



# CONSULTATION PUBLIQUE

**PP-140**

**4955-5055 avenue de Courtrai (2 651 608 et 2 651 609)**

Projet particulier visant à permettre la démolition de 2 bâtiments industriels situés au 4955 et 5055 avenue de Courtrai (lots 2 651 608 et 2 651 609) et la construction d'un bâtiment mixte de 12 étages comprenant 330 logements, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017)

2024/02/28

**5160, boulevard Décarie - rez-de-chaussée**

# PROCÉDURE DE PROJET PARTICULIER (PPCMOI)

## QU'EST-CE QU'UN PPCMOI?

**PPCMOI** pour **P**rojet **P**articulier de **C**onstruction, de **M**odification ou d'**O**ccupation d'un **I**meuble

C'est une **résolution** du Conseil d'arrondissement qui autorise les paramètres dérogatoires d'un projet **à certaines conditions**

## AVANTAGES DE CETTE APPROCHE

**Permet d'exiger toute condition**, eu égard aux compétences de la Ville, qui devront être remplies relativement à la réalisation du projet

**Permet d'atteindre les objectifs du Plan d'urbanisme** qui ne sont pas autrement imposés par des mesures réglementaires

**Permet** de soumettre le projet à un processus **d'approbation citoyenne**

## CHEMINEMENT GÉNÉRAL DU PROJET

**1. PROJET PARTICULIER (PPCMOI)***ÉTAPE PRÉSENTEMENT EN COURS*

Le Conseil d'arrondissement détermine les paramètres du projet par résolution suite à une consultation publique et un processus d'approbation citoyenne.

**2. APPROBATION DES PLANS (PIIA)**

Le comité consultatif d'urbanisme évalue les plans de construction selon les objectifs et les critères d'analyse prévu au PPCMOI, au règlement d'urbanisme et au règlement PIIA.

**3. DÉLIVRANCE DES PERMIS**

Les travaux peuvent débuter suite à la délivrance des permis requis.

Avis du comité consultatif d'urbanisme (CCU)	17 janvier 2024
Adoption du projet de résolution par le conseil d'arrondissement (CA)	05 février 2024
<b>Consultation publique</b>	<b>28 février 2024</b>
Adoption, avec ou sans changement, du second projet de résolution par le conseil d'arrondissement (CA)	CA du 11 mars 2024
Période pour demande d'approbation référendaire	8 jours
Adoption finale de la résolution par le conseil d'arrondissement (CA) <i>Adoption de l'entente de développement</i>	À déterminer
Processus référendaire, si requis, ou entrée en vigueur de la résolution	À déterminer s'il y a lieu

# ÉTUDE DU DOSSIER





- District de Snowdon
- Zone 0852 (H.1)
- Immeubles industriels
- dernier terrain à transformer au sud de la voie ferrée)
- À +/- 500m de 2 stations de métro (Namur et Plamondon)



# LOCALISATION ET DESCRIPTION

# CONTEXTE URBAIN





# BÂTIMENTS VOISINS

## VOISINAGE IMMÉDIAT Ave. DE COURTRAI

4955-5055 de Courtrai - PPCMOI - 3003261529



# BÂTIMENTS VOISINS

## VOISINAGE IMMÉDIAT QUARTIER WESTBURY

4955-5055 de Courtrai - PPCMOI - 3003261529





**4955 ave. de Courtrai (lot 2 651 609)**

- *bâtiment industriel de 2 étages construit en 1958*
- *revêtement extérieur : brique et aluminium*
- *occupation : MK plastics*

**5055 ave. de Courtrai (lot 2 651 608)**

- *bâtiment industriel de 2 étages construit en 1959*
- *revêtement extérieur : brique et aluminium*
- *occupation : vacant*



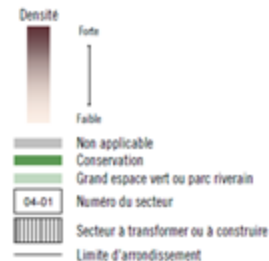
## CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE - PLAN D'URBANISME

Lien - Détail des secteurs**Secteur 04-T5 :**

- bâti de deux à douze étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 1,0;
- C.O.S. maximal : 6,0.

