

Avis public



AUX PERSONNES INTÉRESSÉES AYANT LE DROIT DE SIGNER UNE DEMANDE DE PARTICIPATION À UN RÉFÉRENDUM

relativement au second projet de résolution CA21 170060 approuvant le projet particulier PP-124 visant à autoriser la construction d'un nouveau bâtiment résidentiel de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017) - dossier 1203558050

1. – Objet du second projet de résolution et demande d'approbation référendaire

À la suite de la consultation écrite et de l'assemblée de consultation en visioconférence tenue le 27 janvier 2021, le conseil d'arrondissement a adopté, lors de la séance ordinaire tenue le 8 mars 2021, le second projet de résolution CA21 170060 mentionné en titre.

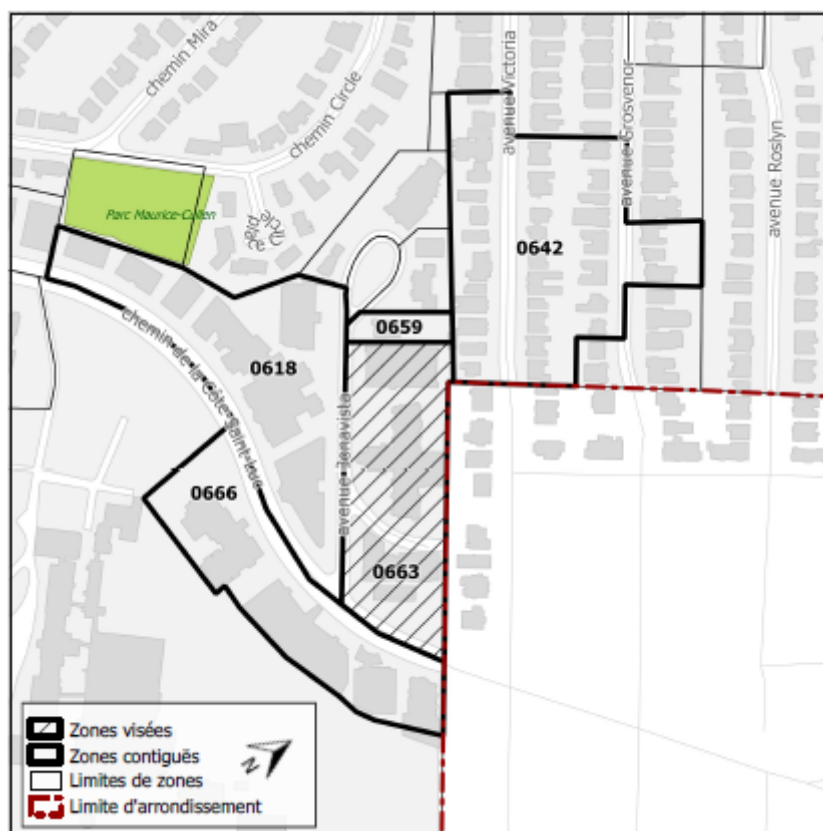
L'objet de ce second projet de résolution vise à autoriser la construction d'un bâtiment résidentiel de 12 étages (42 m) comprenant environ 77 unités d'habitation et 2 étages de stationnement en souterrain.

Ce second projet de résolution contient des dispositions qui sont susceptibles d'approbation référendaire. Ainsi, elles peuvent faire l'objet d'une demande de la part des personnes intéressées de la zone concernée 0663 ainsi que des zones contiguës 0618, 0642, 0659 et 0666 afin qu'elles soient soumises à leur approbation conformément à la *Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités*.

Les articles 3 et 5 du second projet de résolution CA21 170060 sont sujets à l'approbation des personnes habiles à voter.

2. – Description des zones

Le secteur visé par le présent avis est le suivant :



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 30 mars 2021 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 en ligne PP-124](#) ;

- 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 30 mars 2021 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 mars 2021 (date d'adoption du second projet de résolution) :

- être domiciliée dans la zone d'où peut provenir une demande;
- être domiciliée depuis au moins 6 mois au Québec.

OU

Tout propriétaire unique d'un immeuble ou occupant unique d'un établissement d'entreprise depuis au moins 12 mois le 8 mars 2021 et qui n'est frappé d'aucune incapacité de voter.

OU

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 mars 2021:

- 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 physique, elle doit être majeure, de citoyenneté canadienne et ne pas être en curatelle;

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

- avoir désigné parmi ses membres, administrateurs ou employés, par résolution, une personne qui le 8 mars 2021 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 résolution n'aura pas à être approuvé par les personnes habiles à voter.

6. – Consultation

Le présent avis ainsi que le second projet de résolution 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 22 mars 2021.

La secrétaire d'arrondissement,

Geneviève Reeves

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

Séance ordinaire du lundi 8 mars 2021

Résolution: CA21 170060

ADOPTION DU SECOND PROJET DE RÉSOLUTION - PROJET PARTICULIER PP-124

ATTENDU QUE le projet de résolution approuvant le projet particulier PP-124 visant à autoriser la construction d'un nouveau bâtiment de 12 étages pour la propriété sise au 4845 chemin de la Côte Saint-Luc a été adopté à la séance ordinaire tenue le 7 décembre 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 12 janvier 2021 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 période de consultation écrite sur le projet de résolution a été tenue du 20 janvier au 3 février 2021, conformément à l'arrêté ministériel 2020-049 et à la résolution CA20 170263 et que les personnes et organismes désirant s'exprimer ont été entendus;

ATTENDU QU'une séance de consultation par vidéoconférence a été tenue le 27 janvier 2021 au cours de laquelle les personnes et organismes désirant s'exprimer ont été entendus.

Il est proposé par Marvin Rotrand

appuyé par Christian Arseneault

De déposer le rapport de consultation publique et d'adopter, tel que soumis le second projet de résolution approuvant le projet particulier PP-124 visant à autoriser la construction d'un nouveau bâtiment de 12 étages pour la propriété sise au 4845 chemin de la Côte Saint-Luc en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017).

De poursuivre la procédure d'adoption 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).

CHAPITRE I
TERRITOIRE D'APPLICATION

1. La présente résolution s'applique à la propriété sise sur le lot 1 581 175 du cadastre du Québec, tel qu'illustré sur le plan intitulé « Territoire d'application » joint en annexe A à la présente résolution.

CHAPITRE II

AUTORISATIONS

2. Malgré la réglementation d'urbanisme applicable au territoire décrit à l'article 1, la construction d'un nouveau bâtiment de 12 étages est autorisée conformément aux conditions prévues à la présente résolution.

À cette fin, il est notamment permis de déroger aux articles suivants du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276) :

- à l'article 9, afin d'autoriser une hauteur maximale de 12 étages et 42 m;
- à l'article 34 afin d'autoriser une densité maximale de 5.5.

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

CHAPITRE III

CONDITIONS

SECTION 1

CONDITIONS GÉNÉRALES

SOUS-SECTION 1

CADRE BÂTI

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

Malgré l'alinéa précédant, la hauteur d'un bâtiment peut varier de plus ou moins 1 m.

4. Les marges minimales doivent correspondre à celles identifiées sur le plan intitulé « Implantation projetée » joint en annexe B à la présente résolution.

Malgré l'alinéa précédent l'implantation d'un mur d'un bâtiment peut varier de plus ou moins 15 cm mais doivent respecter les marges de recul prescrites à la grille des usages et spécifications 0663.

5. La densité maximale autorisée est de 5.5.

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

SOUS-SECTION 2

AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET OCCUPATION DES COURS ET DES TOITS

7. Une demande de permis de construction déposée en vertu de la présente résolution doit être accompagnée d'un plan d'aménagement paysager préparé par un expert dans le domaine et comprenant un tableau de plantation indiquant le nombre, les variétés et les dimensions des arbres qui seront plantés sur le site.

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

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

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

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

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

12. Les abris temporaires pour automobiles, vélos ou piétons, autres que les auvents, sont interdits en cour avant. Ils sont également interdits au-dessus d'une voie d'accès à un stationnement.

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

SOUS-SECTION 3 STATIONNEMENT

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

SECTION 2 AUTRES CONDITIONS

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

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

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

16. Aux fins de la délivrance d'un permis de construction ou de transformation impliquant un agrandissement ou une modification de l'apparence extérieure, de l'implantation ou de l'aménagement des espaces extérieurs relatifs à un bâtiment autorisé par la présente résolution, les travaux doivent être approuvés conformément au titre VIII du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276), du paragraphe 7° de l'article 668 de ce même règlement et selon les objectifs et critères de la présente section.

SOUS-SECTION 1 IMPLANTATION D'UN BÂTIMENT

17. L'objectif est de favoriser l'implantation des bâtiments dont l'alignement de construction, l'implantation au sol, la composition volumétrique et le traitement des basiliaires ainsi que l'aménagement des espaces libres doivent respecter les principes et le caractère général des constructions et des aménagements extérieurs illustrés sur les plans intitulés « Plan d'implantation projetée », joints en annexe B à la présente résolution.

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants:

- 1° L'implantation du bâtiment doit exprimer le caractère unique de son positionnement dans la trame urbaine et contribuer à son animation;
- 2° Le recul du bâtiment doit permettre d'assurer la réalisation d'un aménagement paysager de qualité sur le site, notamment des lieux de détente conviviaux ainsi que la plantation d'arbres d'alignement à grand déploiement sur le domaine public;
- 3° Des mesures de mitigation doivent être intégrées afin d'atténuer les impacts éoliens, soit par la densification de la végétation ou l'installation d'écrans protecteurs sur les toits.

SOUS-SECTION 2

ARCHITECTURE D'UN BÂTIMENT

18. L'objectif est de favoriser la construction d'un bâtiment d'architecture contemporaine qui tient compte des caractéristiques particulières du terrain, de son milieu d'insertion et de sa situation dans un secteur à transformer ou à construire et doit respecter les principes et le caractère général des constructions et des aménagements extérieurs illustrés sur les plans intitulés « Perspectives projetées », joints en annexe D à la présente résolution.

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants :

- 1° Les caractéristiques architecturales doivent permettre de bien lire qu'il s'agit d'une construction contemporaine, tant par le design que par les matériaux;
- 2° L'effet de masse créé par les volumes du bâtiment doit être atténué par la présence de retraits, des ouvertures, des terrasses et l'utilisation des matériaux;
- 3° L'apparence architecturale de toutes les façades doit être traitée comme des façades principales;
- 4° La fenestration doit être maximisée pour assurer un grand apport de lumière aux espaces intérieurs et profiter des vues possibles;
- 5° Le rez-de-chaussée doit favoriser un lien avec le domaine public et contribuer à l'animation de la rue;
- 6° Les matériaux employés doivent présenter des qualités de durabilité;
- 7° L'utilisation de matériaux de revêtement d'un toit et d'un mur extérieur réfléchissant la chaleur et la lumière d'une manière diffuse est privilégiée.

SOUS-SECTION 3

AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

19. L'objectif est d'accroître la présence de la végétation sur le site et de créer un milieu de vie et des espaces à l'échelle humaine qui favorisent et multiplient les lieux de rencontres et les interactions entre les différents usagers de ces espaces.

Les critères permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs sont les suivants :

- 1° Toutes les cours doivent être pourvues d'un aménagement paysager comprenant soit des espaces de détente, soit des placettes, des végétaux et des arbres à grand déploiement. La présence de verdure doit être largement privilégiée à celle d'un revêtement minéral;
- 2° Le verdissement des toits du bâtiment et l'utilisation de matériaux perméables doivent être privilégiés;
- 3° L'aménagement d'une voie d'accès véhiculaire doit se faire de façon à minimiser son impact par rapport à la sécurité des piétons;

- 4° L'aménagement des espaces extérieurs doit intégrer des approches environnementales. Le projet devrait recourir à un aménagement plus durable, par exemple, en optant pour une gestion écologique des eaux de pluie;
- 5° Les équipements techniques et mécaniques situés sur un toit doivent être dissimulés derrière des écrans architecturalement liés au bâtiment ou recevoir un traitement qui favorise leur intégration aux bâtiments. Ils doivent être localisés de manière à favoriser une utilisation du toit par les résidents;
- 6° Le traitement d'une clôture doit s'harmoniser avec l'architecture du bâtiment et doit contribuer à la mise en valeur du site;
- 7° Un espace dédié à l'entreposage temporaire des matières résiduelles doit être pourvue, sur au plus 3 côtés, d'un écran paysager à feuillages persistants ou d'une clôture opaque ou d'un élément architectural qui s'harmonisent avec le bâtiment. Cet écran doit avoir comme fonction de protéger et de dissimuler cet espace.

ANNEXE A

Intitulée "Territoire d'application"

ANNEXE B

Intitulée "Coupes projetées"

ANNEXE C

Intitulée "Implantation projetée"

ANNEXE D

Intitulée "Perspectives projetées"

Un débat s'engage.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

40.07 1203558050

Geneviève REEVES

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 10 mars 2021



NOTE

Toute personne qui en fait la demande peut obtenir sans frais une copie complète du dossier. Pour toute information additionnelle vous pouvez communiquer avec nous par courriel au consultation.cdn-ndg@montreal.ca.

Identification

Dossier : 1203558050	Date de création : 20/12/10	Statut : Ficelé	Date de ficelage : 21/03/02
Unité administrative responsable	Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme		
Niveau décisionnel proposé	Conseil d'arrondissement		
Charte montréalaise des droits et responsabilités	Ne s'applique pas		
Projet	-		
Objet	Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la construction d'un nouveau bâtiment résidentiel de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).		
Responsable : Viviane GAUTHIER	Signataire : Stephane P PLANTE		
Inscription au CA :	Inscription au CE :	Inscription au CM :	

Contenu

Poursuite de la procédure d'adoption du second projet de résolution

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 les référendums 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 Viviane GAUTHIER Analyste de dossiers Tél. : 514 872-9387 Télécop. : 514 868-3538	
---	--

Numéro de dossier : 1203558050

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

Contenu

Contexte

Une demande visant la construction d'un bâtiment de 12 étages, comprenant un garage souterrain, a été déposée à la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).

Ce projet déroge au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276), notamment, à la hauteur de construction maximale prescrite et à la densité.

Le conseil d'arrondissement peut autoriser ce projet et prévoir toute condition, eu égard à ses compétences, qui devront être remplies relativement à la réalisation du projet, si celui-ci respecte les objectifs du Plan d'urbanisme.

Décision(s) antérieure(s)

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

Description

Le site et son secteur

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

La réglementation applicable

Voici un résumé des principales normes applicables au site:

Plan d'urbanisme - Secteur 04-07 :

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

Règlement d'urbanisme (01-276) :

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

Le projet

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

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes:

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

Dérogations demandées et conditions proposées

Les principales dérogations demandées sont présentées dans le tableau suivant.

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

Les principales conditions proposées sont :

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

Études

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

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

Étude sur les impacts éoliens

L'étude sur les impacts éoliens a démontré que le projet n'aura pas d'impacts significatifs sur les conditions éoliennes actuellement ressenties par les piétons circulant sur les voies publiques près du site.

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

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

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

Étude sur l'ensoleillement

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

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

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

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

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

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

Étude de circulation

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

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

Contribution au logement logement social, abordable et familial

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

Le nombre de logements à réaliser, pour chacune des catégories, sera déterminé lors du dépôt de la

demande de permis visant à réaliser le projet.

Justification

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

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

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

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

Les principales conclusions sont les suivantes:

Localisation de l'accès au stationnement

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

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

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

Panneaux "virages"

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

Programmation des feux de circulation

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

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

Aspect(s) financier(s)

Ne s'applique pas.

Développement durable

Ne s'applique pas

Impact(s) majeur(s)

Ne s'applique pas.

Impact(s) lié(s) à la COVID-19

Ce projet de résolution doit faire l'objet d'une assemblée publique de consultation, tel que prescrit par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1).

Or, depuis le 13 mars 2020, le gouvernement du Québec a décrété l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire québécois par le décret numéro 177-2020. Depuis cette date, ce décret a été renouvelé en continu par des décrets subséquents qui habilite le 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), le ministre de la Santé et des Services sociaux a signé le 22 mars 2020 l'arrêté ministériel 2020-008 qui a ensuite été modifié par l'arrêté ministériel 2020-033 du 7 mai 2020 puis par l'arrêté ministériel 2020-049 du 4 juillet 2020.

L'arrêté ministériel 2020-049 du 4 juillet 2020 prévoit notamment :

« Que toute procédure, autre que référendaire, qui fait partie du processus décisionnel d'un organisme municipal et qui implique le déplacement ou le rassemblement de citoyens soit accompagnée d'une consultation écrite, annoncée au préalable par un avis public, qui prend fin au même moment que la procédure qu'elle accompagne; cette consultation écrite peut également remplacer la procédure en question, auquel cas elle est d'une durée de 15 jours; ».

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

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

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

Opération(s) de communication

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

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

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

- Avis de motion et adoption du projet de résolution par le conseil d'arrondissement;

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

Conformité aux politiques , aux règlements et aux encadrements administratifs

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

Ce projet est susceptible d'approbation référendaire.

Validation

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

Parties prenantes	Services
Lecture :	

Responsable du dossier Dino CREDICO Conseiller en aménagement Tél. : 514 868-4463 Télécop. :	Endossé par: Sébastien MANSEAU Chef de division Tél. : 514-872-1832 Télécop. : Date d'endossement : 2020-11-25 11:56:50
---	--

Approbation du Directeur de direction Lucie BÉDARD_URB directeur(trice) - amen. urb.& serv. aux entreprises en arrondissement Tél. : 514-872-2345 Approuvé le : 2020-11-26 16:18	Approbation du Directeur de service Tél. : Approuvé le :
--	---

Numéro de dossier : 1203558050

Numéro de dossier : 1203558050

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

COMPTE RENDU - CONSULTATION PUBLIQUE DU 27 JANVIER 2021:

Compte-rendu 27 janvier 2021 - PP-124.pdf

**PRÉSENTATION POWERPOINT:** 2021-01-27_Côte_St_Luc_4845_PPCMOI_CP.pdf

Responsable du dossier
Viviane GAUTHIER
Analyste de dossiers
Tél. : 514 872-9387



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 170342 approuvant le projet particulier PP-124 visant à autoriser la construction d'un nouveau bâtiment résidentiel de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017)* - dossier 1203558050

Compte rendu de la séance de consultation par visioconférence tenue le mercredi 27 janvier 2021, 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. Dino Credico, 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, par Monsieur Dino Credico, du projet de Projet de résolution CA20 170342 approuvant le projet particulier PP-124 visant à autoriser la construction d'un nouveau bâtiment résidentiel de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017)* - dossier 1203558050

Voir la présentation en annexe 1.

M. Manseau présente les diapositives 3 à 5 de l'annexe 1.
M. Credico présente les diapositives 6 à 42.

3. Présentation du processus d'approbation référendaire

Mme Faraldo-Boulet explique que le processus d'approbation référendaire se fait en 3 étapes (voir les diapositives 43 à 47 de l'annexe 1) : 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. Mme Faraldo-Boulet précise également les adaptations actuellement faites au processus d'approbation référendaire étant donné l'état d'urgence sanitaire.

4. Période de questions et de commentaires du public par vidéoconférence

Questions et commentaires des citoyennes et citoyens assistant à la visioconférence

Un citoyen demande qui est le promoteur.

M. Credico indique que le promoteur est le Groupe Verterra.

Un citoyen souhaite que le projet aille de l'avant.

5. Période de questions et de commentaires écrits

Questions et commentaires reçus lors de la consultation écrite, entre le 20 janvier et le 27 janvier 2021 sont présentés.

Les commentaires et questions soumis entre le 20 janvier et le 27 janvier 2021 se trouvent aux diapositives 49 à 52 de l'Annexe 1.

En réponse aux questions et commentaires, M. Credico explique que l'arrondissement a supprimé le nombre minimal d'unité de stationnement de son règlement d'urbanisme, avec comme objectif de réduire la dépendance à l'automobile et de manière à s'inscrire dans les objectifs du Plan d'action Montréal durable. Il indique que pour qu'un jardin au toit soit aménagé, celui-ci devrait être accessible aux résidents en tout temps : l'arrondissement ne peut imposer cette condition dans le cadre du projet. Par contre, des plantations en bac seront aménagées au toit. En ce qui a trait aux énergies renouvelables, le bâtiment sera construit selon les normes en vigueur. La réglementation en vigueur ne permet pas d'imposer des règles plus strictes. En ce qui a trait à la gestion des matières résiduelles, le requérant devra déposer un plan de gestion pour ces matières. Cet élément sera inscrit comme condition au projet particulier. En ce qui a lien aux études de circulation et d'impact éolien, celles-ci seront accessible sur internet, sur la page du projet.

En réponse à une question d'un citoyen, M. Arseneault précise que de façon générale, il vote en faveur du premier et second projet, pour une question de procédure. Il croit que le système immobilier est brisé, ce qui entraîne des demandes pour des édifices de plus en plus hauts.

Bien qu'il n'ait pas le détail de la division des logements, M. Credico confirme que les logements seront

d'assez grande superficie : des familles pourraient y loger.

Mme Faraldo-Boulet rappelle que la période de consultation écrite se poursuivra jusqu'au 3 février 2021 et que tous les commentaires seront colligés dans un rapport de consultation écrite.

Le rapport de consultation écrite complet se trouve à l'annexe 2.

Fin de l'assemblée

L'assemblée est levée à 19h40.

