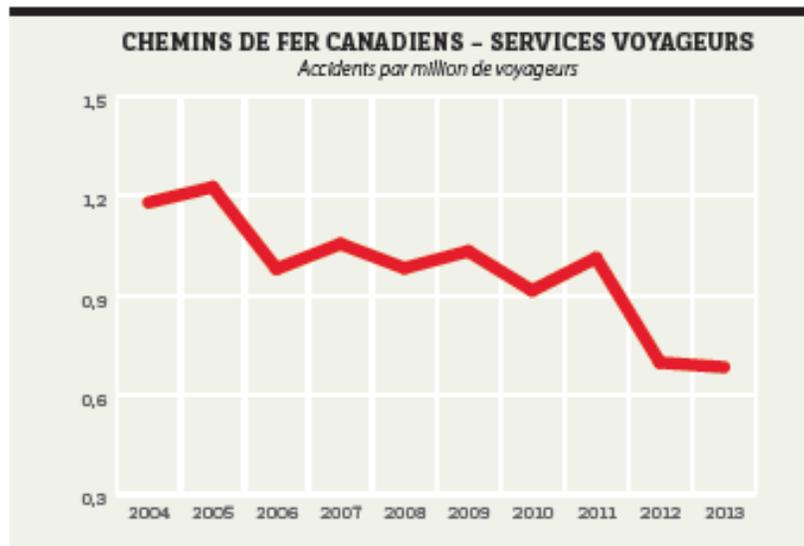


Figure 4. Extrait de *Tendances Ferroviaires 2014* (Réf. 3); Accidents Ferroviaires en transport de voyageurs

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

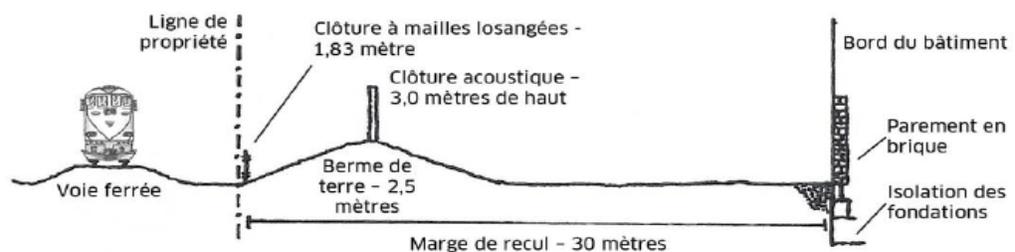


FIGURE 2 // MESURES D'ATTÉNUATION STANDARDS POUR DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS RÉSIDENTIELS À PROXIMITÉ D'UNE LIGNE PRINCIPALE.

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 :

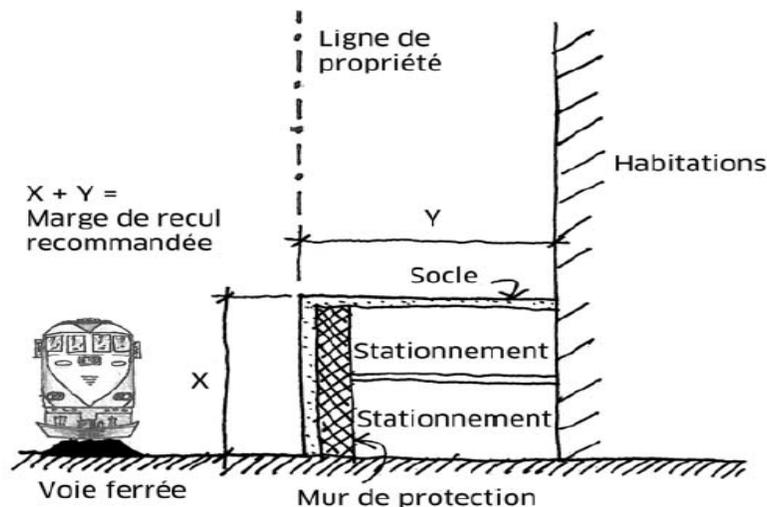


Figure 6. Extrait de *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, (Réf. 1); Figure 4 – L'intégration d'un mur de protection dans un aménagement peut permettre de réduire la marge de recul recommandée.

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.

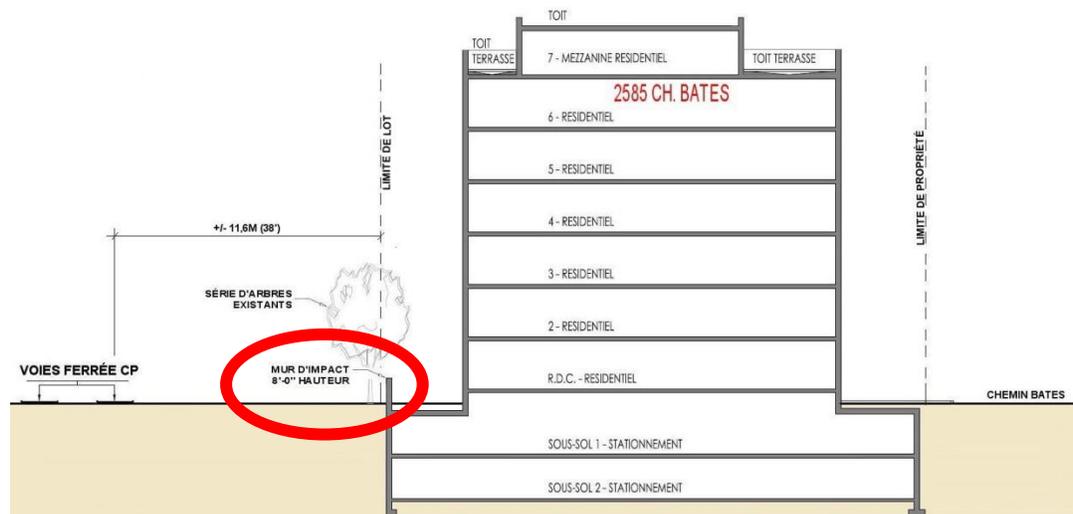


Figure 7. Mur d'impact de 2,44 mètres (8'-0") min. de hauteur en béton armé.

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.

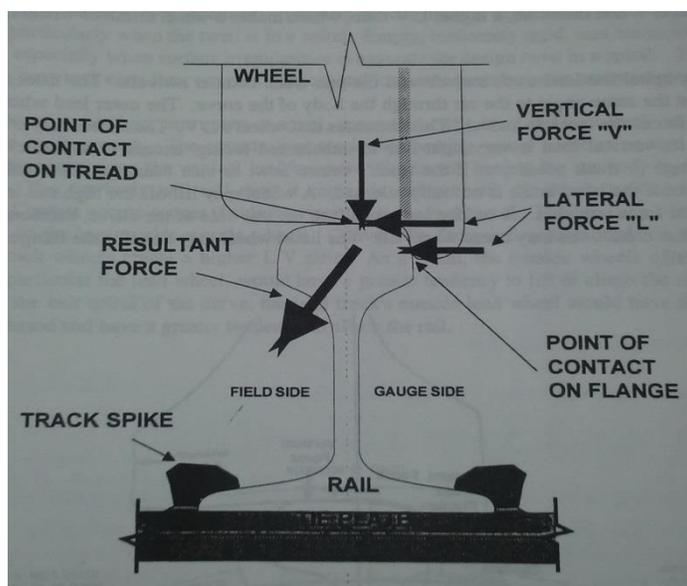


Figure 8. Forces à équilibrer au contact des roues et rails

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.

Déroptions

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(ère) 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