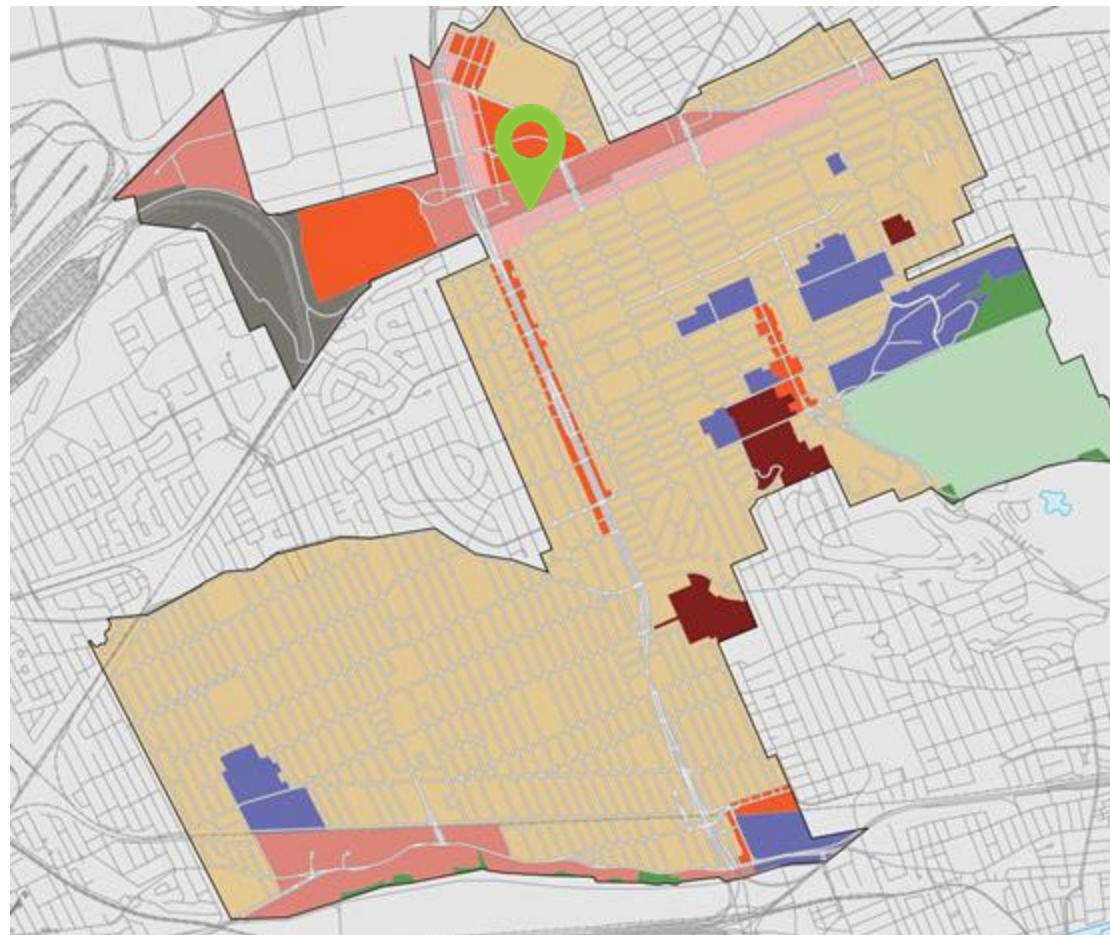
**La densité de construction**

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





## CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE - PLAN D'URBANISME



### Lien - Détail des affectations

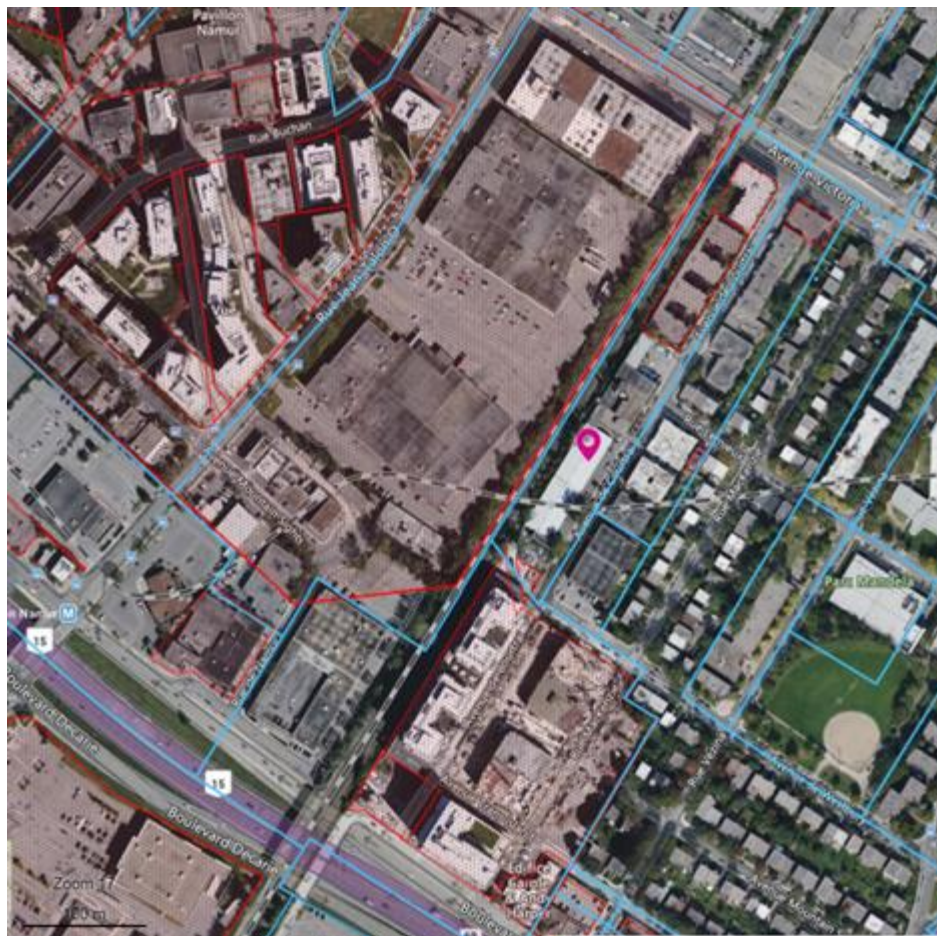
<b>AFFECTATION</b>	Activités diversifiées
<b>SECTEUR</b>	04-T5
<b>HAUTEUR</b>	2 à 12
<b>MODE D'IMPLANTATION</b>	N/A
<b>TAUX D'IMPLANTATION</b>	Moyen à élevé

- 
- Secteur résidentiel
  - Secteur mixte
  - Secteur d'activités diversifiées
  - Secteur d'emplois
  - Grand équipement institutionnel
  - Couvent, monastère ou lieu de culte
  - Agricole
  - Conservation
  - Grand espace vert ou parc riverain
  - Grande emprise ou grande infrastructure publique



## CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE - RÈGLEMENT 01-276

<b>Zone :</b>	0852
<b>Usage :</b>	Usage principal : H.1 1(logement)
<b>Hauteur :</b>	7 mètres minimum - 12.5 mètres max
<b>Mode d'implantation :</b>	isolé, jumelé
<b>Taux d'implantation :</b>	min : 35 % / max : 85 %
<b>Densité</b>	N/A
<b>Taux verdissement (pleine terre)</b>	25% min
<b>Marges requises</b>	-marge avant : règle d'insertion -marge latérale : 1,5 m -marge arrière : 3 m
<b>Proximité transport commun structurant</b>	oui
<b>Secteur significatif :</b>	Non