Julie Faraldo-Boulet

Julie Faraldo-Boulet
Secrétaire-recherchiste

ANNEXE 1 - Présentation



ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE CONSULTATION

27 janvier 2021 à 18h30

En vidéoconférence

Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la construction d'un bâtiment résidentiel de 12 étages (42 m) pour la propriété sise au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc

DERNIÈRE MISE À JOUR : 27 janvier 2021

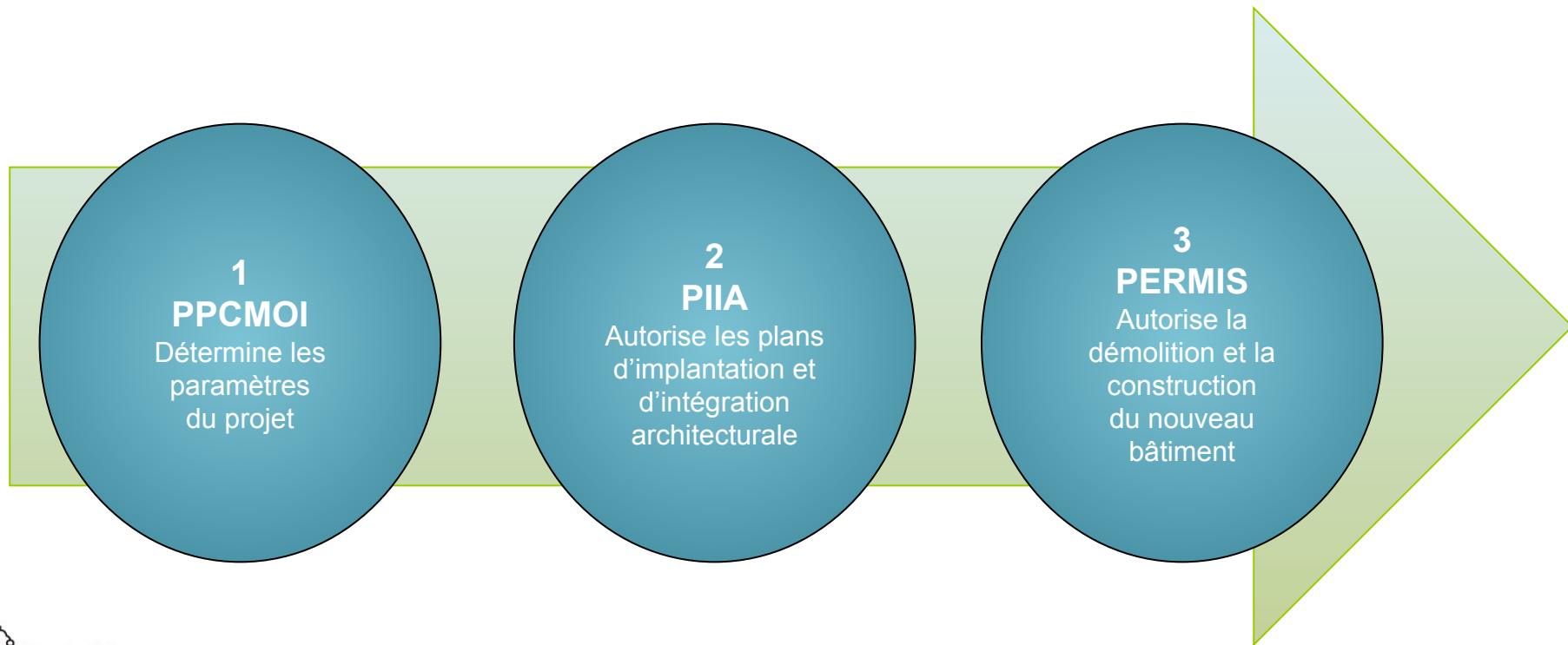
DÉROULEMENT DE L'ASSEMBLÉE

- 1. La procédure de projet particulier**
- 2. Présentation du projet de résolution**
- 3. Présentation calendrier d'approbation et du processus référendaire**
- 4. Période de questions et commentaires**

LA PROCÉDURE DE PROJET PARTICULIER (PPCMOI)

PROJET CONFORME VS PROJET NON CONFORME

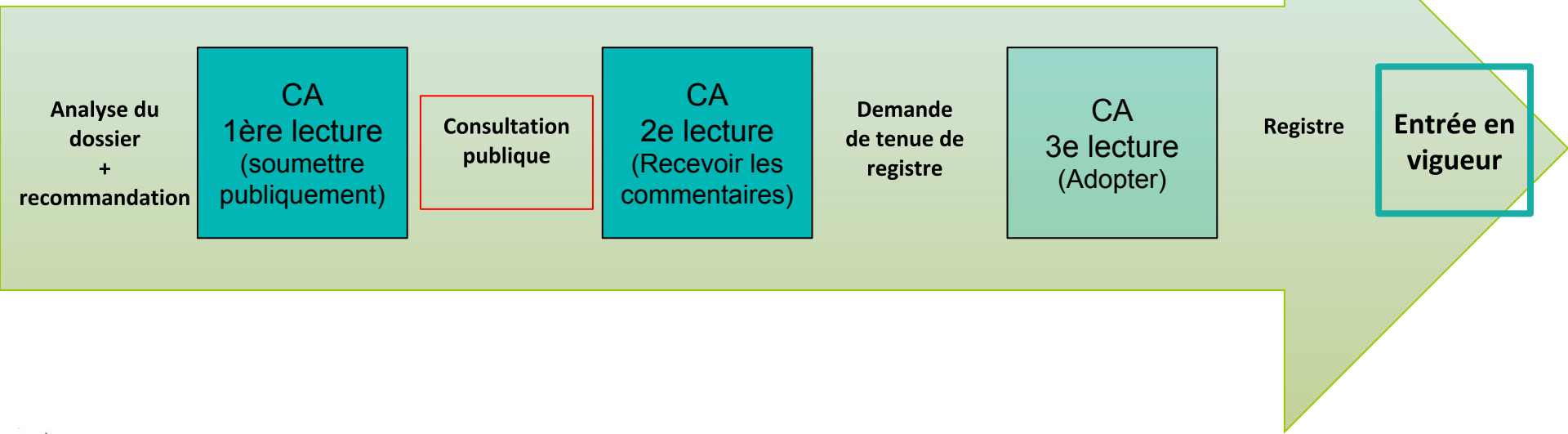
3 PROCÉDURES DISTINCTES



LES GRANDES ÉTAPES D'UN PROJET PARTICULIER

3* PASSAGES AU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT

* Si le dossier n'est pas susceptible d'approbation référendaire, le dossier est présenté deux fois au Conseil d'arrondissement



PRÉSENTATION DU PROJET DE RÉSOLUTION

01

CONTEXTE

Présentation de la requête 3002361915 pour une demande de PPCM01 pour autoriser la construction d'un bâtiment de 12 étages comprenant 77 logements et un stationnement au sous-sol.

02

ANALYSE

Autoriser une hauteur d'un bâtiment de 12 étages

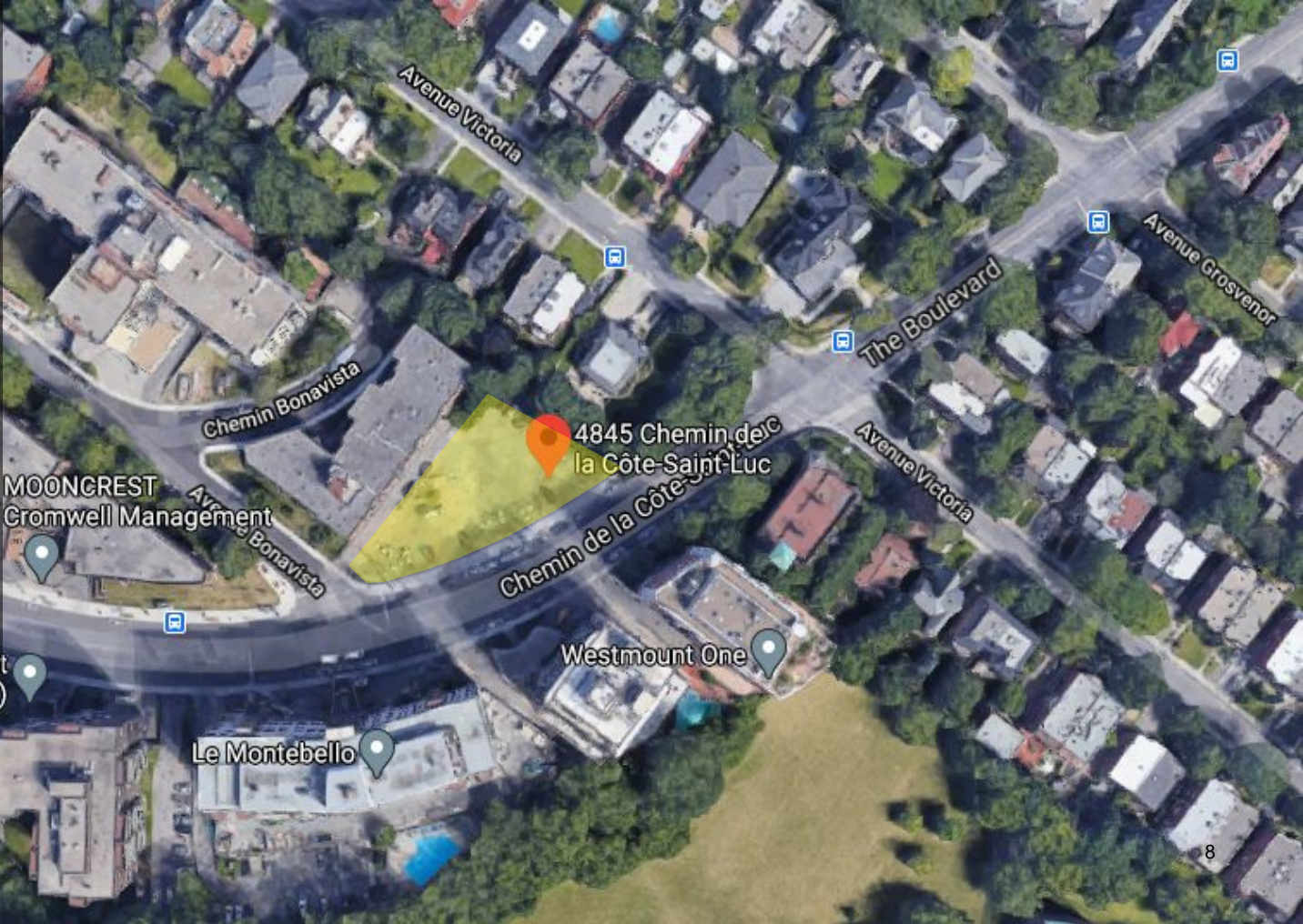
03

RECOMMANDATION

Favorable

Présentation d'une demande de PPCMOI pour autoriser la construction d'un bâtiment d'habitation de 12 étages / 38 m. comprenant 77 unités d'habitation et un stationnement au sous-sol, sur 3 niveaux, pour la propriété située au 4845, chemin de la Côte Saint-Luc

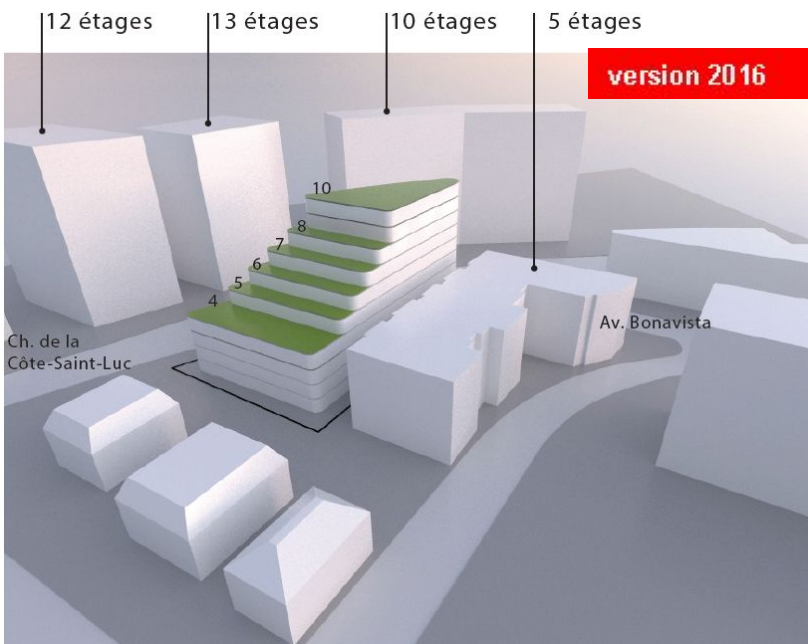
Dossier relatif à la requête no. 3002361915





Cheminement du projet:

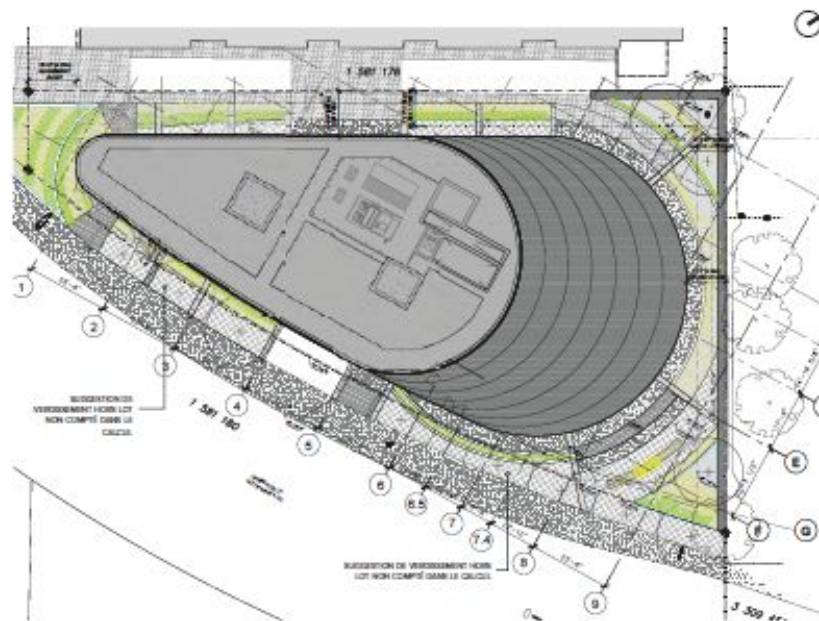
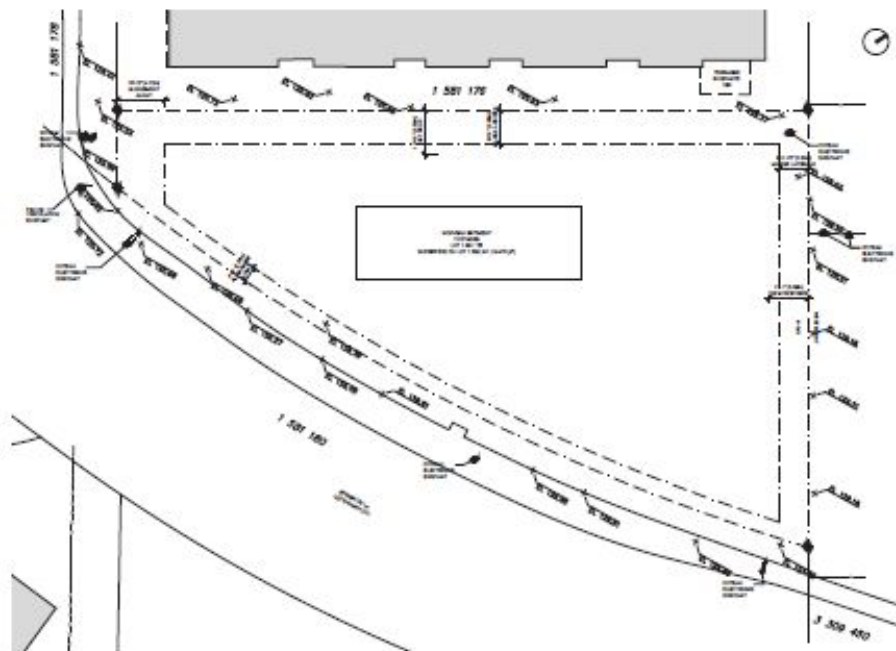
- **2016-05-19:** Avis préliminaire favorable pour un projet dérogatoire de 4 à 10 étages;
- **2018-03-19:** Dépôt d'une demande de permis de construire d'un projet de plein droit;
- **2019-06-03:** Adoption de la résolution : CA19 170177 autorisant une dérogation mineure à l'alignement.
- **2020-04-15:** Avis préliminaire favorable pour un bâtiment de 12 étages



Note:

Pour le détail complet du Plan d'Arpentage se référer à la page 14 et au plan signé en Annexe.

Pour le Plan complet des aménagements extérieurs, se référer au document d'Architecture de Paysage Joint en Annexe.



**PLAN DE SITE EXISTANT ET
STATISTIQUES RÉGLEMENTAIRES**

SUPERFICIE DE COUVERTURE AU SOL
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie bâtiment : 0 p² (0 m²)
Pourcentage de couverture au sol : 0,0 %

SUPERFICIE VÉGÉTALE
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie végétale : 0 p² (0 m²)
Pourcentage de superficie végétale : 0,0 %

SURFACES PAVÉES
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie surface pavée : 0 p² (0 m²)
Pourcentage de surface pavée : 0,0 %

**PLAN DE SITE PROJETÉ ET
STATISTIQUES RÉGLEMENTAIRES**

SUPERFICIE DE COUVERTURE AU SOL
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie bâtiment : 6 745 p² (626,6 m²)
Pourcentage de couverture au sol : 41,0 %

SUPERFICIE VÉGÉTALE
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie végétale : 4 083 p² (379,3 m²)
Pourcentage de superficie végétale : 24,8 %

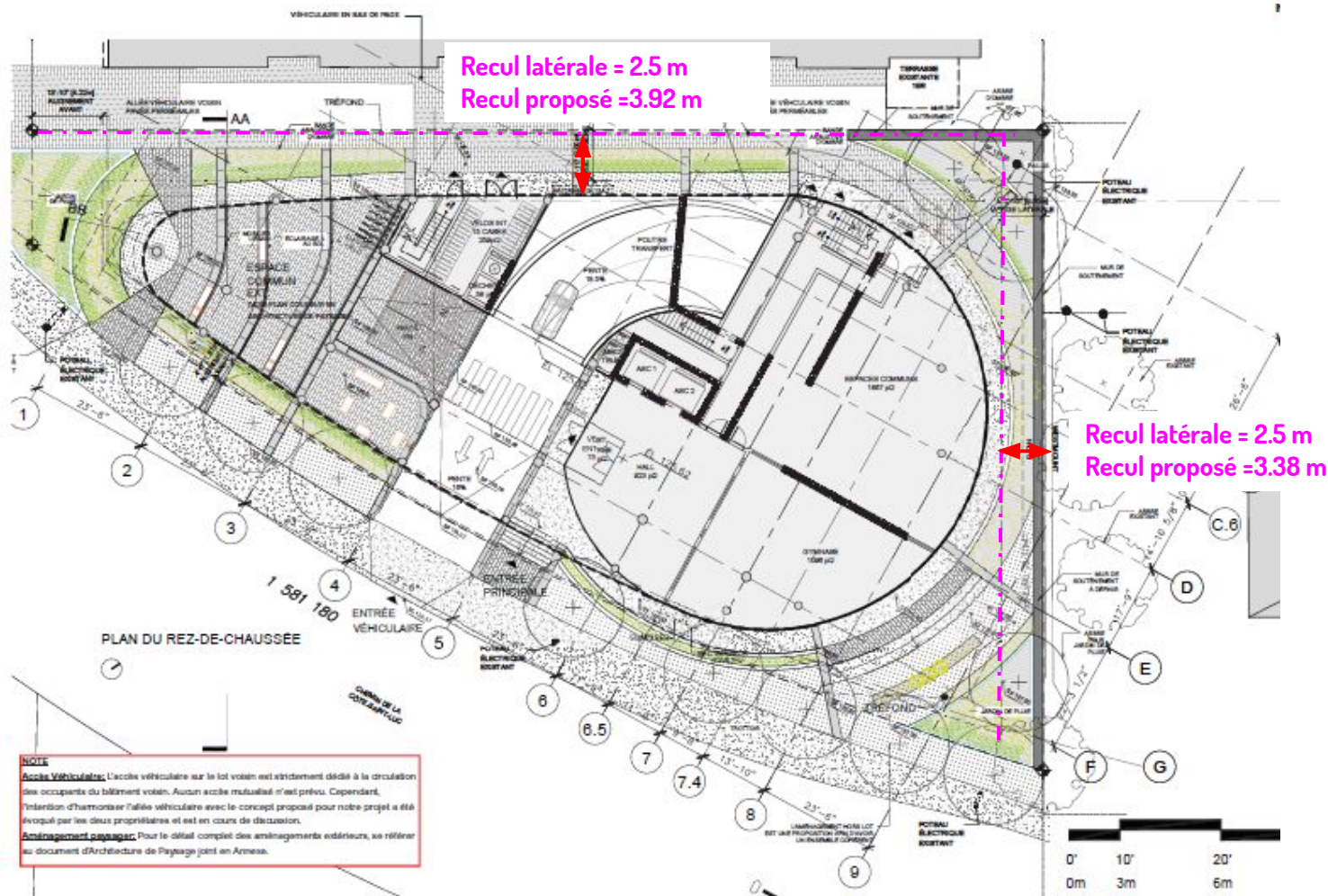
SURFACES PAVÉES
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie surface pavée : 5 642 p² (524,1 m²)
Pourcentage de surface pavée : 34,2 %

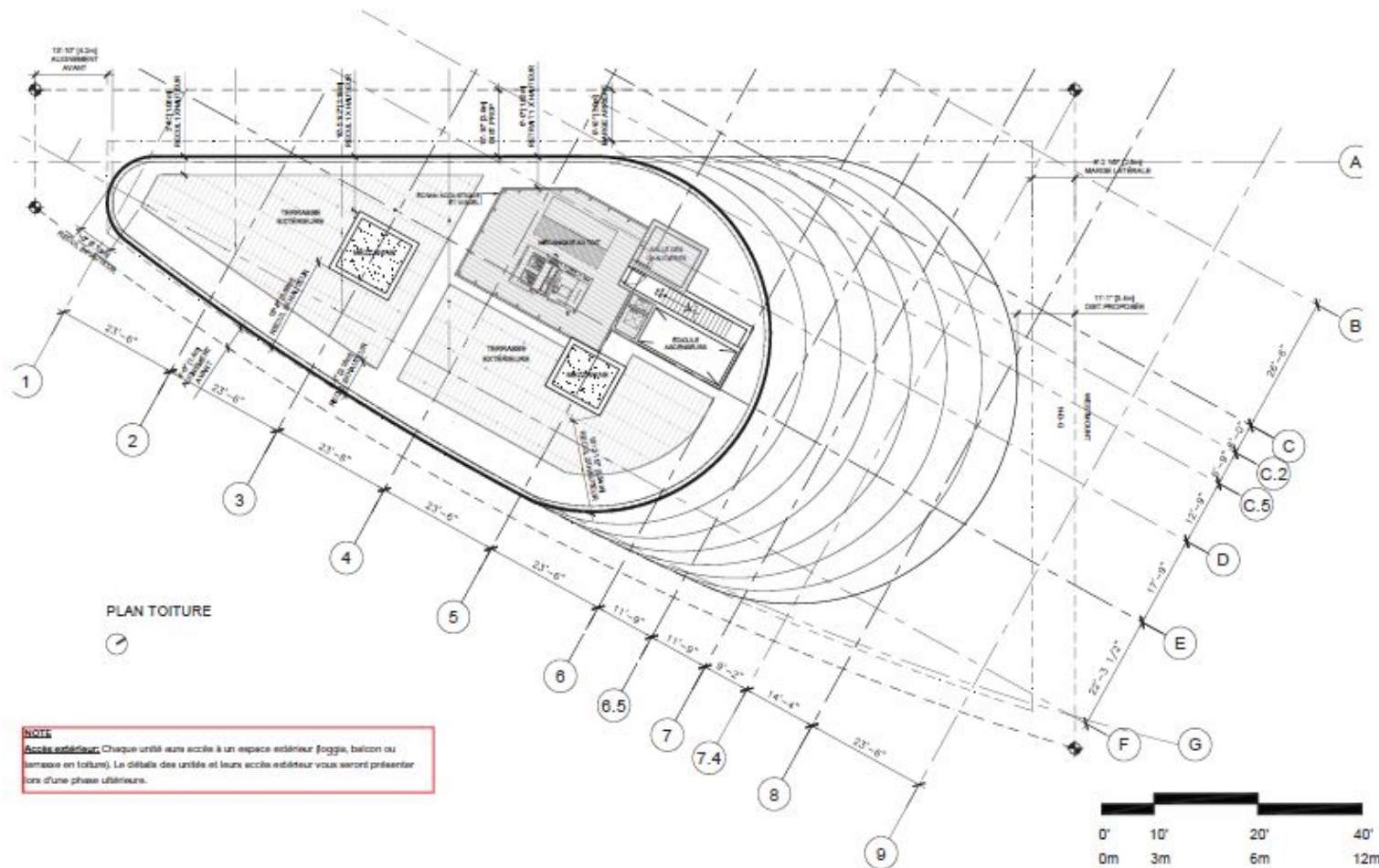


- Stationnement**
- SS1**
20 unités pour voiture
22 unités pour vélo
 - SS2**
21 unités pour voiture
22 unités pour vélo
 - SS2**
21 unités pour voiture
22 unités pour vélo
- Total**
 62 unités pour voiture
 66 unités pour vélo