**Superficie plancher brute :** Environ 32 000 m<sup>2</sup>

**Superficie terrain :** 6958 m<sup>2</sup>

**Hauteur en étage :** 12

**Taux d'implantation :** 66 %

**Logements :**  
 330 logements locatifs dont :  
 - 22 % de 3 c.c.  
 - 40% de 2.c.c  
 - 28 % 1 c.c  
 - 10 % studios

**Commerces** 734,4 (garderie 495 m<sup>2</sup>)

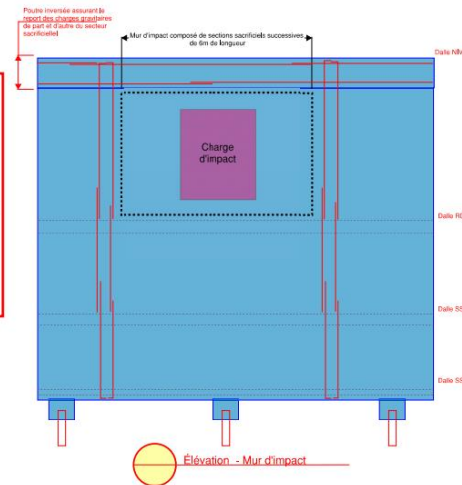
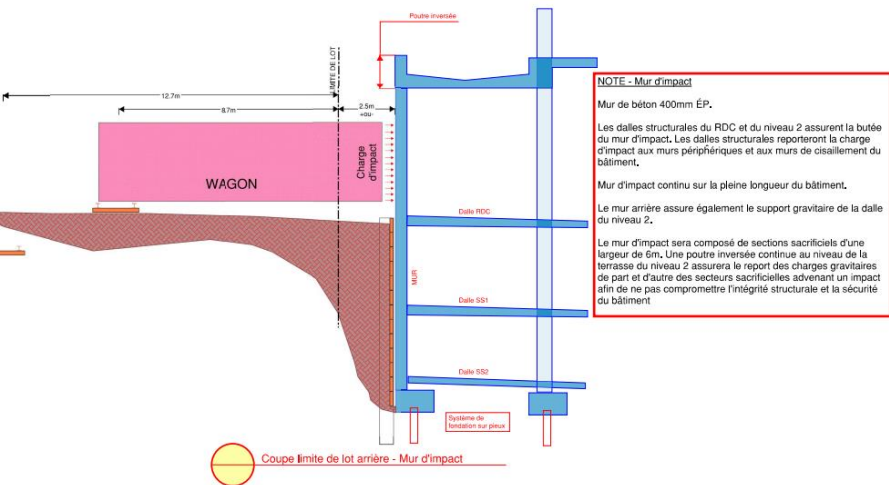
**Coefficient occupation sol (C.O.S)** 4,6

**Taux verdissement e** 29.5% (21 % pleine terre)

**Marges requises**  
 -marge avant : 4 m  
 -marge latérale : 11 m /17 m  
 -marge arrière : 2.5 m

**stationnement :**  
 206  
 ratio 0.62





Marge arrière 2.5 m  
 longueur du terrain: 193 m

Caractéristiques des voies ferroviaires:

- 2 voies principales
- 1 voie secondaire d'évitement

Une mesure de protection du public est requise

Impacts de la construction sur les activités du CP:

- pas d'impact sur le drainage ( fossé végétalisé )

Mesures de mitigation proposées:  
 un mur de protection structural en remplacement des fondations standards du bâtiment sur une hauteur minimum de 2,44 mètres du sol. (ne permet pas d'ouverture telle que des fenêtres ou portes)