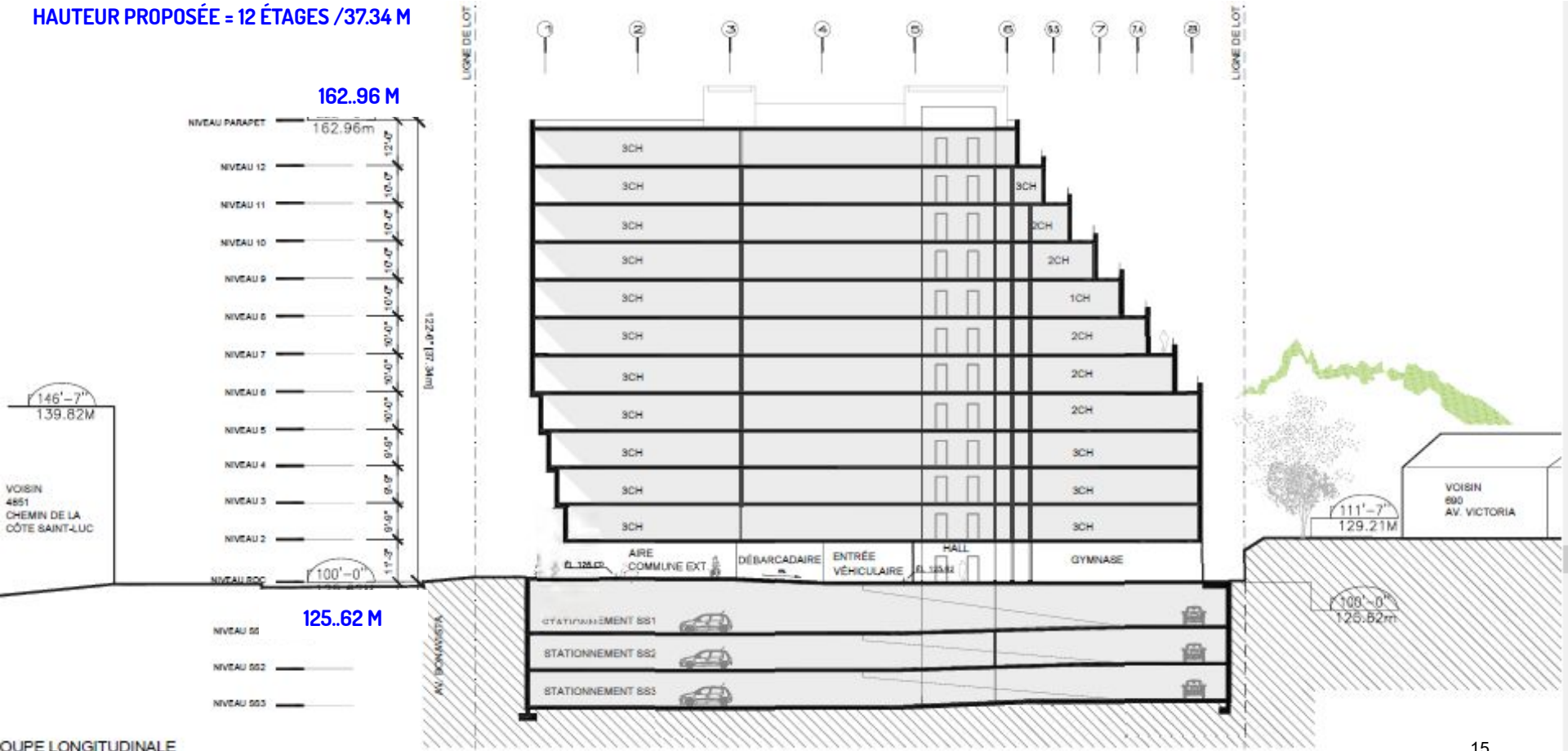
Salle à déchets
Salle de recyclage
Vélos

Superficie brute de plancher en m² = **9 265 m² ***** (7 656 m²)
 1 unité / 150 m² (site près d'un équipement de transport collectif structurant)
9 265 m² / 150 m² = 61.7 = 62 unités de stationnement





HAUTEUR PROPOSÉE = 12 ÉTAGES / 37,34 M

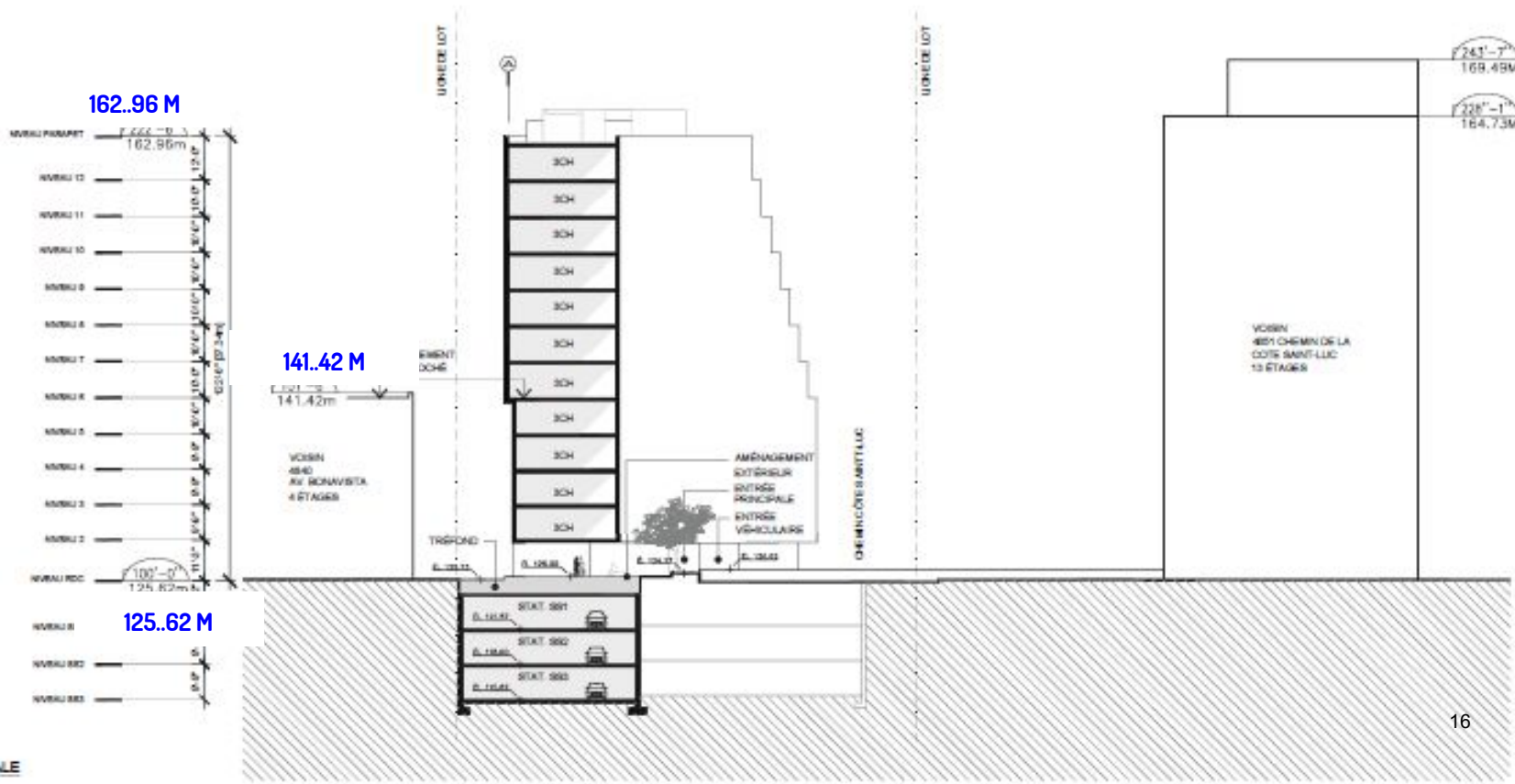


COUPE LONGITUDINALE

NOUVELLE PROPOSITION - Coupes

HAUTEUR PROPOSÉE = 12 ÉTAGES / 37.34 M

HAUTEUR BÂTIMENT DE 5 ÉTAGES = 15.80 M





4952 CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-LUC. Insertion urbaine vers l'est.



PERSPECTIVE D'INSERTION URBAINE

4948 CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-LUC. Insertion urbaine vers l'est.

VUE VERS L'EST



663 AVENUE VICTORIA. Insertion urbaine vers le nord.



4812 CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-LUC. Insertion urbaine vers l'ouest.

VUE VERS L'OUEST

1



604 AVENUE VICTORIA. Insertion urbaine vers le sud.

2



5240 CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-LUC. Le bâtiment n'est pas visible.





VUE VERS L'EST



VUE VERS L'OUEST

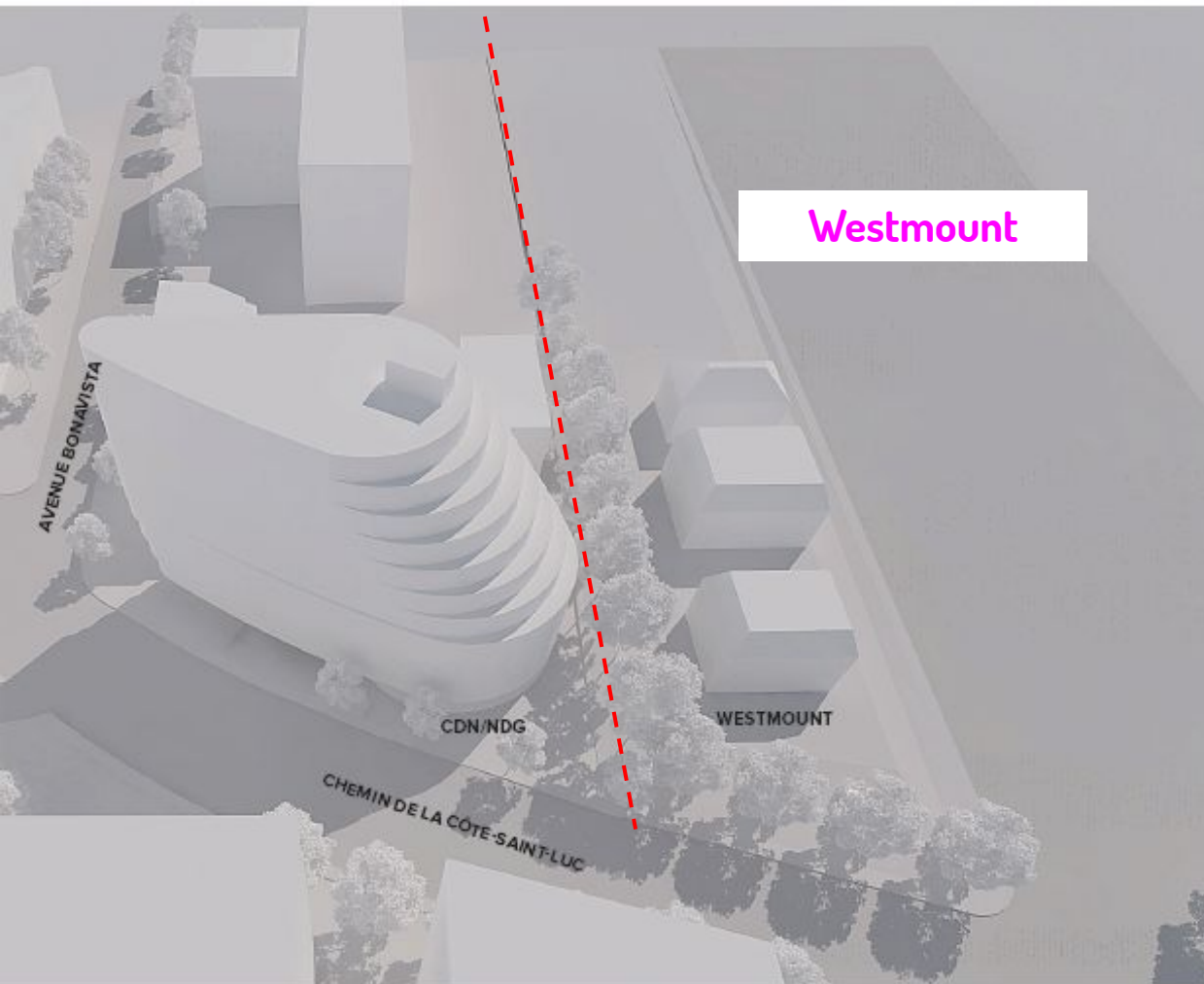
PLAN PRÉLIMINAIRE DE PAYSAGE



LÉGENDE

	LIMITE DE LOT
	LIMITE DE PROFONDEUR
	BÂTI EXISTANT
	CLÔTURE EXISTANTE
	SYNTHÈSE D'ÉLEVATIONS
	NIVEAU EXISTANT
	NIVEAU PROPOSÉ SOL FIN
MATÉRIALITÉ DE SURFACES	
	SURFACE EN BÉTON COULÉ
	SURFACE GAZONNÉE
	SURFACE DE PAILLIS IGNIFUGE
	PAVÉS EN BÉTON PRÉFABRICÉS PERMEABLES
	PAVÉS ALVÉOLÉS
	PAVÉS EN BÉTON PRÉFABRICÉS PLACE INTÉRIEUR
	BANDES DE PROPRIÉTÉ EN GALETS DE RIVIÈRE
VEGÉTAUX	
	ARBRE FEUILLU EXISTANT
	ARBRE FEUILLU PROPOSÉ
	ARBRE CONIFÈRE PROPOSÉ
	ARBUSTE FEUILLU PROPOSÉ
	ARBUSTE CONIFÈRE PROPOSÉ
	GRANÈGES PROPOSÉ

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT



Westmount

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

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

1. TAILLE DU LOT
2. TYPE DE TOIT

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

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

Règlement 01-276 - Articles 28.2 et 28.3

La hauteur utilisé pour comparer l'ombre projetée doit donc être de 1.5 la hauteur permise par l'arrondissement de westmount soit $1,5 \times 40$ pieds = 60 pieds.

L'ombre portée sur les bâtiments dans Westmount doit être équivalente ou inférieure à l'ombre causée par un bâtiment ayant une hauteur de 18.28 m (60 pieds)

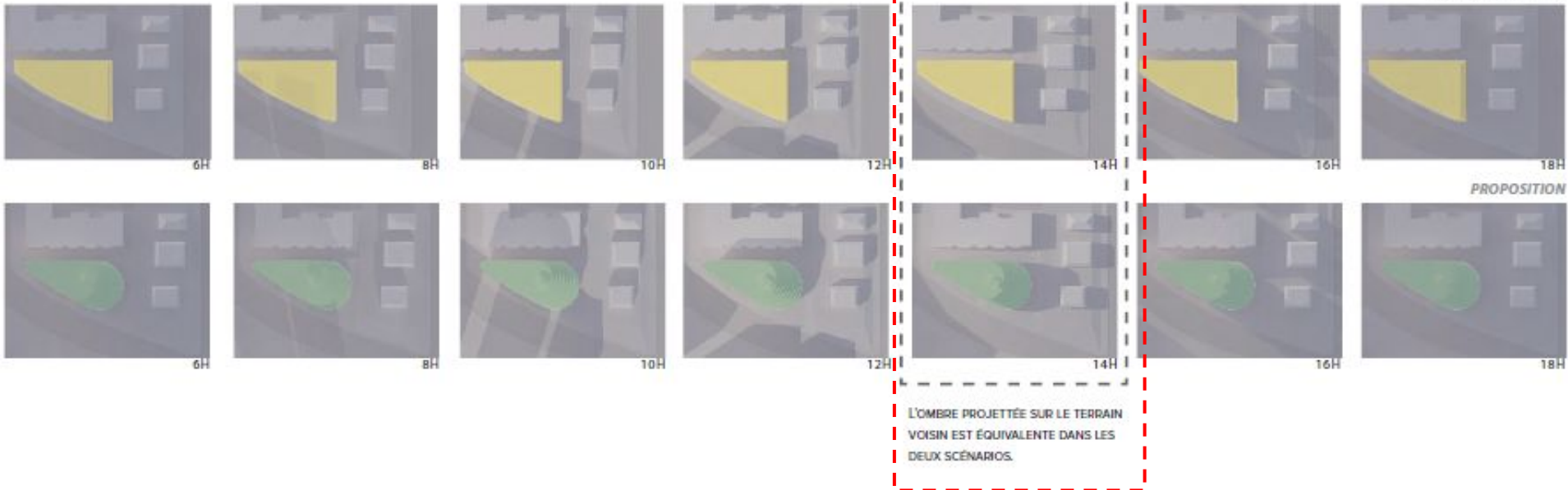


Solstice d'été

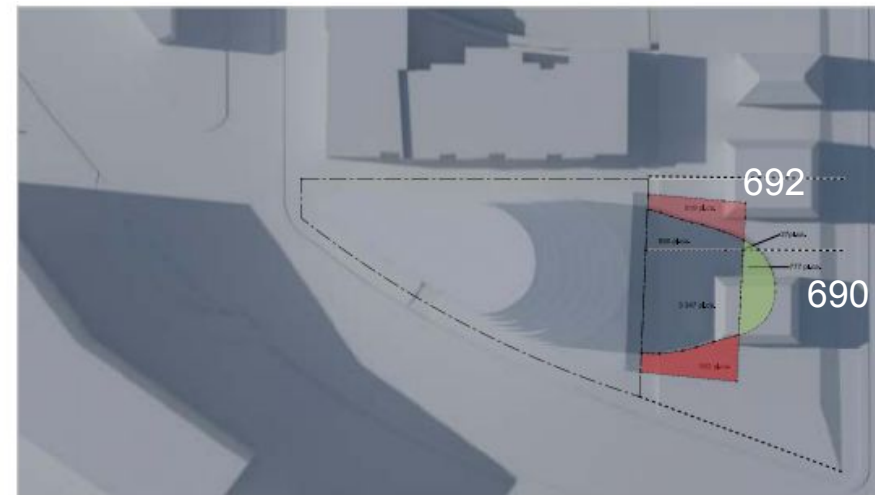


Solstice d'hivers

Équinoxe = 21 mars et 21 septembre



Comparatif de la proposition avec un bâtiment d'une hauteur de 18.28 m (60 m)



Superposition des deux images d'ombres projetées à 14h lors de l'équinoxe 19 mars.

L'ombre projetée sur le terrain voisin est équivalente dans les deux scénarios. Excédant de l'ombre du projet de 60 pieds de hauteur (ROUGE) = excédant de l'ombre de la proposition de 12 étages (VERT).

692 Ave Victoria
(4780 pi.ca)

690 Ave Victoria
(12 150 pi.ca)

-Ombre proj. par
60 pieds =
36% sup. terrain

-Ombre proj. par
60 pieds =
36% sup. terrain

-Ombre proj. par
12 étages =
19% sup. terrain

-Ombre proj. par
12 étages =
34% sup. terrain

ÉTUDE SUR LES IMPACTS ÉOLIEN

L'objectif de cette étude est de **fournir une évaluation qualitative des conditions de confort du vent** autour du projet d'aménagement et de son impact potentiel sur les aires publiques voisines telles que les trottoirs. Cette évaluation qualitative se base sur les données suivantes:

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

5. CONDITIONS DE VENT POUR LES PIÉTONS

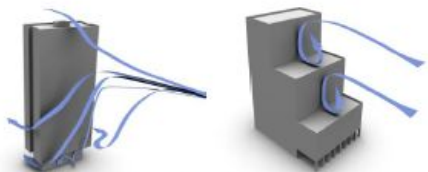


Image 5: Rabattement et diffusion de l'écoulement par la masse en gradins

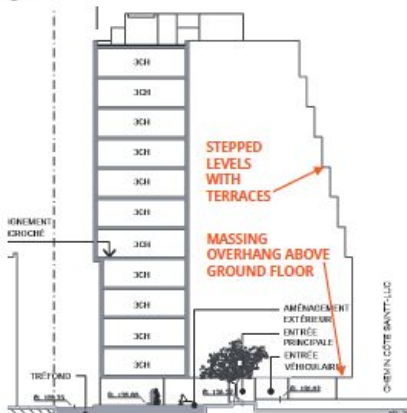


Image 6: Section transversale, vue vers le nord-est

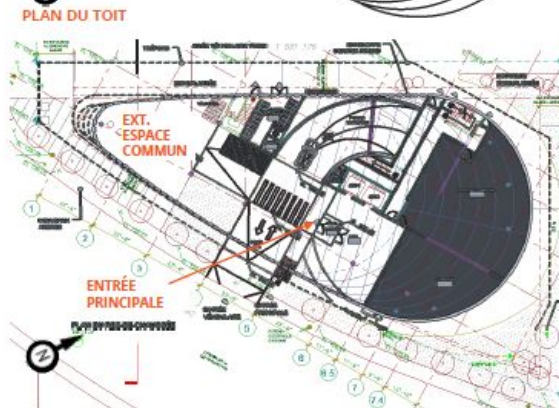
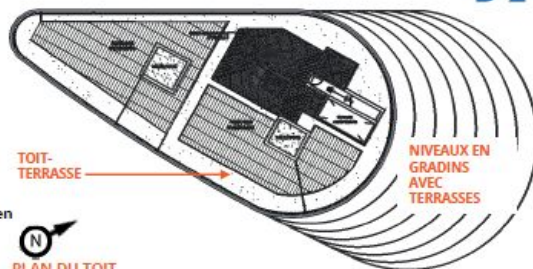


Image 7: Plans d'étage

7. RÉSUMÉ

- Les conditions de vents dans la zone commune au niveau du sol sur les trottoirs adjacents au site devraient répondre aux critères des “parcs” en été et pour les “autres rues” en hivers. Ces conditions de vent sont considérés comme appropriés pour les trottoirs;
- Les vitesses plus élevées dans la zone commune pendant l’hivers peuvent également être acceptable, car cet espace n’est pas susceptible d’être utilisé pendant les mois froids;
- Les conditions de vent à l’entrée principale devraient être appropriés en été et en hivers;
- Des vitesses de vent plus élevées que souhaitées sont attendues sur les terrasses potentielles des niveaux 6 à 12 et sur la terrasse sur le toit. Des mesures de contrôle due vent seront nécessaires pour créer un environnement venteux confortable pour les activités passives, zones venteuses.
- Des mesures conceptuelles de contrôle du vent sont recommandées pour les zones venteuses.

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

Si la terrasse est programmée pour une utilisation prolongée, en particulier pour des activités passives comme s'asseoir et manger, nous recommandons que des mesures de contrôle du vent soient placées le long du périmètre de la zone utilisable.

Les écrans pare-vent, les garde-corps perforés, les arbres avec sous-plantation et les jardinières avec arbustes hauts et denses sont quelques exemples de dispositifs de contrôle du vent qui peuvent être utilisés sur les terrasses.

Pour une protection adéquate contre le vent, ces éléments doivent mesurer 2 m de haut et au plus 30% ouvert



Exemples de fonctions de contrôle du vent sur les terrasses

ÉTUDE DE MOBILITÉ

Tableau 1 - Analyse de capacité - Situation actuelle

Intersection	Approche	Mouvement	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
			Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service	Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de
Côte-St-Luc/Bonavista	Nord	Virage à gauche	42	0,20	26,1 C	25	0,20	24,8 C
		Virage à droite	28	0,14	25,2 C	26	0,14	25,2 C
	Est	Tout droit	466	0,54	10,1 B	767	0,81	14,3 B
		Virage à droite	14	0,03	8,0 A	41	0,08	12,0 B
	Ouest	Virage à gauche	9	0,59	21,2 C	22	0,39	31,6 C
		Tout droit	771	0,59	11,5 B	444	0,39	13,6 B
	Ensemble des mouvements				11,8 B			14,8 B
Côte-St-Luc/Victoria	Nord	Virage à gauche	207	0,43	19,9 B	172	0,32	17,8 B
		Tout droit	243	0,50	17,7 B	330	0,60	18,6 B
		Virage à droite	142	0,33	15,4 B	223	0,62	17,9 B
	Est	Virage à gauche	22	0,41	33,0 C	40	0,54	25,3 C
		Tout droit	353	0,41	18,4 B	585	0,54	19,5 B
	Ouest	Tout droit	740	0,73	12,6 B	414	0,36	10,1 B
		Virage à droite	65	0,73	12,6 B	52	0,36	9,6 A
	Ensemble des mouvements				15,7 B			16,5 B

Les conditions d'écoulement de la circulation ont été évaluées à l'aide de l'outil Synchro 10 de SimTraffic.

Moyenne de 5 passes SimTraffic

LÉGENDE:

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

= Projet

XX = Débit véhiculaire AM
 (XXX) = Débit véhiculaire PM

Figure 5 - Débit (véh/h) - Situation actuelle

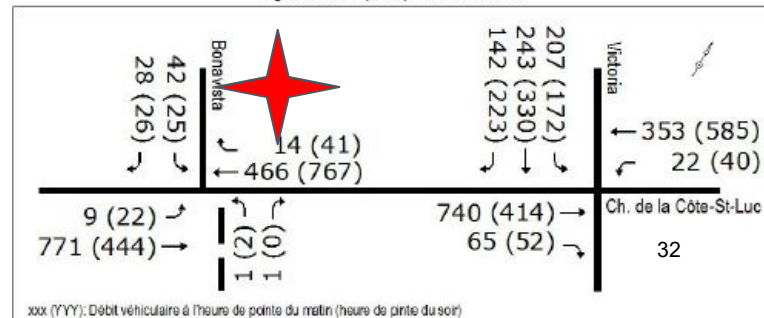


Tableau 2 - Génération des déplacements

Développement	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Entrant ²	Sortant ²	Entrant ²	Sortant ²
Résidentiel 77 unités	5	21 (26)	18	11 (29)
Répartition modale ¹				
- Mode automobile (véh/h)	2	9 (11)	8	5 (13)
- Transport en commun (usagers/h)	2	10	6	5
- Déplacements actifs (piétons-cyclistes/h)	1	2	5	1

Le projet génère un total de:

- 26 déplacements à l'heure de pointe du matin
- 29 déplacements à l'heure de pointe du soir

*Les déplacements en transport en commun sont aussi importants que ceux en véhicules alors que les déplacements actifs sont minimes

Sources:

1: Répartition modale en fonction de l'enquête origine-destination AMT 2018, période de pointe du matin

2: Trip Generation, ITE (code 232)

En tenant compte des différentes parts modales de déplacement provenant ou se destinant au secteur de CDN-NDG les déplacements véhiculaires sont:





- au nombre de 11 à l'heure de pointe du matin (2 véh/h entrant et 9 véh/h sortant);
- Au nombre de 13 à l'heure de pointe du soir (8 véh/h entrant et 5 véh/h sortant)

Tableau 5 - Analyse de capacité - Situation prévisible

Intersection	Approche	Mouvement	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
			Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service	Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de
Côte-St-Luc/Bonavista	Nord	Virage à gauche	42	0,20	25,9 C	25	0,20	24,1 C
		Virage à droite	28	0,14	27,3 C	26	0,14	24,7 C
	Est	Tout droit	470	0,55	8,1 A	767	0,81	9,6 A
		Virage à droite	14	0,03	9,3 A	41	0,08	7,2 A
	Ouest	Virage à gauche	9	0,59	18,5 B	22	0,39	41,9 D
		Tout droit	772	0,59	11,7 B	444	0,39	16,1 B
	Ensemble des mouvements				11,2 B			13,0 B
Côte-St-Luc/Victoria	Nord	Virage à gauche	207	0,43	19,3 B	172	0,32	19,7 B
		Tout droit	243	0,50	17,2 B	330	0,60	17,5 B
		Virage à droite	142	0,33	15,6 B	223	0,62	16,9 B
	Est	Virage à gauche	22	0,41	31,9 C	40	0,54	29,5 C
		Tout droit	354	0,41	18,7 B	590	0,54	24,2 C
	Ouest	Tout droit	745	0,73	12,5 B	416	0,36	9,8 A
		Virage à droite	65	0,73	11,8 B	52	0,36	10,3 B
	Ensemble des mouvements				15,5 B			18,0 B

Moyenne de 5 passes SimTraffic

LÉGENDE:

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

Heure de pointe AM

- Aucune détérioration du niveau de service n'est envisagée
- Quelques mouvements présentent une amélioration

Heure de pointe PM

- **Détérioration** sur le virage à gauche à la sortie de Bonavista, passant de "C" à "D" (+ 10.3 s.)
- **Détérioration** tout droit à l'approche est de l'intersection Côte Saint-Luc/Victoria passant de "B" à "C" (+4.7 s.)

**Dans les deux cas, l'accroissement des retards est minime.
Aucune détérioration de deux niveaux de service n'est envisagée**

RECOMMANDATIONS:**1. Stationnement intérieur**

Valider avec la Ville l'offre de 66 places de stationnement alors que la demande municipales est d'un maximum de 62 places.

2. Stationnement pour vélo

Prévoir un minimum de 77 unités de stationnement pour vélos, représentant un taux de 1 unité/logements.

3. Localisation de l'accès au stationnement

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

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

RECOMMANDATIONS:

4. Aménagement paysager

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

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

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

6. Panneaux de "virages"

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

RECOMMANDATIONS:**7. Règlement du stationnement**

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

8. Programmation des feux

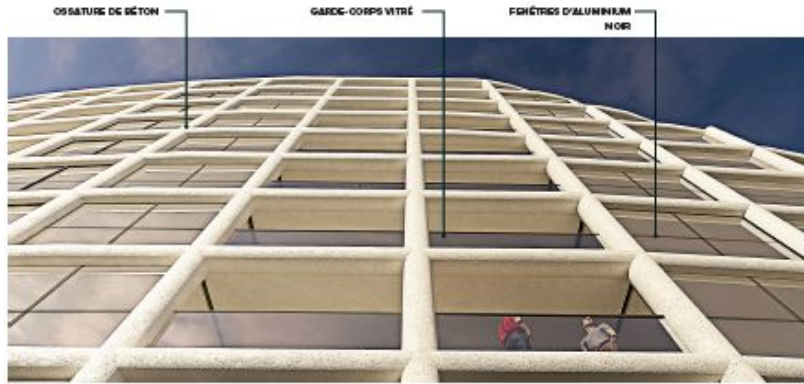
Ajuster la programmation des feux de circulation à l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista afin d'augmenter de 2 secondes la durée de la main clignotante des trois traverses passant de 13 à 15 secondes. La durée de la silhouette blanche pourrait être réduite de 2 secondes afin de conserver la valeur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

Les recommandations 1 à 4 sont du ressort du promoteur alors que les recommandations 5 à 8 sont optionnelles et relèvent de la municipalité.

Ces recommandations et l'étude de circulation ont été approuvées par le bureau des études technique de l'arrondissement et la Division du développement de projets et intégration de réseaux de la ville de Montréal avec certains ajustements.







MATÉRIALITÉ DE LA FAÇADE



VUE DE LA PLACE EXTÉRIEURE AU REZ-DE-CHAUSSÉE



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

	PLAN D'URBANISME	ZONAGE ACTUEL	PROPOSÉ
USAGE	Secteur résidentiel	H.6-7 (12 LOGEMENTS ET +)	77 logements
HAUTEUR	–	16 m	42 m
ÉTAGES	3 à 12 étages	3 à 5 étages	12 étages
DENSITÉ	Moyenne	4.5	5.5
STATIONNEMENT	S.O.	62	Aucune unité à l'extérieur

MERCI

CALENDRIER D'APPROBATION ET PROCESSUS RÉFÉRENDADAIRE

PRÉSENTATION DU PROCESSUS D'APPROBATION RÉFÉRENDAIRE

ÉTAPES D'ADOPTION

Avis de motion et adoption du premier projet de résolution	7 décembre 2020 (Résolution CA20 170342)
Consultation écrite	20 janvier au 3 février 2021
Consultation publique en visioconférence	27 janvier 2021
Adoption du second projet de résolution	8 mars 2021 (date projetée)
Avis annonçant la possibilité de demander la tenue d'un registre	Mars 2021 (date projetée) Pétitions reçues jusqu'au 8e jours après la publication de l'avis
Adoption de la résolution finale	Avril 2021 (date projetée)
Processus référendaire (s'il y a lieu)	Dans les 45 jours suivant l'adoption, tenue de registre demandant la tenue d'un référendum

PRÉSENTATION DU PROCESSUS D'APPROBATION RÉFÉRENDAIRE

RÉSUMÉ SIMPLIFIÉ DE LA DÉMARCHE RÉFÉRENDAIRE

1. Réception de demandes pour la tenue d'un registre

- Avis public publié sur le site internet de l'arrondissement concernant la demande de registre;
- Dépôt de pétitions dans les 8 jours de la publication de l'avis public;
- Pour les zones de plus de 21 PHV : si 12 personnes habiles à voter d'une même zone ont signé une pétition = ouverture du registre pour cette zone (inclura également la zone visée);
- Pour les zones de 21 PHV ou moins : si la majorité d'entre elles signe une a signé une pétition = ouverture du registre pour cette zone (inclura également la zone visée)

PRÉSENTATION DU PROCESSUS D'APPROBATION RÉFÉRENDAIRE

RÉSUMÉ SIMPLIFIÉ DE LA DÉMARCHE RÉFÉRENDAIRE

2. Tenue du registre pour demander un référendum

- Avis public publié sur le site internet de l'arrondissement annonçant la date de la tenue du registre après l'adoption du règlement;
- provoquer la tenue d'un référendum, le nombre de signatures doit être supérieur à un calcul établi à partir du nombre de PHV issues des zones ayant déposé une demande valide pour la tenue d'un registre et de la zone concernée, le cas échéant:
- Lorsque le nombre de PHV est de 25 ou moins : 50 % de ce nombre;
- Lorsque le nombre de PHV est de plus de 25 mais de moins de 5 000 : le moins élevé entre 500 et le nombre obtenu par le calcul suivant = $13 + 10\% \text{ du } (\text{PHV} - 25)$;
- Dépôt du certificat du greffier à la séance du conseil d'arrondissement qui suit;
- Si le résultat du registre est positif, le CA adoptera une résolution annonçant le scrutin référendaire ou le retrait du dossier.

PRÉSENTATION DU PROCESSUS D'APPROBATION RÉFÉRENDAIRE

RÉSUMÉ SIMPLIFIÉ DE LA DÉMARCHE RÉFÉRENDAIRE

3. Tenue d'un référendum

- Avis public publié sur le site internet de l'arrondissement annonçant la date de la tenue d'un référendum;
- Une majorité simple, pour ou contre la proposition, est considérée.

PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES

- questions/commentaires en direct
- questions/commentaires déjà transmis par écrit

Questions et commentaires écrits reçus entre le 20 et le 27 janvier 2021

Les commentaires et questions sont présentés tels que rédigés par les citoyens

- Le nombre de stationnements internes est insuffisant pour le nombre de locataire qu'il y aura dans ce projet. Déjà maintenant, les locataires des bâtisses qui se trouvent à proximité ne trouvent pas de la place pour se stationner sur la rue. Qu'est-ce qu'il va se passer quand on augmentera les voitures du voisinage? Même si la nouvelle bâtisse aura 65 unités de stationnement internes et aucune externe, une grande partie des locataires se trouvera à chercher une place sur la rue. Cela va être encore plus difficile pour les locataires du voisinage.

Réponse fournie par courriel à la requérante

- Located at the top of a mountain, most of the resident will be young people who would love to be independent and who would want to have an electric car. If there will be 77 units, there must be 77 parking spaces; assuming there will be only one car per household. Ideally there should be 1.5 parking spaces per unit and there should be an exterior (or interior) parking area for visitors or people working in the offices. Where are you dreaming the car owners will park at the top of this mountain if they have to park on the exterior?
 - Each parking space should now have an electric car charger associated with the owner of the space.
 - Westmount has the largest number of private schools in Montreal; every day thousand of cars pass by, both ways, this road for work or school. This road is also a shortcut to go to Downtown. It is a very busy road all the time. Having the principal entrance on the "chemin de la Côte Saint-Luc" will be a nightmare, for the drivers and for the residents. So, if the entrance can not be moved to the lateral street, make a second entrance on the lateral street to reduce the inconvenient for everybody.
 - Where and how the building will maximize the collection of garbage and recycled material to separate, glass, paper and plastics?
 - What kind of system would be used to produce energy, geotherm system, photocells? What is the plan to be Energy Self-sufficient?
 - Make the space between the building and the sidewalk larger. It will feel less claustrophobic to walk on this area.
 - There will be a community garden at the top of the building?
 - Install heated floors, and central vacuum

Réponse fournie par courriel à la requérante

Questions et commentaires écrits reçus entre le 20 et le 27 janvier 2021

Les commentaires et questions sont présentés tels que rédigés par les citoyens

- Mr. Darren Reid of Verterra Developments informed me of his proposed 66 garage spaces for 66 condos in this new project. My concern is that the city might consider converting street parking on the surrounding streets, principally Ave. Bonavista and Chemin Bonavista, to permit parking. Permit parking would be extremely detrimental to me as many of my tenants, workers, staff and myself park on the street as I have very few parking spaces (16) in my apartment building (51 units). I have no doubt that permits for such parking could be or would be gobbled up by the new condo owners.
I can't only hope that no such plans are in the works.
Current parking restrictions on the surrounding streets should be flexible enough to allow temporary parking to anyone and everyone without cutting off parking spaces to those who will need it the most.
- My name is Callie Friedman and I live in Westmount on Sunnyside, in the proximity of Montreal. However, I have family in Montreal on Cote Saint Luc Road, adjacent to Westmount. When we come to visit, it is already very difficult to find parking.
The proposed construction at 4845 Cote Saint Luc does not appear to have adequate underground parking. Assuring that future residents have parking in the building, can the plans be redesigned to add more parking (indoor garage spaces) so that the pressure for parking can be reduced on Cote Saint Luc Road and on Bonavista?

Réponse fournie par courriel au requérant

Questions et commentaires écrits reçus entre le 20 et le 27 janvier 2021

Les commentaires et questions sont présentés tels que rédigés par les citoyens

- PUBLIC CONSULTATION RE PROPOSED CONSTRUCTION OF 4845 COTE ST. LUC ROAD CONDO**

Hello. My name is Ellie Israel.

As Commissioner of the English Montreal School Board, I represent Outremont, Snowdon, Cote des Neiges, Town of Mount Royal and Park Extension.

One of our schools, Marymount Academy International, is located a few hundred metres away from the construction site on Cote St. Luc Road. I brought my concerns up at the December 2020 CDN/NDG Borough meeting and I wish to especially voice them to you, the Consultation Committee that is receiving presentations today, January 27th.

The safety of students is paramount.

How will the additional traffic and cars requiring parking affect the safety of the students walking to school from Victoria Avenue?

Additional cars going to and returning from work coincide with opening school hours in the morning and after school activities.

Will students' visibility of oncoming cars will be diminished ?

And in the winter the danger will increase.

One accident will be one accident too many.

What measures are being taken to assure that access and exit from the underground parking in the proposed new building are safe ?

Would you kindly make public the results of traffic research that was done.

I have concerns that a wind tunnel effect may be created.

Would garbage swirl? Would cars slide? Would the wind pull students down Cote St Luc and possibly onto the road?

On a rainy day, would umbrellas become parachutes and pull them uncontrollably down Cote St. Luc Road?

Again, one accident will be one accident too many.

Would you kindly make public the results of wind tunnel research that was done on the Cote St Luc corridor from Victoria to Decarie Blvd.

During construction, how will the movement of heavy equipment be monitored so there is no danger for pedestrian students?

As a private citizen, I have the same above-mentioned concerns for residents of Bonavista and Cote St. Luc Road, many of whom are seniors.

Would the condo tower cast shade on the surrounding buildings, making them less bright thereby minimizing the enjoyment of balconies facing Cote St. Luc both in summer and winter.

Questions et commentaires écrits reçus entre le 20 et le 27 janvier 2021

Les commentaires et questions sont présentés tels que rédigés par les citoyens

- 1. Question adressée à M. Arseneault
You voted for this project at the December 7 borough council meeting. What do you like about it, why do you support it and how do you reconcile your vote in favour, with the fact that there will be more cars, more traffic, more pollution, more noise and reduced privacy for the area residents ?
- 2. Cote-Saint-Luc road already has a relatively high volume of vehicular traffic. How will this project attract families to the neighbourhood and the borough?
- 3. A 77 units residential building will increase property tax reserves for the borough. How much do these increased revenues factor into your support for PP-124 ? (question adressée à M. Marvin Rotrand)
- 4. A number of apartment and condo buildings have been recently constructed within our territory, and there are others that are scheduled to be built soon, altogether which, will only make our borough more crowded. If 4845 gets approved, will densification have gone too far in our borough ? (question adressée à M. Marvin Rotrand)

FIN DE LA PRÉSENTATION MERCI

Annexe 2

Rapport de consultation écrite – 20 janvier au 3 février 2021 Projet de résolution

Un avis public a été publié sur le site de l'arrondissement, le 13 janvier 2021, invitant les citoyennes et citoyens à transmettre leurs questions et commentaires concernant la résolution CA20 170342 approuvant le projet particulier PP-124 visant à autoriser la construction d'un nouveau bâtiment résidentiel de 12 étages situé au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc, en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017) - dossier 1203558050.

Note au lecteur : Les questions ont été soumises par les citoyen.ne.s via le formulaire en ligne. Les questions au présent tableau sont telles que rédigées par les citoyen.ne.s.

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	9	6 questions 3 commentaires
Par la poste (courriel)	1	4 questions 0 commentaire

Question 1 - 19 janvier 2021 :

Diana Hernandez - Préoccupation principale: Pas assez d'unité de stationnement

1. *Located at the top of a mountain, most of the resident will be young people who would love to be independent and who would want to have an electric car. If there will be 77 units, there must be 77 parking spaces; assuming there will be only one car per household. Ideally there should be 1.5 parking spaces per unit and there should be an exterior (or interior) parking area for visitors or people working in the offices. Where are you dreaming the car owners will park at the top of this mountain if they have to park on the exterior?*
2. *Each parking space should now have an electric car charger associated with the owner of the space.*
3. *Westmount has the largest number of private schools in Montreal; every day thousand of cars pass by, both ways, this road for work or school. This road is also a shortcut to go to Downtown. It is a very busy road all the time. Having the principal entrance on the "chemin de la Côte Saint-Luc" will be a nightmare, for the drivers and for the residents. So, if the entrance can not be moved to the lateral street, make a second entrance on the lateral street to reduce the inconvenient for everybody.*
4. *Where and how the building will maximize the collection of garbage and recycled material to separate, glass, paper and plastics?*
5. *What kind of system would be used to produce energy, geotherm system, photocells? What is the plan to be Energy Self-sufficient?*
6. *Make the space between the building and the sidewalk larger. It will feel less claustrophobic to walk on this area.*
7. *There will be a community garden at the top of the building?*
8. *Install heated floors, and central vacuum*

Réponse 1 par courriel - 26 janvier 2021

Bonjour Madame Hernandez,

Ce courriel vise à répondre aux questions que vous nous avez soumises le 19 janvier 2021, concernant le projet de développement pour la propriété sise au 4845, chemin de la Côte Saint-Luc. (PP-124).

Stationnement

L'arrondissement a récemment révisé ces normes d'urbanisme en matière de stationnement hors rue afin que celles-ci reflètent la volonté d'aménager une ville résiliente intégrant une mobilité durable.

Cette modification est d'autant plus justifiée que près de la moitié de la superficie du territoire de l'arrondissement est très bien desservie par les transports collectifs structurants (autobus, métro, gare de train EXO et du futur REM).

L'objectif de la modification réglementaire est de diminuer la dépendance à l'auto solo dans un

contexte de transition écologique.

Cet objectif s'inscrit parfaitement dans le plan d'action "Montréal durable 2016-2020" dont la priorité 1 est de réduire de 80 % les GES d'ici 2050.

Ainsi, le projet proposé répond aux nouvelles normes intégrées au règlement d'urbanisme et atteint les objectifs du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et du plan d'action "Montréal durable 2016-2020".

Plan de gestion des matières résiduelles

Dans vos commentaires vous nous soumettez vos préoccupations concernant la gestion des matières résiduelles.

À cet égard, au moment de la demande de permis le requérant devra déposer un plan sur la gestion des matières résiduelles qui va illustrer de quelle façon les matières résiduelles (ordures, recyclage et compostage) seront récupérées, conservées et disposées.

Jardin communautaire

Le toit et les terrasses du bâtiment seront aménagés par des plantations en bac.

Puisqu'il s'agit d'une propriété privée, l'arrondissement ne peut exiger un jardin communautaire au toit et accessible à tous, pour des raisons évidentes de sécurité.

Par contre, nous sommes en négociation avec le promoteur pour aménager un espace au sol (près de l'intersection du chemin de la Côte-Saint-Luc/Bonavista) qui serait accessible à tous les citoyens.

Énergie renouvelable

Présentement, la ville de Montréal n'a pas de plan ou de normes obligeant les promoteurs à intégrer des systèmes permettant d'utiliser des énergies renouvelables telle que la géothermie ou des cellules photovoltaïques.

Toutefois, le promoteur va mettre en place des méthodes et des matériaux de construction reconnus qui vont permettre au bâtiment d'avoir une efficacité énergétique selon les normes de construction en vigueur.

En espérant que ces réponses répondent à vos préoccupations.

Si des informations supplémentaires sont nécessaires n'hésitez pas à me contacter.

Salutations,

Dino Credico

Question 2 - 26 janvier 2021

Ellie Israel - Préoccupation pour la sécurité des piétons, impact éolien et stationnement)

PUBLIC CONSULTATION RE PROPOSED CONSTRUCTION OF 4845 COTE ST. LUC ROAD CONDO

Hello. My name is Ellie Israel.

As Commissioner of the English Montreal School Board, I represent Outremont, Snowdon, Cote des Neiges, Town of Mount Royal and Park Extension.

One of our schools, Marymount Academy International, is located a few hundred metres away from the construction site on Cote St. Luc Road.

I brought my concerns up at the December 2020 CDN/NDG Borough meeting and I wish to especially voice them to you, the Consultation Committee that is receiving presentations today, January 27th.

The safety of students is paramount.

How will the additional traffic and cars requiring parking affect the safety of the students walking to school from Victoria Avenue?

Additional cars going to and returning from work coincide with opening school hours in the morning and after school activities.

Will students' visibility of oncoming cars will be diminished ?

And in the winter the danger will increase.

One accident will be one accident too many.

What measures are being taken to assure that access and exit from the underground parking in the proposed new building are safe ?

Would you kindly make public the results of traffic research that was done.
I have concerns that a wind tunnel effect may be created.

Would garbage swirl? Would cars slide? Would the wind pull students down Cote St Luc and possibly onto the road?

On a rainy day, would umbrellas become parachutes and pull them uncontrollably down Cote St. Luc Road?

Again, one accident will be one accident too many.

Would you kindly make public the results of wind tunnel research that was done on the Cote St Luc corridor from Victoria to Decarie Blvd.

During construction, how will the movement of heavy equipment be monitored so there is no danger for pedestrian students?

As a private citizen, I have the same above-mentioned concerns for residents of Bonavista and Cote St. Luc Road, many of whom are seniors.

Would the condo tower cast shade on the surrounding buildings, making them less bright thereby minimizing the enjoyment of balconies facing Cote St. Luc both in summer and winter.

Thank you for considering my concerns.

Ellie Israel

School Commissioner - English Montreal School Board

Réponse 2 appels téléphoniques et courriel - 28 janvier 2021

Bonjour Madame Israel,

Comme discuté au téléphone, ce courriel vise à répondre aux questions que vous nous avez soumises le 26 janvier 2021, concernant le projet de développement pour la propriété sise au 4845, chemin de la Côte Saint-Luc. (PP-124).

Sécurité des piétons (et élèves) pendant la construction

Dans vos commentaires, vous nous soumettez vos préoccupations concernant la sécurité des piétons (et les élèves) qui emprunteront le trottoir pendant le chantier.

J'ai communiqué avec le promoteur qui m'a informé qu'il veut collaborer avec l'arrondissement et la commission scolaire pour résoudre la situation. À cet égard, le promoteur, M. Darren Reid de Verterra, m'a autorisé à vous transmettre son numéro de téléphone: 514 400-8957.

M. Reid attend votre appel pour discuter de la problématique et trouver une solution satisfaisante pour toutes les parties impliquées (Commission scolaire, arrondissement et promoteur).

Stationnement

L'arrondissement a récemment révisé ces normes d'urbanisme en matière de stationnement hors rue afin que celles-ci reflètent la volonté d'aménager une ville résiliente intégrant une mobilité durable.

Cette modification est d'autant plus justifiée que près de la moitié de la superficie du territoire de l'arrondissement est très bien desservie par les transports collectifs structurants (autobus, métro, gare de train EXO et du futur REM).

L'objectif de la modification réglementaire est de diminuer la dépendance à l'auto solo dans un contexte de transition écologique.

Cet objectif s'inscrit parfaitement dans le plan d'action "Montréal durable 2016-2020" dont la priorité 1 est de réduire de 80 % les GES d'ici 2050.

Ainsi, le projet proposé répond aux nouvelles normes intégrées au règlement d'urbanisme et atteint les objectifs du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et du plan d'action "Montréal durable 2016-2020".

Sécurité des piétons (élèves) - Accès au stationnement intérieur

L'aménagement d'une d'une voie d'accès, au stationnement intérieur, soulève des préoccupations pour la sécurité des piétons (et des élèves) pour l'arrondissement également.

À cet égard, le promoteur collabore avec l'arrondissement pour atténuer les conflits entre les piétons et les automobilistes à cet endroit ainsi que pour résoudre les autres éléments soulevés dans l'étude d'impact sur la circulation (voir recommandation de l'étude).

Études d'impact sur la circulation et sur les impacts éoliens

Impact sur la circulation

Cette étude a été demandée afin d'évaluer les impacts de ce projet sur la circulation locale et valider l'emplacement de la rampe d'accès au garage souterrain et émettre des mesures de mitigation visant à promouvoir un niveau d'accessibilité et de sécurité acceptable.

Le projet va générer 11 déplacements supplémentaires à l'heure de pointe en AM et 13 de plus en heure de pointe en PM.

En résumé, l'impact des déplacements véhiculaires supplémentaires générés, projetés par l'étude sont les suivants:

À l'heure de pointe du matin

Aucune détérioration du niveau de service n'est envisagée. Quelques mouvements présentent une amélioration. Il s'agit de différences minimales explicables soit par des débits faibles, soit par un retard qui s'approche de la limite entre deux niveaux de service.

À l'heure de pointe du soir

- Pour le virage à gauche, à la sortie de l'avenue Bonavista, passant de « C » à « D » (augmentation moyenne des retards de 10,3 sec/véh) - voir page 22 de l'étude
- Mouvement tout droit à l'approche est de l'intersection Côte-Saint-Luc/Victoria, passant de « B » à « C » (augmentation moyenne des retards de 4,7 sec/véh)

Dans les deux cas, l'accroissement des retards est minime. Aucune détérioration de deux niveaux de service n'est envisagée.

Impact Éolien

Cette étude a été demandée afin d'évaluer les conditions de confort au vent sur le site du bâtiment de 12 étages proposé et autour de celui-ci. L'objectif est de fournir une évaluation qualitative des conditions de confort du vent autour du projet et de son impact potentiel sur les aires publiques voisines telles que les trottoirs.

L'étude démontre que le nouveau projet aura peu d'impact, au niveau du sol, sur et au périmètre du site.

Les principaux impacts seront surtout localisés sur les terrasses et le toit puisque le vent gagne en vitesse, plus il monte en altitude. Ainsi, les terrasses seront trop venteuses pour être utilisées de façon passive.

À cet égard, l'étude recommande de mettre en place des garde-corps ou des écrans pare-vent pour réduire l'inconfort des utilisateurs de ces espaces.

D'autres mesures peuvent également être mises en place.

Vous trouverez en pièces jointes, à ce courriel, l'étude d'impact sur la circulation et celle sur les impacts éoliens.

En espérant que ces réponses répondent à vos préoccupations.

Si des informations supplémentaires sont nécessaires n'hésitez pas à me contacter.

Salutations,

Dino Credico

Question 3 - 2 février 2021

Darby MacDonald (Projet Genèse) - Logement social

As the CMHC reports that there is an affordable housing crisis ongoing in the city of Montreal with soaring rents and a waiting list for HLMs that never gets shorter, how is the borough prioritizing social housing developments in CDN-NDG?

Luxury condos with two floors of underground parking do very little to support the real housing needs of CDN.

Will we see the councilors of CDN-NDG show leadership in approving and pushing through social housing developments or portions in the place of these developments that squeak past the inclusion bylaw's requirements? We need action now.

Réponse 3 par courriel - 4 février 2021

Bonjour Madame MacDonald,

Ce courriel vise à vous informer que les élu.e.s prendront connaissance de votre question concernant le logement social lorsque le rapport de consultation sera complété.

Si des informations supplémentaires sont nécessaires n'hésitez pas à me contacter.

Salutations,

Dino Credico

Question 4 - 2 février 2021

Saray Ortiz Torres (Projet Genèse) - Logement social

Considering that boroughs such as CDN-NDG have been hard-hit by both the pandemic and a housing crisis, and that there are still 2,432 households on the CDN-NDG social housing waiting list of the Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM), will this new housing project meet or surpass the Règlement pour une métropole mixte target of 20% social housing units for new developments?

Réponse 4 par courriel - février 2021

Bonjour Madame Ortiz Torres,

Ce courriel vise à répondre à la question que vous nous avez soumise le 2 février 2021, concernant le projet de développement pour la propriété sise au 4845, chemin de la Côte Saint-Luc. (PP-124).

Le projet qui fait l'objet du projet particulier PP-124, sera soumis au Règlement pour une

métropole mixte, qui entrera en vigueur au mois d'avril 2021.

Si des informations supplémentaires sont nécessaires n'hésitez pas à me contacter.

Salutations,

Dino Credico

Question 5 - 3 février 2021

Steve Korolnek - Nom du promoteur

Who is the developer of the project?

Réponse 5 par courriel - 4 février 2021

Bonjour M. Korolnek,

Ce courriel vise à répondre à la question que vous nous avez soumises le 3 février 2021, concernant le projet de développement pour la propriété sise au 4845, chemin de la Côte Saint-Luc. (PP-124).

Le promoteur du projet est:

Darren Reid

Verterra Developments

4480 Chemin de la Côte-de-Liesse #318

Mont-Royal, QC H4N 2R1

Téléphone: 514 400-8957

Et

PLACEMENTS 2020 CÔTE-ST-LUC S.E.C.

400 RUE SAUVÉ O

Montréal QC H3L 1Z8

Téléphone: 514 400-8957

Si des informations supplémentaires sont nécessaires n'hésitez pas à me contacter.

Salutations,

Dino Credico

Question 6 - 18 février 2021

Alessandra Marani - Préoccupation pour le stationnement et la circulation

Le nombre de stationnements internes est insuffisant pour le nombre de locataires qu'il y aura dans ce projet. Déjà maintenant, les locataires des bâtisses qui se trouvent à proximité ne trouvent pas de la place pour se stationner sur la rue. Qu'est-ce qu'il va se passer quand on

augmentera les voitures du voisinage? Même si la nouvelle bâtisse aura 65 unités de stationnement internes et aucune externe, une grande partie des locataires se trouvera à chercher une place sur la rue. Cela va être encore plus difficile pour les locataires du voisinage.

Réponse 6 par courriel - 26 janvier 2021

Bonjour Madame Marani,

Ce courriel vise à répondre aux questions que vous nous avez soumises le 18 janvier 2021, concernant le projet de développement pour la propriété sise au 4845, chemin de la Côte Saint-Luc. (PP-124), plus spécifiquement pour le stationnement.

L'arrondissement a récemment révisé ces normes d'urbanisme en matière de stationnement hors rue afin que celles-ci reflètent la volonté d'aménager une ville résiliente intégrant une mobilité durable.

Cette modification est d'autant plus justifiée que près de la moitié de la superficie du territoire de l'arrondissement est très bien desservie par les transports collectifs structurants (autobus, métro, gare de train EXO et du futur REM).

L'objectif de la modification réglementaire est de diminuer la dépendance à l'auto solo dans un contexte de transition écologique.

Cet objectif s'inscrit parfaitement dans le plan d'action "Montréal durable 2016-2020" dont la priorité 1 est de réduire de 80 % les GES d'ici 2050.

Ainsi, le projet proposé répond aux nouvelles normes intégrées au règlement d'urbanisme et atteint les objectifs du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et du plan d'action "Montréal durable 2016-2020".

En espérant que ces réponses répondent à vos préoccupations.

Si des informations supplémentaires sont nécessaires n'hésitez pas à me contacter.

Salutations,

Dino Credico

Question 7 par courriel - 27 janvier 2021

Carl Hamilton

Voir la lettre de M. Hamilton en annexe 3.

Réponses 7 - 27 janvier 2021

Comme ces questions étaient adressées aux élu.e.s, M. Arseneault a répondu à M. Hamilton lors de la consultation publique.

Les questions adressées à M. Rotrand lui ont été transmises le 27 janvier 2021.

Aucune réponse par courriel n'a été transmise à M. Hamilton de la part des services.

Commentaire 1 - 20 janvier 2021

Howard Wittenberg - Préoccupation principale: Pas assez d'unité de stationnement

Mr. Darren Reid of Verterra Developments informed me of his proposed 66 garage spaces for 66 condos in this new project. My concern is that the city might consider converting street parking on the surrounding streets, principally Ave. Bonavista and Chemin Bonavista, to permit parking.

Permit parking would be extremely detrimental to me as many of my tenants, workers, staff and myself park on the street as I have very few parking spaces (16) in my apartment building (51 units). I have no doubt that permits for such parking could be or would be gobbled up by the new condo owners.

I can't only hope that no such plans are in the works.

Current parking restrictions on the surrounding streets should be flexible enough to allow temporary parking to anyone and everyone without cutting off parking spaces to those who will need it the most.

Commentaire 2 - 22 janvier 2021

Callie Friedman - Préoccupation principale: Pas assez d'unité de stationnement

22 janvier 2021

To Whom It May Concern,

My name is Callie Friedman and I live in Westmount on Sunnyside, in the proximity of Montreal. However, I have family in Montreal on Cote Saint Luc Road, adjacent to Westmount. When we come to visit, it is already very difficult to find parking.

The proposed construction at 4845 Cote Saint Luc does not appear to have adequate underground parking. Assuring that future residents have parking in the building, can the plans be redesigned to add more parking (indoor garage spaces) so that the pressure for parking can be reduced on Cote Saint Luc Road and on Bonavista?

Thank you for giving this matter your attention,

Commentaire 3 - 28 janvier 2021

Jocelyne Tanguay - Contre le projet

Bonjour

Je ne suis pas du tout d'accord avec ce projet.

Cela va être un building de 5 étages et ils demandent une dérogation pour plus que le double d'étage! Il sera plus haut que le building en face sur la Côte St Luc. Le terrain étant très petit, je pense que cela n'ira pas du tout avec les alentours.

Il y a déjà assez de tours dans le coin. Une grosse tour en verre dans un joli quartier qui a un

certain caractère. Déjà les autres tours démarquent.

Merci de lire mes commentaires.

Jocelyne Tanguay

Annexe 3

Lettre déposée par M. Carl Hamilton

To: Division du grette
5160 Decarie, bureau # 600

REÇU LE 27 JAN. 2021

My name is Carl Hamilton



The following are questions for the videoconference to be held on 27 January 2021 at 6:30 PM regarding PP-124 (12 storey, 77 unit residential building proposed for 4845 ch. de la Côte-St-Luc).

Questions for Christian Arsenault:

- ① You voted for this project at the 7 December borough council meeting. What do you like about it, why do you support it and how do you reconcile your vote in favour, with the fact that there will be more cars, more traffic, more pollution, more noise and reduced privacy for the area residents?
- ② C. S. L. Road already has a relatively high volume of vehicular traffic. How will this project attract families to the neighbourhood and the borough? Hilroy →

③ (The next two questions are for Marvin Rotrand as well, if he happens to be present.)

A 77 unit residential building will increase property tax revenues for the borough. How much do these increased revenues ^{factor} ~~play~~ into your support for AP-124?

④ A number of apartment and condo buildings have been recently constructed within our territory, and there are others that are scheduled to be built soon, altogether which, will only make our borough more crowded. If 4845 gets approved, will densification have gone too far in our borough?



ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE CONSULTATION

27 janvier 2021 à 18h30
En vidéoconférence

Adopter une résolution approuvant un projet particulier visant à autoriser la construction d'un bâtiment résidentiel de 12 étages (42 m) pour la propriété sise au 4845, chemin de la Côte-Saint-Luc

DERNIÈRE MISE À JOUR : 27 janvier 2021

DÉROULEMENT DE L'ASSEMBLÉE

- 1. La procédure de projet particulier**
- 2. Présentation du projet de résolution**
- 3. Présentation calendrier d'approbation et du processus référendaire**
- 4. Période de questions et commentaires**

LA PROCÉDURE DE PROJET PARTICULIER (PPCMOI)

PROJET CONFORME VS PROJET NON CONFORME

3 PROCÉDURES DISTINCTES

1

PPCMOI

Détermine les paramètres du projet

2

PIIA

Autorise les plans d'implantation et d'intégration architecturale

3

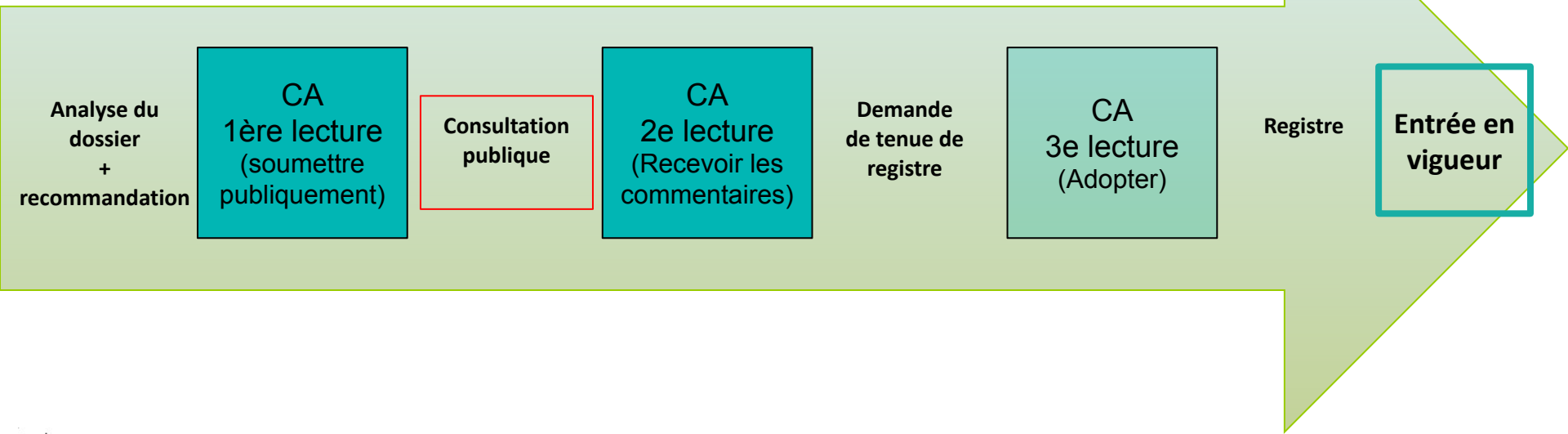
PERMIS

Autorise la démolition et la construction du nouveau bâtiment

LES GRANDES ÉTAPES D'UN PROJET PARTICULIER

3* PASSAGES AU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT

* Si le dossier n'est pas susceptible d'approbation référendaire, le dossier est présenté deux fois au Conseil d'arrondissement



PRÉSENTATION DU PROJET DE RÉSOLUTION

01

CONTEXTE

Présentation de la requête 3002361915 pour une demande de PPCM01 pour autoriser la construction d'un bâtiment de 12 étages comprenant 77 logements et un stationnement au sous-sol.

02

ANALYSE

Autoriser une hauteur d'un bâtiment de 12 étages

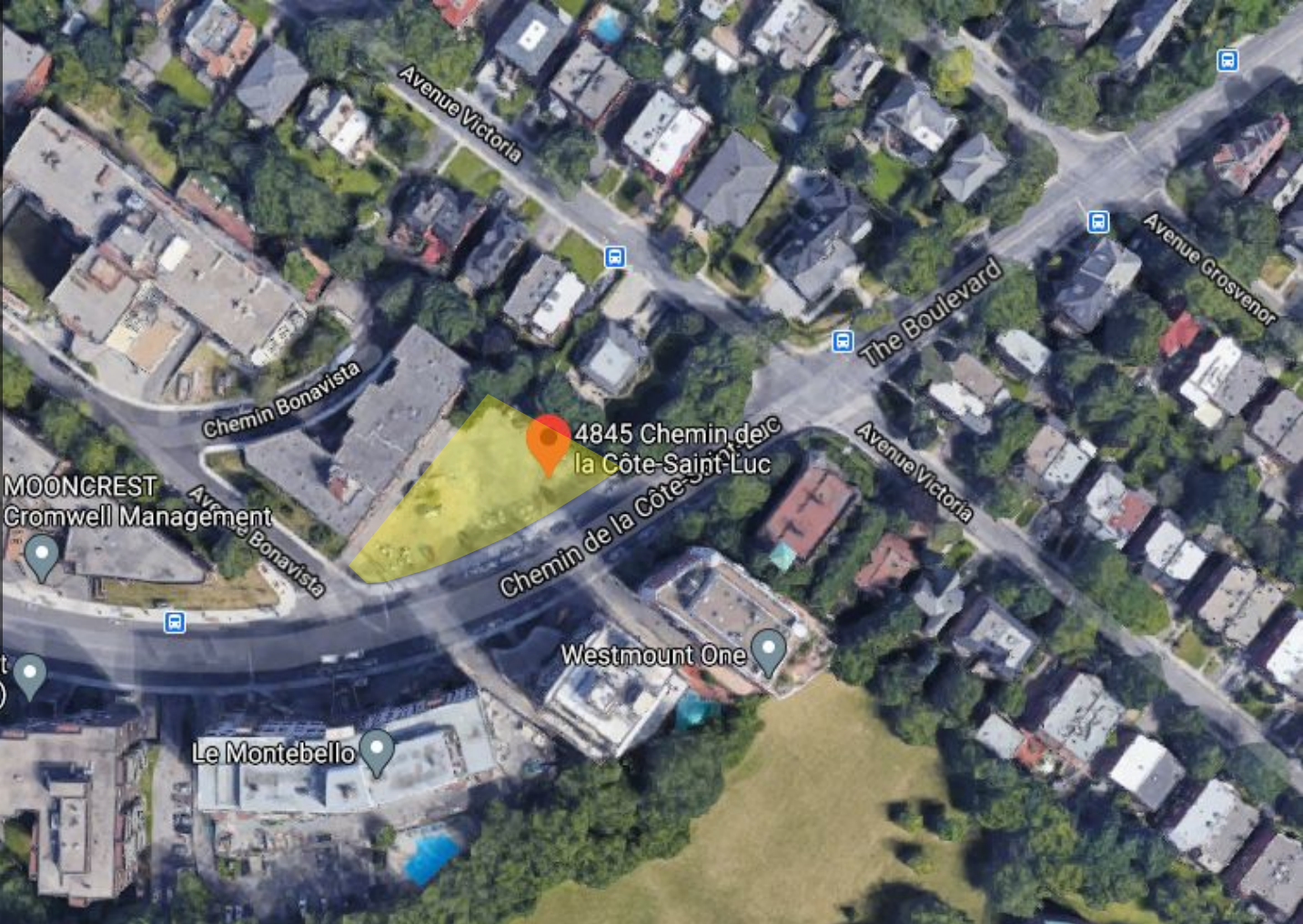
03

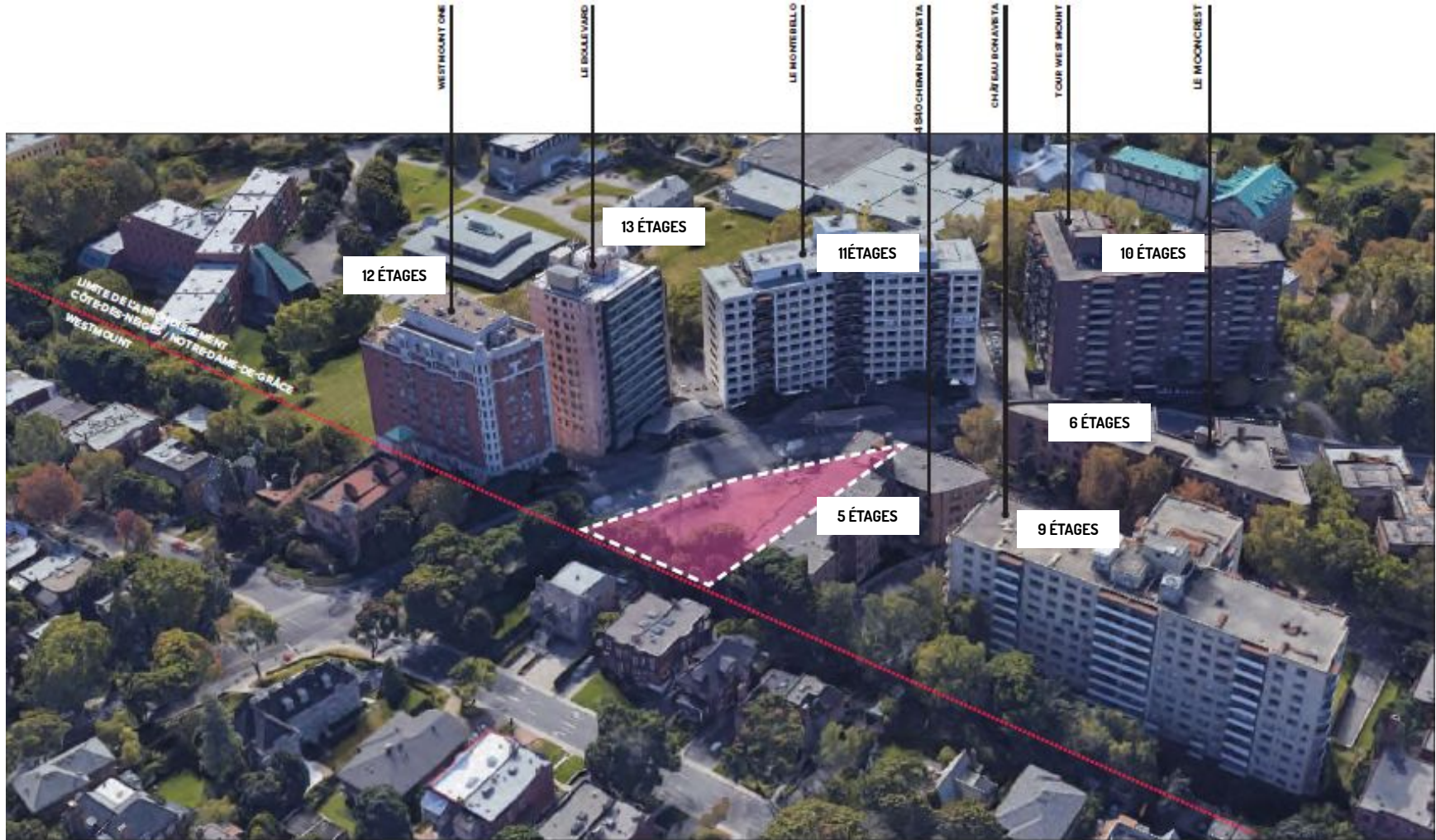
RECOMMANDATION

Favorable

Présentation d'une demande de PPCMOI pour autoriser la construction d'un bâtiment d'habitation de 12 étages / 38 m. comprenant 77 unités d'habitation et un stationnement au sous-sol, sur 3 niveaux, pour la propriété située au 4845, chemin de la Côte Saint-Luc

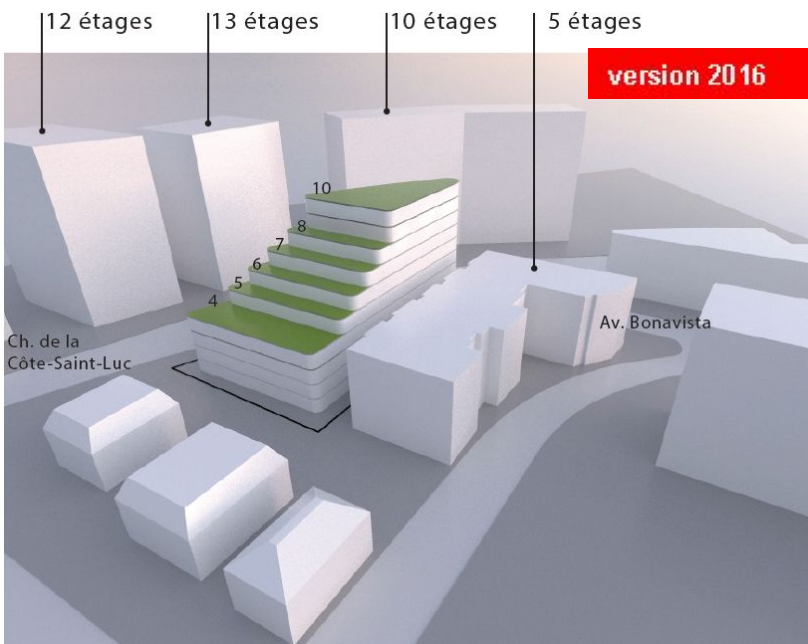
Dossier relatif à la requête no. 3002361915





Cheminement du projet:

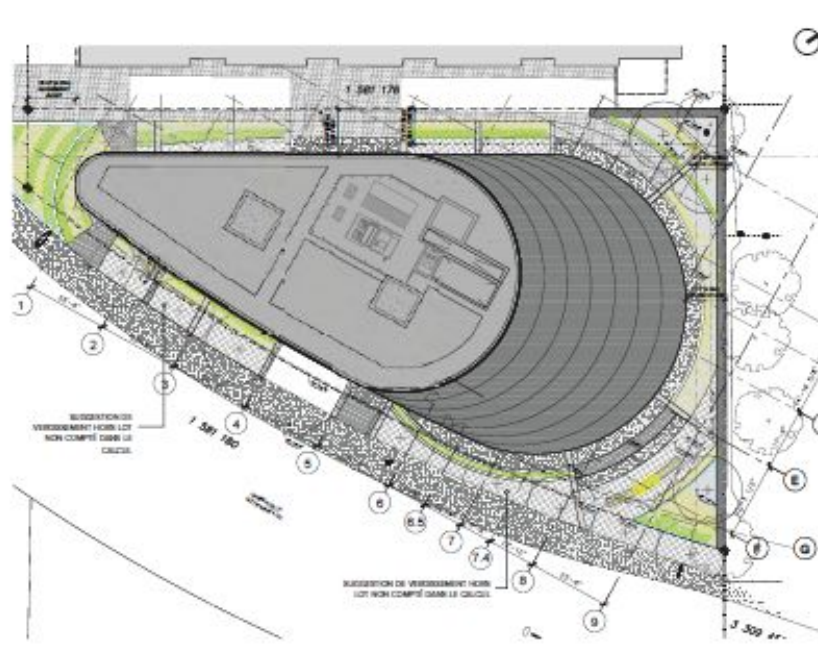
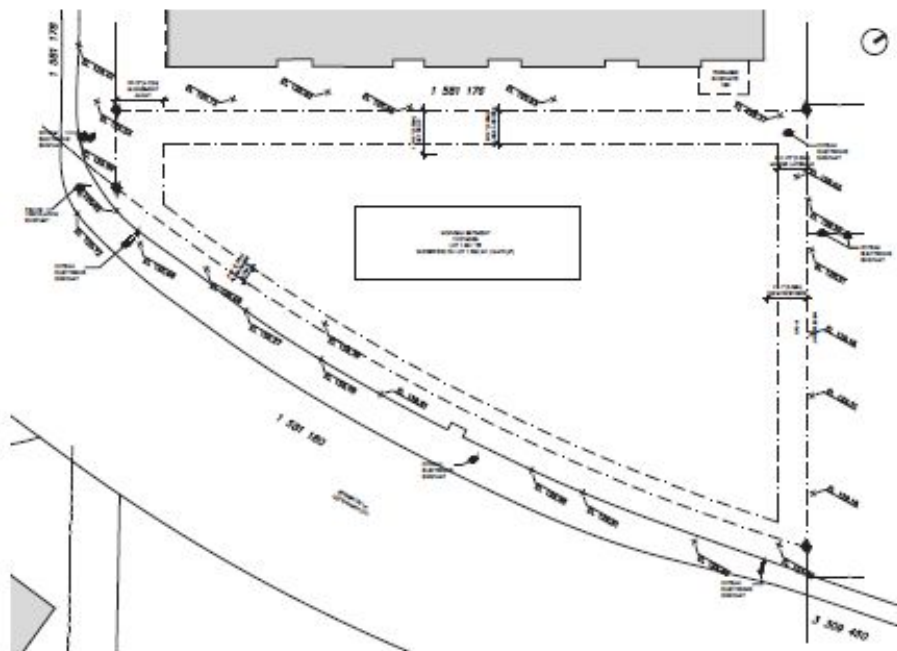
- **2016-05-19:** Avis préliminaire favorable pour un projet dérogatoire de 4 à 10 étages;
- **2018-03-19:** Dépôt d'une demande de permis de construire d'un projet de plein droit;
- **2019-06-03:** Adoption de la résolution : CA19 170177 autorisant une dérogation mineure à l'alignement.
- **2020-04-15:** Avis préliminaire favorable pour un bâtiment de 12 étages



Note:

Pour le détail complet du Plan d'Arpentage se référer à la page 14 et au plan signé en Annexe.

Pour le Plan complet des aménagements extérieurs, se référer au document d'Architecture de Paysage Joint en Annexe.



**PLAN DE SITE EXISTANT ET
STATISTIQUES RÉGLEMENTAIRES**

SUPERFICIE DE COUVERTURE AU SOL
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie bâtiment : 0 p² (0 m²)
Pourcentage de couverture au sol : 0,0 %

SUPERFICIE VÉGÉTALE
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie végétale : 0 p² (0 m²)
Pourcentage de superficie végétale : 0,0 %

SURFACES PAVÉES
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie surface pavée : 0 p² (0 m²)
Pourcentage de surface pavée : 0,0 %

**PLAN DE SITE PROJETÉ ET
STATISTIQUES RÉGLEMENTAIRES**

SUPERFICIE DE COUVERTURE AU SOL
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie bâtiment : 6 745 p² (626,6 m²)
Pourcentage de couverture au sol : 41,0 %

SUPERFICIE VÉGÉTALE
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie végétale : 4 083 p² (379,3 m²)
Pourcentage de superficie végétale : 24,8 %

SURFACES PAVÉES
Superficie de terrain : 16 470 p² (1 530,1 m²)
Superficie surface pavée : 5 642 p² (524,1 m²)
Pourcentage de surface pavée : 34,2 %



Stationnement

SS1
 20 unités pour voiture
 22 unités pour vélo

SS2
 21 unités pour voiture
 22 unités pour vélo

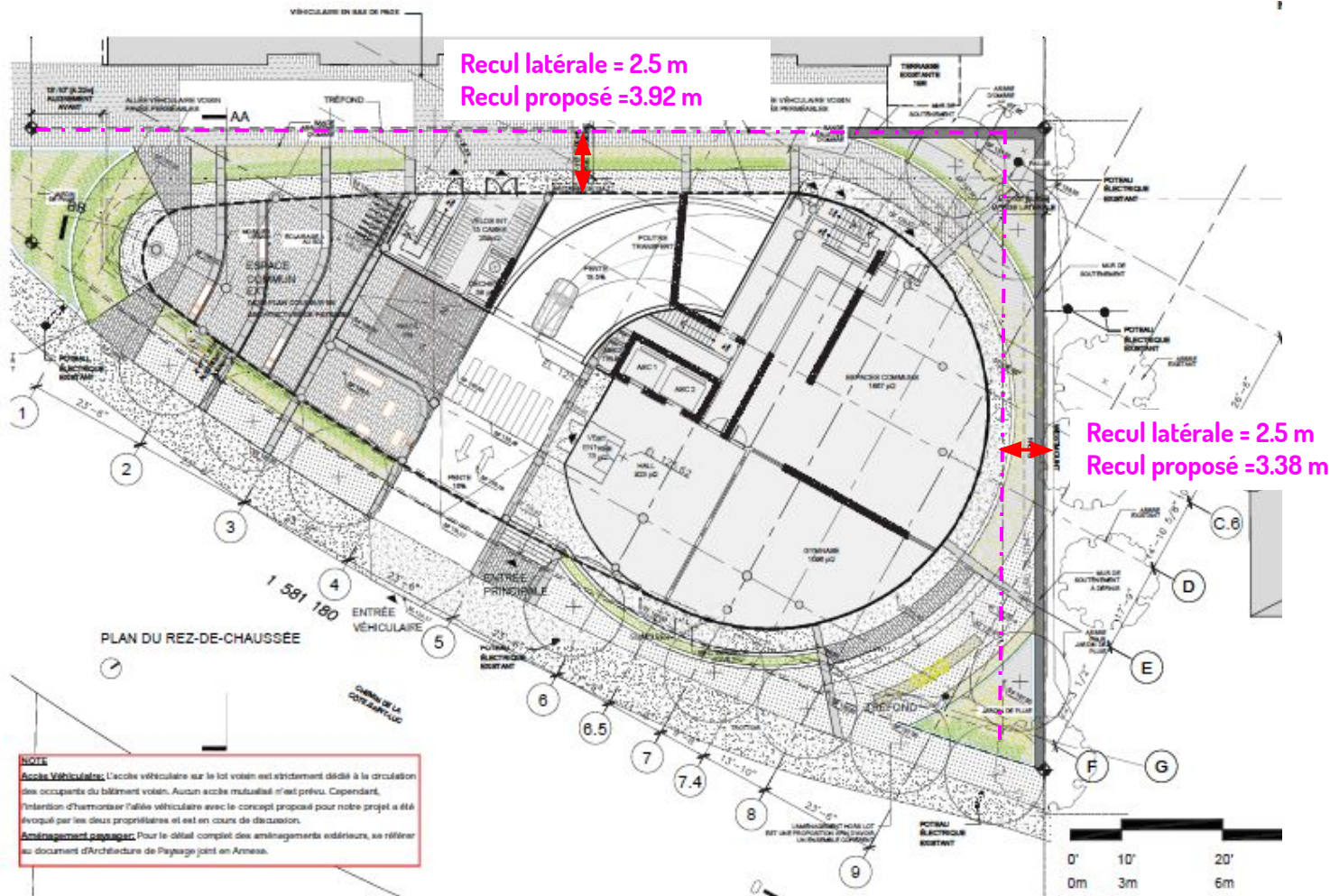
SS2
 21 unités pour voiture
 22 unités pour vélo

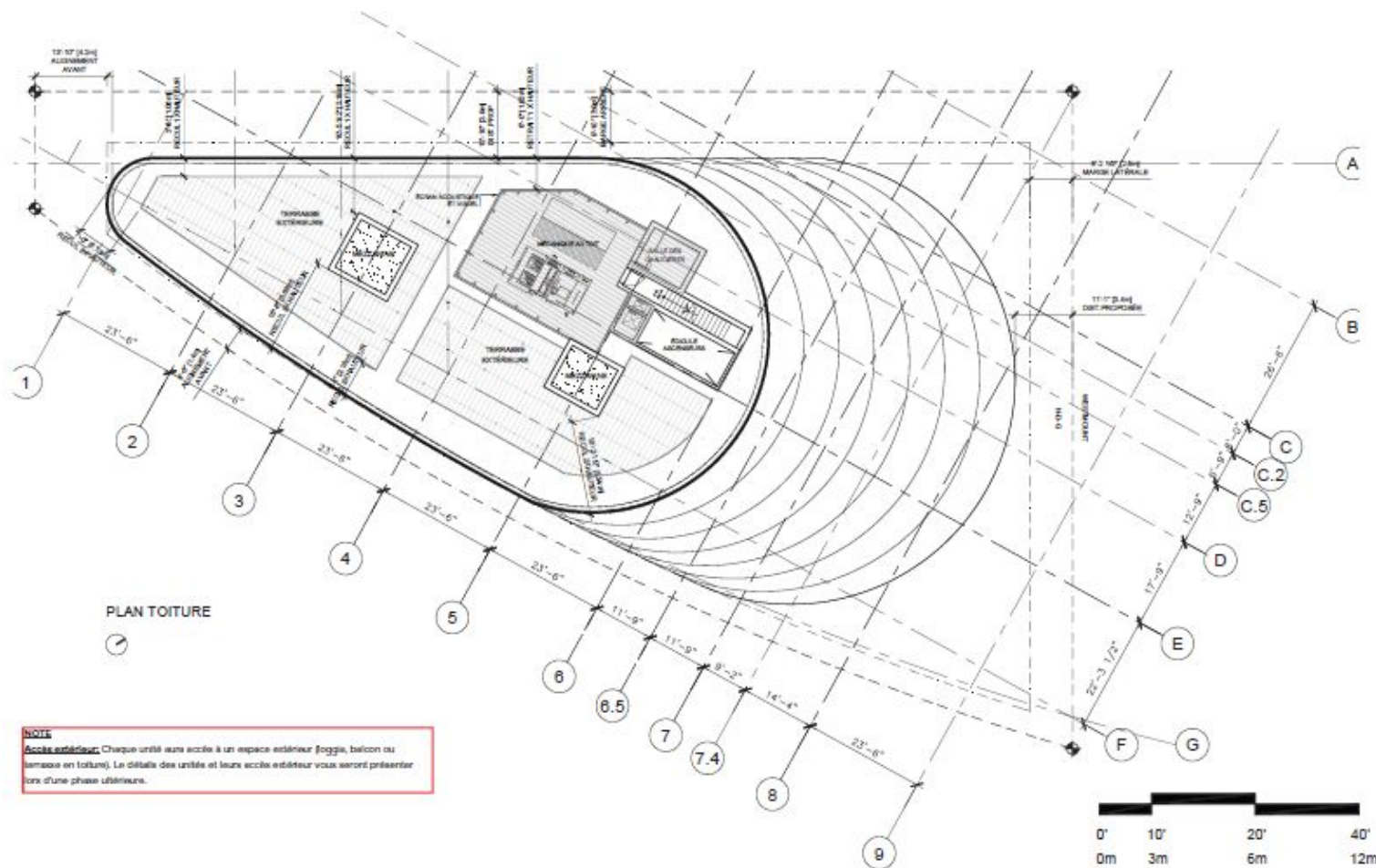
Total
 62 unités pour voiture
 66 unités pour vélo

Salle à déchets
 Salle de recyclage
 Vélos

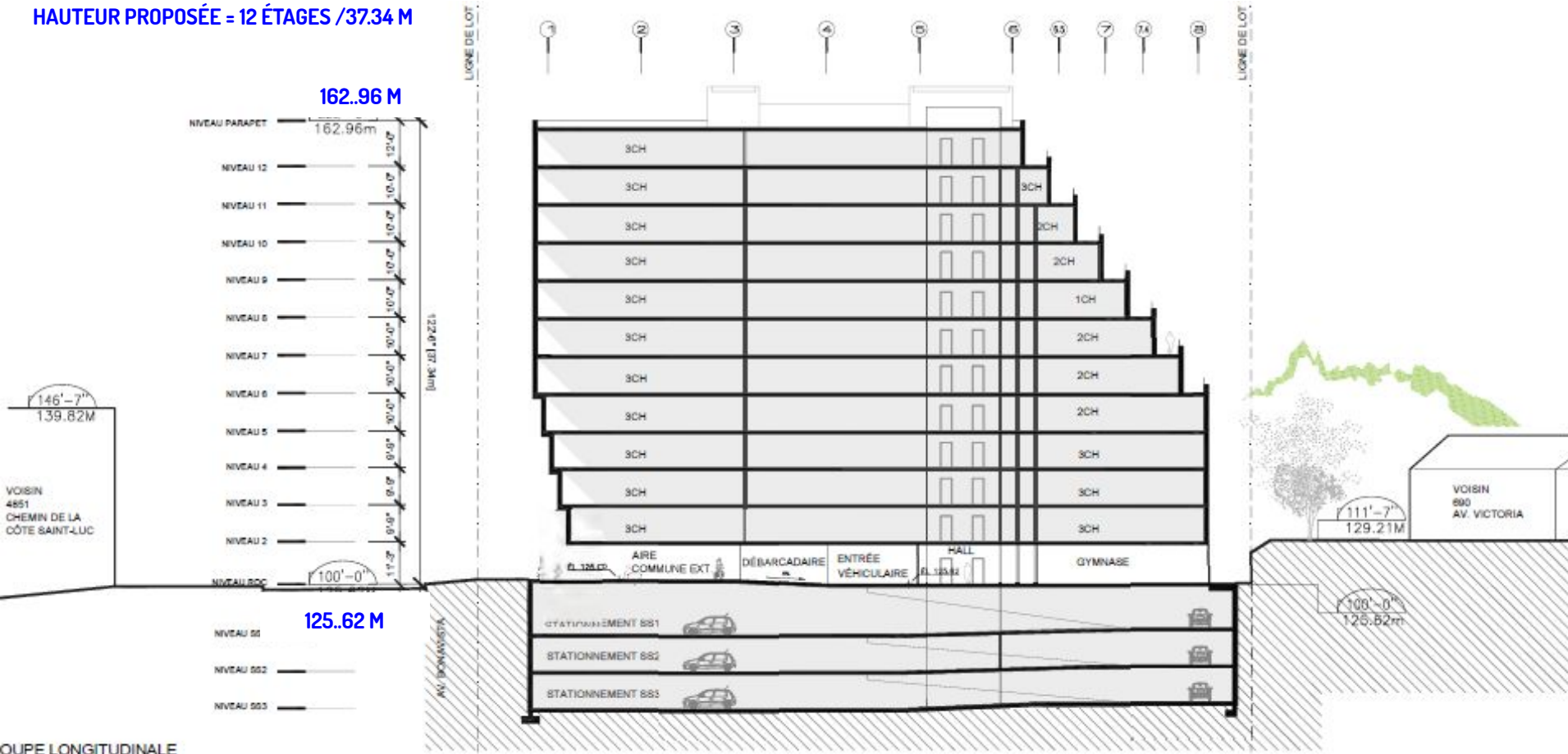
Superficie brute de plancher en m² = 9 265 m² *** (7 656 m²)
 1 unité / 150 m² (site près d'un équipement de transport collectif structurant)
 9 265 m² / 150 m² = 61.7 = 62 unités de stationnement







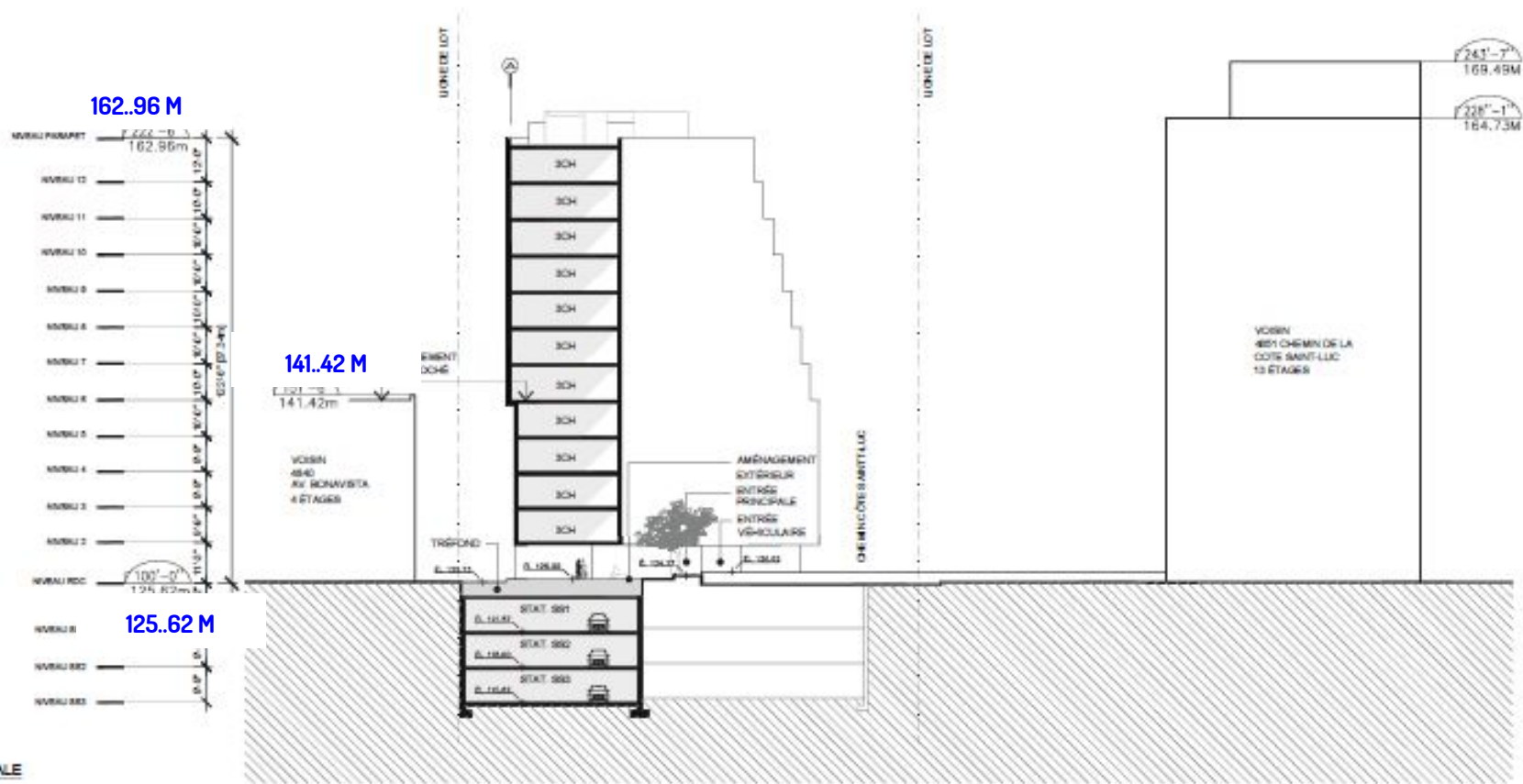
HAUTEUR PROPOSÉE = 12 ÉTAGES / 37.34 M



COUPE LONGITUDINALE

HAUTEUR PROPOSÉE = 12 ÉTAGES / 37.34 M

HAUTEUR BÂTIMENT DE 5 ÉTAGES = 15.80 M





4952 CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-LUC. Insertion urbaine vers l'est.



PERSPECTIVE D'INSERTION URBAINE

4948 CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-LUC. Insertion urbaine vers l'est.

VUE VERS L'EST



663 AVENUE VICTORIA. Insertion urbaine vers le nord.



4812 CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-LUC. Insertion urbaine vers l'ouest.

VUE VERS L'OUEST



604 AVENUE VICTORIA. Insertion urbaine vers le sud.



5240 CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-LUC. Le bâtiment n'est pas visible.





VUE VERS L'EST



VUE VERS L'OUEST

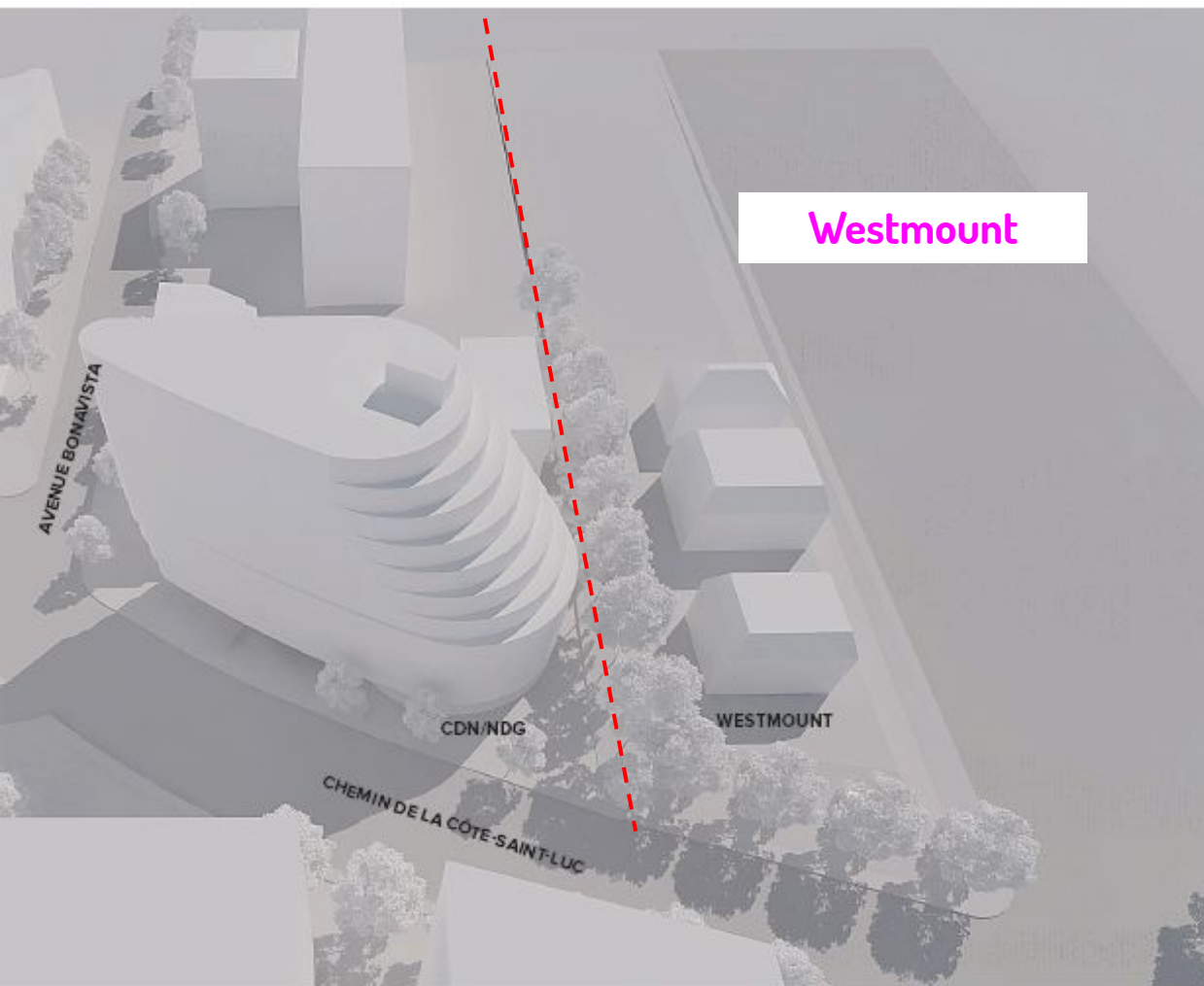
PLAN PRÉLIMINAIRE DE PAYSAGE



LÉGENDE

-  LIMITE DE LOT
-  LIMITE DE PROFONDEUR
-  BÂTI EXISTANT
-  CLÔTURE EXISTANTE
-  ÉLEVATION EXISTANTE
-  NIVEAU EXISTANT
-  NIVEAU PROPOSÉ
-  MATÉRIALITÉ DE SURFACE
-  SURFACE EN BÉTON COULÉ
-  SURFACE GAZONNÉE
-  SURFACE DE PAILLIS IGNIFUGE
-  PAVÉS EN BÉTON PRÉFABRICÉS PERMEABLES
-  PAVÉS ALVÉOLÉS
-  PAVÉS EN BÉTON PRÉFABRICÉS PLACE INTÉRIEUR
-  BANDES DE PROFFRÈS EN GALETS DE RIVIÈRE
-  ARBRE FEUILLU EXISTANT
-  ARBRE FEUILLU PROPOSÉ
-  ARBRE CONIFÈRE PROPOSÉ
-  ARBUSTE FEUILLU PROPOSÉ
- ARBUSTE CONIFÈRE PROPOSÉ
- GRAMINÉES PROPOSÉES

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT



Westmount

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

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

1. TAILLE DU LOT
2. TYPE DE TOIT

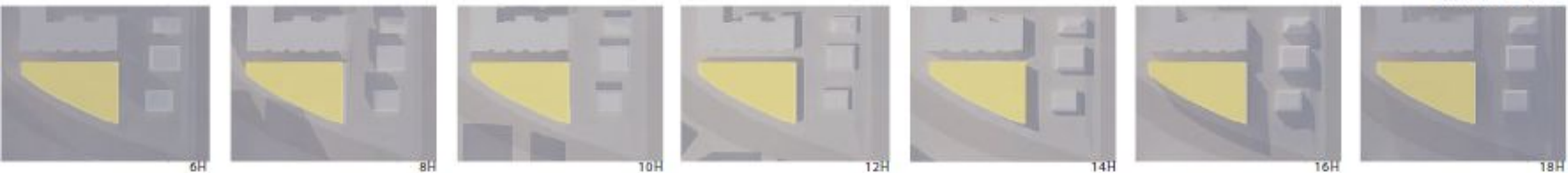
1. **Taille du lot :** Le lot voisin en angle possède une superficie de plus de 10 000 pieds carrés. La hauteur permise est donc de 35 pieds.

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

Règlement 01-276 - Articles 28.2 et 28.3

La hauteur utilisé pour comparer l'ombre projetée doit donc être de 1.5 la hauteur permise par l'arrondissement de westmount soit $1,5 \times 40$ pieds = 60 pieds.

L'ombre portée sur les bâtiments dans Westmount doit être équivalente ou inférieure à l'ombre causée par un bâtiment ayant une hauteur de 18.28 m (60 pieds)



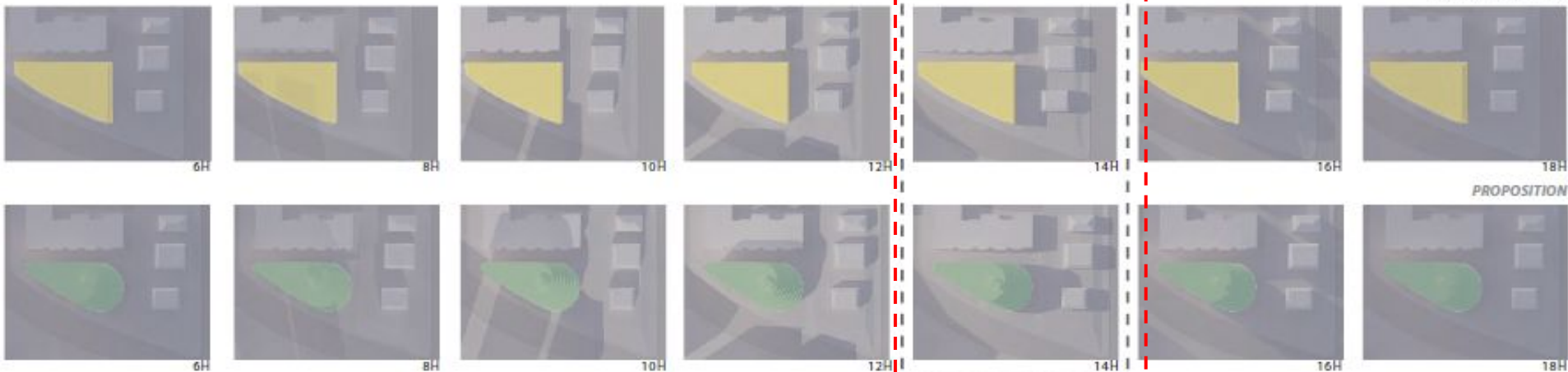
Solstice d'été



Solstice d'hivers

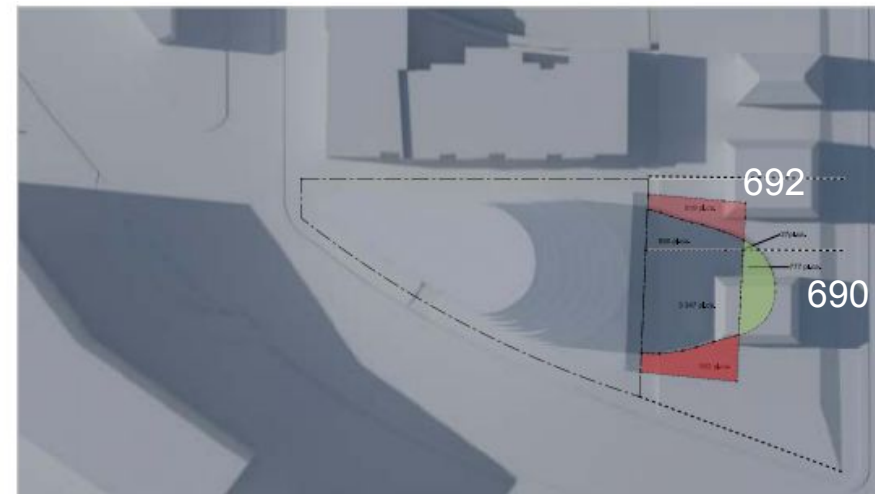


Équinoxe = 21 mars et 21 septembre



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

Comparatif de la proposition avec un bâtiment d'une hauteur de 18.28 m (60 m)



Superposition des deux images d'ombres projetées à 14h lors de l'équinoxe 19 mars.

L'ombre projetée sur le terrain voisin est équivalente dans les deux scénarios. Excédant de l'ombre du projet de 60 pieds de hauteur (ROUGE) = excédant de l'ombre de la proposition de 12 étages (VERT).

692 Ave Victoria
(4780 pi.ca)

690 Ave Victoria
(12 150 pi.ca)

-Ombre proj. par
60 pieds =
36% sup. terrain

-Ombre proj. par
60 pieds =
36% sup. terrain

-Ombre proj. par
12 étages =
19% sup. terrain

-Ombre proj. par
12 étages =
34% sup. terrain

ÉTUDE SUR LES IMPACTS ÉOLIEN

L'objectif de cette étude est de **fournir une évaluation qualitative des conditions de confort du vent** autour du projet d'aménagement et de son impact potentiel sur les aires publiques voisines telles que les trottoirs. Cette évaluation qualitative se base sur les données suivantes:

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

5. CONDITIONS DE VENT POUR LES PIÉTONS

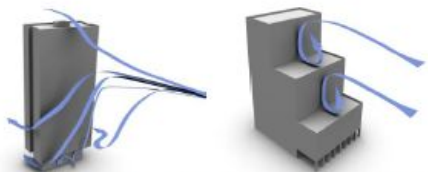


Image 5: Rabattement et diffusion de l'écoulement par la masse en gradins

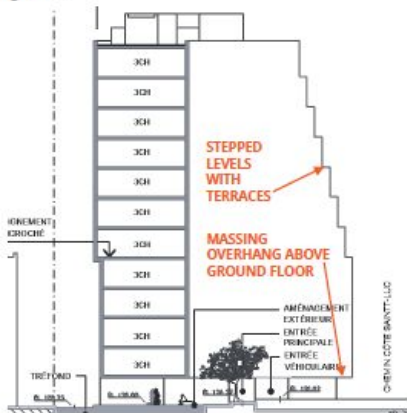


Image 6: Section transversale, vue vers le nord-est

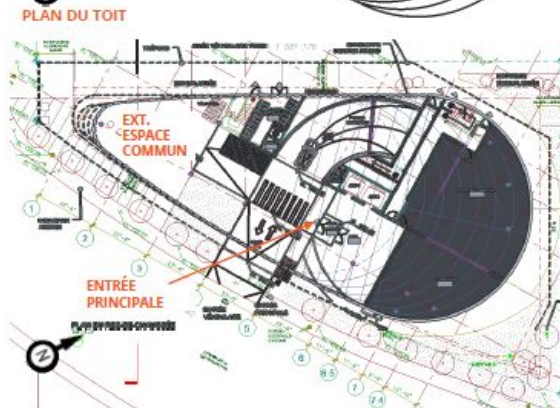
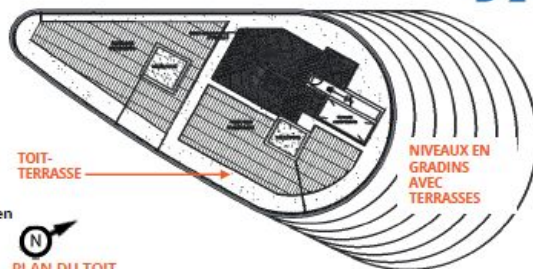


Image 7: Plans d'étage

7. RÉSUMÉ

- Les conditions de vents dans la zone commune au niveau du sol sur les trottoirs adjacents au site devraient répondre aux critères des “parcs” en été et pour les “autres rues” en hivers. Ces conditions de vent sont considérés comme appropriés pour les trottoirs;
- Les vitesses plus élevées dans la zone commune pendant l’hivers peuvent également être acceptable, car cet espace n’est pas susceptible d’être utilisé pendant les mois froids;
- Les conditions de vent à l’entrée principale devraient être appropriés en été et en hivers;
- Des vitesses de vent plus élevées que souhaitées sont attendues sur les terrasses potentielles des niveaux 6 à 12 et sur la terrasse sur le toit. Des mesures de contrôle due vent seront nécessaires pour créer un environnement venteux confortable pour les activités passives, zones venteuses.
- Des mesures conceptuelles de contrôle du vent sont recommandées pour les zones venteuses.

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

Si la terrasse est programmée pour une utilisation prolongée, en particulier pour des activités passives comme s'asseoir et manger, nous recommandons que des mesures de contrôle du vent soient placées le long du périmètre de la zone utilisable.

Les écrans pare-vent, les garde-corps perforés, les arbres avec sous-plantation et les jardinières avec arbustes hauts et denses sont quelques exemples de dispositifs de contrôle du vent qui peuvent être utilisés sur les terrasses.

Pour une protection adéquate contre le vent, ces éléments doivent mesurer 2 m de haut et au plus 30% ouvert



Exemples de fonctions de contrôle du vent sur les terrasses

ÉTUDE DE MOBILITÉ

Tableau 1 - Analyse de capacité - Situation actuelle

Intersection	Approche	Mouvement	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
			Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service	Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de
Côte-St-Luc/Bonavista	Nord	Virage à gauche	42	0,20	26,1 C	25	0,20	24,8 C
		Virage à droite	28	0,14	25,2 C	26	0,14	25,2 C
	Est	Tout droit	466	0,54	10,1 B	767	0,81	14,3 B
		Virage à droite	14	0,03	8,0 A	41	0,08	12,0 B
	Ouest	Virage à gauche	9	0,59	21,2 C	22	0,39	31,6 C
		Tout droit	771	0,59	11,5 B	444	0,39	13,6 B
Ensemble des mouvements					11,8 B		14,8 B	
Côte-St-Luc/Victoria	Nord	Virage à gauche	207	0,43	19,9 B	172	0,32	17,8 B
		Tout droit	243	0,50	17,7 B	330	0,60	18,6 B
		Virage à droite	142	0,33	15,4 B	223	0,62	17,9 B
	Est	Virage à gauche	22	0,41	33,0 C	40	0,54	25,3 C
		Tout droit	353	0,41	18,4 B	585	0,54	19,5 B
	Ouest	Tout droit	740	0,73	12,6 B	414	0,36	10,1 B
		Virage à droite	65	0,73	12,6 B	52	0,36	9,6 A
	Ensemble des mouvements					15,7 B		16,5 B

Les conditions d'écoulement de la circulation ont été évaluées à l'aide de l'outil Synchro 10 de SimTraffic.

Moyenne de 5 passes SimTraffic

LÉGENDE:

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

= Projet

XX = Débit véhiculaire AM
(XXX) = Débit véhiculaire PM

Figure 5 - Débit (véh/h) - Situation actuelle

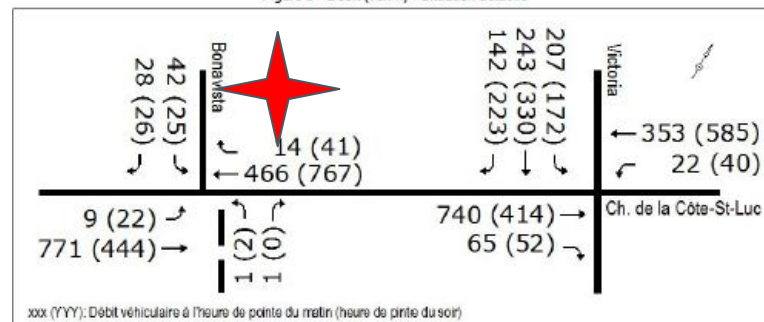


Tableau 2 - Génération des déplacements

Développement	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Entrant ²	Sortant ²	Entrant ²	Sortant ²
Résidentiel 77 unités	5	21 (26)	18	11 (29)
Répartition modale ¹				
- Mode automobile (véh/h)	2	9 (11)	8	5 (13)
- Transport en commun (usagers/h)	2	10	6	5
- Déplacements actifs (piétons-cyclistes/h)	1	2	5	1

Le projet génère un total de:

- 26 déplacements à l'heure de pointe du matin
- 29 déplacements à l'heure de pointe du soir

*Les déplacements en transport en commun sont aussi importants que ceux en véhicules alors que les déplacements actifs sont minimes

Sources:

1: Répartition modale en fonction de l'enquête origine-destination AMT 2018, période de pointe du matin

2: Trip Generation, ITE (code 232)

En tenant compte des différentes parts modales de déplacement provenant ou se destinant au secteur de CDN-NDG les déplacements véhiculaires sont:





- au nombre de 11 à l'heure de pointe du matin (2 véh/h entrant et 9 véh/h sortant);
- Au nombre de 13 à l'heure de pointe du soir (8 véh/h entrant et 5 véh/h sortant)

Tableau 5 - Analyse de capacité - Situation prévisible

Intersection	Approche	Mouvement	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
			Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de service	Débit (véh/h)	Débit/capacité	Retard (sec/véh) et niveau de
Côte-St-Luc/Bonavista	Nord	Virage à gauche	42	0,20	25,9 C	25	0,20	24,1 C
		Virage à droite	28	0,14	27,3 C	26	0,14	24,7 C
	Est	Tout droit	470	0,55	8,1 A	767	0,81	9,6 A
		Virage à droite	14	0,03	9,3 A	41	0,08	7,2 A
	Ouest	Virage à gauche	9	0,59	18,5 B	22	0,39	41,9 D
		Tout droit	772	0,59	11,7 B	444	0,39	16,1 B
	Ensemble des mouvements				11,2 B			13,0 B
Côte-St-Luc/Victoria	Nord	Virage à gauche	207	0,43	19,3 B	172	0,32	19,7 B
		Tout droit	243	0,50	17,2 B	330	0,60	17,5 B
		Virage à droite	142	0,33	15,6 B	223	0,62	16,9 B
	Est	Virage à gauche	22	0,41	31,9 C	40	0,54	29,5 C
		Tout droit	354	0,41	18,7 B	590	0,54	24,2 C
	Ouest	Tout droit	745	0,73	12,5 B	416	0,36	9,8 A
		Virage à droite	65	0,73	11,8 B	52	0,36	10,3 B
	Ensemble des mouvements				15,5 B			18,0 B

Moyenne de 5 passes SimTraffic

LÉGENDE:

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

Heure de pointe AM

- Aucune détérioration du niveau de service n'est envisagée
- Quelques mouvements présentent une amélioration

Heure de pointe PM

- **Détérioration** sur le virage à gauche à la sortie de Bonavista, passant de "C" à "D" (+ 10.3 s.)
- **Détérioration** tout droit à l'approche est de l'intersection Côte Saint-Luc/Victoria passant de "B" à "C" (+4.7 s.)

**Dans les deux cas, l'accroissement des retards est minime.
Aucune détérioration de deux niveaux de service n'est envisagée**

RECOMMANDATIONS:**1. Stationnement intérieur**

Valider avec la Ville l'offre de 66 places de stationnement alors que la demande municipales est d'un maximum de 62 places.

2. Stationnement pour vélo

Prévoir un minimum de 77 unités de stationnement pour vélos, représentant un taux de 1 unité/logements.

3. Localisation de l'accès au stationnement

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

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

RECOMMANDATIONS:

4. Aménagement paysager

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

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

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

6. Panneaux de "virages"

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

RECOMMANDATIONS:**7. Règlement du stationnement**

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

8. Programmation des feux

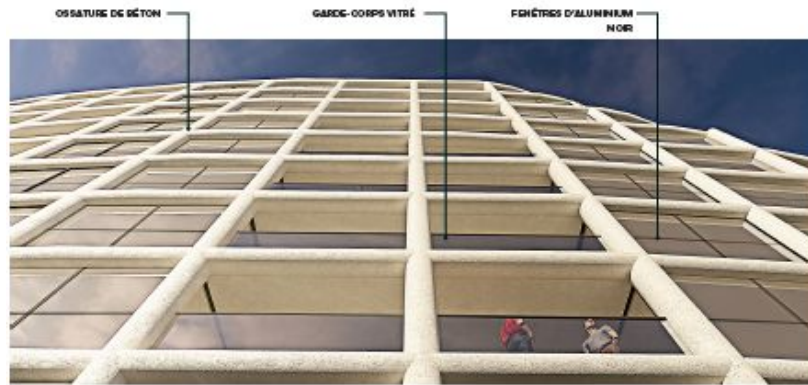
Ajuster la programmation des feux de circulation à l'intersection Côte-Saint-Luc/Bonavista afin d'augmenter de 2 secondes la durée de la main clignotante des trois traverses passant de 13 à 15 secondes. La durée de la silhouette blanche pourrait être réduite de 2 secondes afin de conserver la valeur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

Les recommandations 1 à 4 sont du ressort du promoteur alors que les recommandations 5 à 8 sont optionnelles et relèvent de la municipalité.

Ces recommandations et l'étude de circulation ont été approuvées par le bureau des études technique de l'arrondissement et la Division du développement de projets et intégration de réseaux de la ville de Montréal avec certains ajustements.







MATÉRIALITÉ DE LA FAÇADE



VUE DE LA PLACE EXTÉRIEURE AU REZ-DE-CHAUSSÉE



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

	PLAN D'URBANISME	ZONAGE ACTUEL	PROPOSÉ
USAGE	Secteur résidentiel	H.6-7 (12 LOGEMENTS ET +)	77 logements
HAUTEUR	–	16 m	42 m
ÉTAGES	3 à 12 étages	3 à 5 étages	12 étages
DENSITÉ	Moyenne	4.5	5.5
STATIONNEMENT	S.O.	62	Aucune unité à l'extérieur

MERCI

CALENDRIER D'APPROBATION ET PROCESSUS RÉFÉRENDAIRE

PRÉSENTATION DU PROCESSUS D'APPROBATION RÉFÉRENDAIRE

ÉTAPES D'ADOPTION

Avis de motion et adoption du premier projet de résolution	7 décembre 2020 (Résolution CA20 170342)
Consultation écrite	20 janvier au 3 février 2021
Consultation publique en visioconférence	27 janvier 2021
Adoption du second projet de résolution	8 mars 2021 (date projetée)
Avis annonçant la possibilité de demander la tenue d'un registre	Mars 2021 (date projetée) Pétitions reçues jusqu'au 8e jours après la publication de l'avis
Adoption de la résolution finale	Avril 2021 (date projetée)
Processus référendaire (s'il y a lieu)	Dans les 45 jours suivant l'adoption, tenue de registre demandant la tenue d'un référendum

PRÉSENTATION DU PROCESSUS D'APPROBATION RÉFÉRENDAIRE

RÉSUMÉ SIMPLIFIÉ DE LA DÉMARCHE RÉFÉRENDAIRE

1. Réception de demandes pour la tenue d'un registre

- Avis public publié sur le site internet de l'arrondissement concernant la demande de registre;
- Dépôt de pétitions dans les 8 jours de la publication de l'avis public;
- Pour les zones de plus de 21 PHV : si 12 personnes habiles à voter d'une même zone ont signé une pétition = ouverture du registre pour cette zone (inclura également la zone visée);
- Pour les zones de 21 PHV ou moins : si la majorité d'entre elles signe une a signé une pétition = ouverture du registre pour cette zone (inclura également la zone visée)

PRÉSENTATION DU PROCESSUS D'APPROBATION RÉFÉRENDAIRE

RÉSUMÉ SIMPLIFIÉ DE LA DÉMARCHE RÉFÉRENDAIRE

2. Tenue du registre pour demander un référendum

- Avis public publié sur le site internet de l'arrondissement annonçant la date de la tenue du registre après l'adoption du règlement;
- provoquer la tenue d'un référendum, le nombre de signatures doit être supérieur à un calcul établi à partir du nombre de PHV issues des zones ayant déposé une demande valide pour la tenue d'un registre et de la zone concernée, le cas échéant:
- Lorsque le nombre de PHV est de 25 ou moins : 50 % de ce nombre;
- Lorsque le nombre de PHV est de plus de 25 mais de moins de 5 000 : le moins élevé entre 500 et le nombre obtenu par le calcul suivant = $13 + 10\% \text{ du } (\text{PHV} - 25)$;
- Dépôt du certificat du greffier à la séance du conseil d'arrondissement qui suit;
- Si le résultat du registre est positif, le CA adoptera une résolution annonçant le scrutin référendaire ou le retrait du dossier.

PRÉSENTATION DU PROCESSUS D'APPROBATION RÉFÉRENDAIRE

RÉSUMÉ SIMPLIFIÉ DE LA DÉMARCHE RÉFÉRENDAIRE

3. Tenue d'un référendum

- Avis public publié sur le site internet de l'arrondissement annonçant la date de la tenue d'un référendum;
- Une majorité simple, pour ou contre la proposition, est considérée.

PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES

- questions/commentaires en direct
- questions/commentaires déjà transmis par écrit

Questions et commentaires écrits reçus entre le 20 et le 27 janvier 2021

Les commentaires et questions sont présentés tels que rédigés par les citoyens

- Le nombre de stationnements internes est insuffisant pour le nombre de locataire qu'il y aura dans ce projet. Déjà maintenant, les locataires des bâtisses qui se trouvent à proximité ne trouvent pas de la place pour se stationner sur la rue. Qu'est-ce qu'il va se passer quand on augmentera les voitures du voisinage? Même si la nouvelle bâtisse aura 65 unités de stationnement internes et aucune externe, une grande partie des locataires se trouvera à chercher une place sur la rue. Cela va être encore plus difficile pour les locataires du voisinage.

Réponse fournie par courriel à la requérante

- 1. Located at the top of a mountain, most of the resident will be young people who would love to be independent and who would want to have an electric car. If there will be 77 units, there must be 77 parking spaces; assuming there will be only one car per household. Ideally there should be 1.5 parking spaces per unit and there should be an exterior (or interior) parking area for visitors or people working in the offices. Where are you dreaming the car owners will park at the top of this mountain if they have to park on the exterior?
 2. Each parking space should now have an electric car charger associated with the owner of the space.
 3. Westmount has the largest number of private schools in Montreal; every day thousand of cars pass by, both ways, this road for work or school. This road is also a shortcut to go to Downtown. It is a very busy road all the time. Having the principal entrance on the "chemin de la Côte Saint-Luc" will be a nightmare, for the drivers and for the residents. So, if the entrance can not be moved to the lateral street, make a second entrance on the lateral street to reduce the inconvenient for everybody.
 4. Where and how the building will maximize the collection of garbage and recycled material to separate, glass, paper and plastics?
 5. What kind of system would be used to produce energy, geotherm system, photocells? What is the plan to be Energy Self-sufficient?
 6. Make the space between the building and the sidewalk larger. It will feel less claustrophobic to walk on this area.
 7. There will be a community garden at the top of the building?
 8. Install heated floors, and central vacuum

Réponse fournie par courriel à la requérante

Questions et commentaires écrits reçus entre le 20 et le 27 janvier 2021

Les commentaires et questions sont présentés tels que rédigés par les citoyens

- Mr. Darren Reid of Verterra Developments informed me of his proposed 66 garage spaces for 66 condos in this new project. My concern is that the city might consider converting street parking on the surrounding streets, principally Ave. Bonavista and Chemin Bonavista, to permit parking. Permit parking would be extremely detrimental to me as many of my tenants, workers, staff and myself park on the street as I have very few parking spaces (16) in my apartment building (51 units). I have no doubt that permits for such parking could be or would be gobbled up by the new condo owners.
I can't only hope that no such plans are in the works.
Current parking restrictions on the surrounding streets should be flexible enough to allow temporary parking to anyone and everyone without cutting off parking spaces to those who will need it the most.
- My name is Callie Friedman and I live in Westmount on Sunnyside, in the proximity of Montreal. However, I have family in Montreal on Cote Saint Luc Road, adjacent to Westmount. When we come to visit, it is already very difficult to find parking.
The proposed construction at 4845 Cote Saint Luc does not appear to have adequate underground parking. Assuring that future residents have parking in the building, can the plans be redesigned to add more parking (indoor garage spaces) so that the pressure for parking can be reduced on Cote Saint Luc Road and on Bonavista?

Réponse fournie par courriel au requérant

Questions et commentaires écrits reçus entre le 20 et le 27 janvier 2021

Les commentaires et questions sont présentés tels que rédigés par les citoyens

- PUBLIC CONSULTATION RE PROPOSED CONSTRUCTION OF 4845 COTE ST. LUC ROAD CONDO

Hello. My name is Ellie Israel.

As Commissioner of the English Montreal School Board, I represent Outremont, Snowdon, Cote des Neiges, Town of Mount Royal and Park Extension.

One of our schools, Marymount Academy International, is located a few hundred metres away from the construction site on Cote St. Luc Road. I brought my concerns up at the December 2020 CDN/NDG Borough meeting and I wish to especially voice them to you, the Consultation Committee that is receiving presentations today, January 27th.

The safety of students is paramount.

How will the additional traffic and cars requiring parking affect the safety of the students walking to school from Victoria Avenue?

Additional cars going to and returning from work coincide with opening school hours in the morning and after school activities.

Will students' visibility of oncoming cars will be diminished ?

And in the winter the danger will increase.

One accident will be one accident too many.

What measures are being taken to assure that access and exit from the underground parking in the proposed new building are safe ?

Would you kindly make public the results of traffic research that was done.

I have concerns that a wind tunnel effect may be created.

Would garbage swirl? Would cars slide? Would the wind pull students down Cote St Luc and possibly onto the road?

On a rainy day, would umbrellas become parachutes and pull them uncontrollably down Cote St. Luc Road?

Again, one accident will be one accident too many.

Would you kindly make public the results of wind tunnel research that was done on the Cote St Luc corridor from Victoria to Decarie Blvd.

During construction, how will the movement of heavy equipment be monitored so there is no danger for pedestrian students?

As a private citizen, I have the same above-mentioned concerns for residents of Bonavista and Cote St. Luc Road, many of whom are seniors.

Would the condo tower cast shade on the surrounding buildings, making them less bright thereby minimizing the enjoyment of balconies facing Cote St. Luc both in summer and winter.

Questions et commentaires écrits reçus entre le 20 et le 27 janvier 2021

Les commentaires et questions sont présentés tels que rédigés par les citoyens

- 1. Question adressée à M. Arseneault
You voted for this project at the December 7 borough council meeting. What do you like about it, why do you support it and how do you reconcile your vote in favour, with the fact that there will be more cars, more traffic, more pollution, more noise and reduced privacy for the area residents ?
- 2. Cote-Saint-Luc road already has a relatively high volume of vehicular traffic. How will this project attract families to the neighbourhood and the borough?
- 3. A 77 units residential building will increase property tax reserves for the borough. How much do these increased revenues factor into your support for PP-124 ? (question adressée à M. Marvin Rotrand)
- 4. A number of apartment and condo buildings have been recently constructed within our territory, and there are others that are scheduled to be built soon, altogether which, will only make our borough more crowded. If 4845 gets approved, will densification have gone too far in our borough ? (question adressée à M. Marvin Rotrand)

FIN DE LA PRÉSENTATION MERCI

Critères d'évaluation – Article 9 - Règlement sur les PPCMOI (RCA02 17017)	Conformité	Commentaires
1° Respect du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ;	Oui	Le projet respecte les objectifs du plan d'urbanisme;
2° compatibilité des occupations prévues au projet avec le milieu d'insertion ;	Oui	La propriété est située dans un secteur résidentiel de moyenne à forte densité. La requalification du site (qui était utilisé comme station service) à des fins d'habitation est compatible avec le milieu d'insertion;
3° qualités d'intégration du projet sur le plans de l'implantation, de la volumétrie, de la densité et de l'aménagement des lieux ;	Oui	Le projet respecte les principaux paramètres de zonage existant au niveau de l'implantation, de la volumétrie et de la densité. La construction d'un bâtiment dont la hauteur est graduée de 5 à 12 étages permet une intégration en douceur au secteur d'habitation de 2 étages adjacent au site (Ville de Westmount) ;
4° avantages des propositions d'intégration ou de démolition des constructions existantes et de celles pour a conservation ou la mise en valeur d'éléments architecturaux d'origine ;	Oui	Le projet permet de densifier le site qui est situé à ± 250 m de la station de métro de la Savane et à ± 500 m de la station de métro Namur;
5° avantages des propositions et impacts sur les éléments patrimoniaux ;	Oui	Le bâtiment n'est pas dans un secteur significatif. Par contre, le PPCMOI prévoit une révision architecturale (PIIA) pour l'ensemble du projet;
6° avantages des propositions de mise en valeur des espaces extérieurs et des plantations ;	Oui	La proposition prévoit une cour intérieur ainsi qu'un toit vert accessible par les résidents. L'aménagement paysager sera analysé en révision architecturale (PIIA);

Critères d'évaluation – Article 9 - Règlement sur les PPCMOI (RCA02 17017)

Conformité

Commentaires

<p>7° impacts environnementaux du projet, notamment sur le plan de l'ensoleillement, du vent, du bruit, des émanations et de la circulation ;</p>	<p>Oui</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'étude d'ensoleillement a démontré que le projet va créer de l'ombre principalement sur le site. Quelques logements qui ont vues sur la cour intérieure seront affectés par l'ombre principalement en PM, ce qui n'est pas anormal pour une construction de ce gabarit et de cette hauteur. • L'avis sur les impacts éolien considère que les conditions de confort sont respectées à l'exception de certains endroits (toit terrasse, le long des trottoirs sur de la Savane, etc.). Cependant, des mesures localisées d'atténuation sont facilement applicables pour réduire l'inconfort. • Le gabarit du nouveau bâtiment, son implantation tournée vers la cour intérieure et s'adressant à la rue de la Savane permet d'atténuer le bruit émanant de l'autoroute
<p>8° qualité de l'organisation fonctionnelle du projet, en regard notamment du stationnement, des accès et de la sécurité ;</p>	<p>Oui</p>	<p>Le projet prévoit 66 unités de stationnement soit un ratio 0,5 unités par logement. De plus, le requérant a fourni une stratégie de mobilité durable qui a fait l'objet de commentaires favorables de la part du bureau technique de l'arrondissement;</p>
<p>9° avantages des composantes culturelles ou sociales du projet ;</p>	<p>Oui</p>	<p>Le requérant devra fournir un nombre de logements sociaux et abordables en vertu de la nouvelle réglementation sur les logements sociaux et abordables. Ce nombre sera déterminé par la Ville de Montréal</p>
<p>10° faisabilité du projet selon l'échéancier de réalisation prévu ;</p>	<p>Oui</p>	<p>Le requérant prévoit débuter les travaux au été 2021.</p>

Critères d'évaluation – Article 9 - Règlement sur les PPCMOI (RCA02 17017)

Conformité

Commentaires

11° tout projet de construction d'un nouveau bâtiment ou d'agrandissement à l'exception d'une habitation de 3 étages et moins ou d'un bâtiment de 8 logements et moins doit avoir pour objectif d'atteindre, le plus possible, l'accessibilité universelle, en tenant compte des critères suivants :

S.O.

S.O.

a) favoriser l'aménagement de plain-pied de l'accès principal au bâtiment ;

Oui

L'accès au bâtiment se fait de plein pied à partir de l'extérieur. L'accès pour les personnes à mobilité réduite peut également se faire par le garage.

b) favoriser l'aménagement de sentiers sécuritaires, sans obstacle, bien délimités et éclairés, le plus direct possible entre un bâtiment et une voie publique ;

Oui

L'accès au bâtiment se fait directement à partir du domaine public et le garage.

c) Planifier le positionnement du stationnement pour personnes à mobilité réduite le plus près possible de l'entrée principale du bâtiment, en évitant autant que possible une séparation entre le bâtiment et le stationnement par une voie de circulation ;

S.O.

Le stationnement est situé au sous-sol et est accessible avec un ascenseur.

d) Dans le cas d'un bâtiment situé à l'intérieur d'un secteur patrimonial ou ayant des caractéristiques patrimoniales d'intérêt, favoriser l'intégration des critères du présent article tout en respectant les caractéristiques architecturales d'intérêt du bâtiment en évitant des ruptures importantes avec le cadre bâti du secteur patrimonial.

S.O.

S.O.