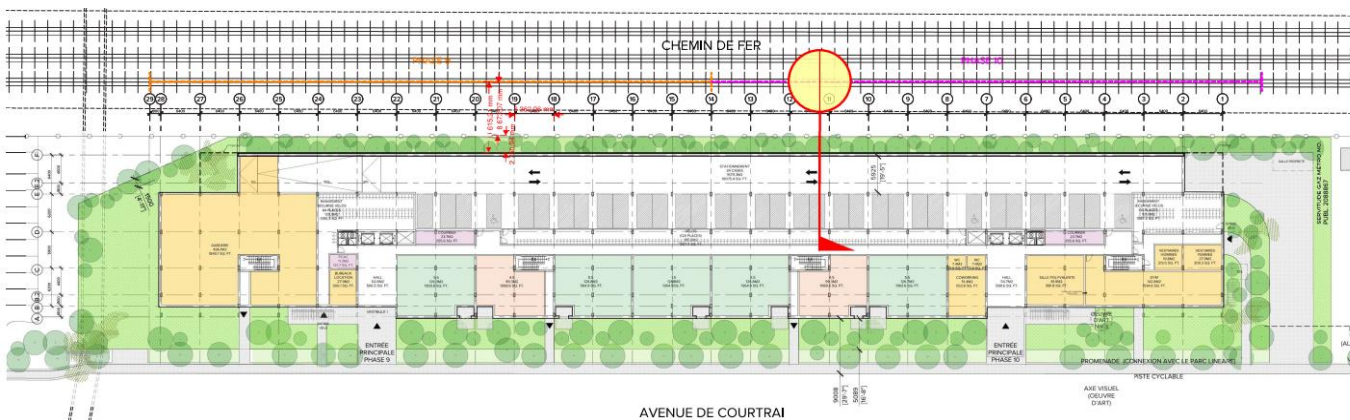




Tableau 3-2 : Nouveaux déplacements générés par le projet

	Entrants	Sortants	Total
<b>Heure de pointe du matin</b>			
Automobile (véh./h)	80	32	142
Transport collectif (dépl./h)	54	59	113
Transport actif (dépl./h)	36	14	50
<b>Heure de pointe de l'après-midi</b>			
Automobile	48	58	106
Transport collectif	46	77	123
Transport actif	25	28	53

Le diagnostic de la situation future de circulation indique que les conditions de circulation sont globalement bonnes dans le secteur.

Le virage à gauche sur Mackenzie est difficile selon le modèle de simulation qui intègre également toutes les données de 2015 à 2021 du projet d'ensemble Westbury (inc. les commerces existants et les phases non-réalisées).

Les conditions difficiles observées sur la rue Vézina à l'intersection avec la voie de service Décarie Ouest, qui constituent déjà une problématique indépendante du projet, demeurent telles qu'elles.

Objet : Sommaire exécutif - Étude d'impact sur les déplacements  
Westbury Phases 9 et 10  
N/Réf. : M03751FW9-1926 20355

Monsieur,

Le présent document fait état des principaux résultats de l'étude d'impact sur les déplacements pour le projet de développement résidentiel de 328 unités de logements (Westbury-Phases 9 et 10), situé sur l'avenue de Courtrai, à l'est de l'avenue de Westbury, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce. Il est à noter que les logements et les bureaux encore libres des phases précédentes ont été considérés dans les débits générés par le projet.

L'analyse de la situation actuellement démontre que le secteur d'étude est bien desservi en transport collectif (TC) avec la présence des stations de métro Namur et Plamondon de la ligne orange, ainsi que de nombreuses lignes d'autobus de la STM dont certaines se rabattent vers ces stations. L'analyse des conditions de circulation démontre que tous les axes qui ceinturent le site à l'étude affichent de bonnes conditions de circulation, alors que certains mouvements du carrefour Vézina/Décarie Ouest situé à l'extrémité ouest du secteur présentent des conditions difficiles en après-midi avec des niveaux de service E et F. Ces conditions difficiles constituent une problématique d'ordre régional qui interpelle le ministère des Transports et ses partenaires municipaux. Par ailleurs, des relevés de stationnement sur les rues avoisinantes au site à l'étude indiquent qu'environ 40 cases sont disponibles en journée.

Après l'analyse de la situation actuelle, CIMA+ a effectué l'exercice de génération qui démontre que le projet génère 78 véh./h le matin, 60 déplacements/h en TC et 32 déplacements/h en transport actif. Les débits de circulation ont été ensuite distribués en fonction des zones d'activités d'intérêts déduites de l'enquête OD 2018, puis affectés au niveau local en fonction de la tendance observée avec les débits actuels. L'exercice d'affectation démontre que le projet n'ajoute pas plus de 30 véh./h à un mouvement qui est déjà à E ou F et n'occasionne pas non plus une dégradation de deux niveaux de service. Alors, selon le guide<sup>1</sup> d'étude d'impact de la Ville de Montréal, aucune intervention n'est requise sur le réseau routier.

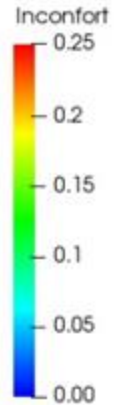
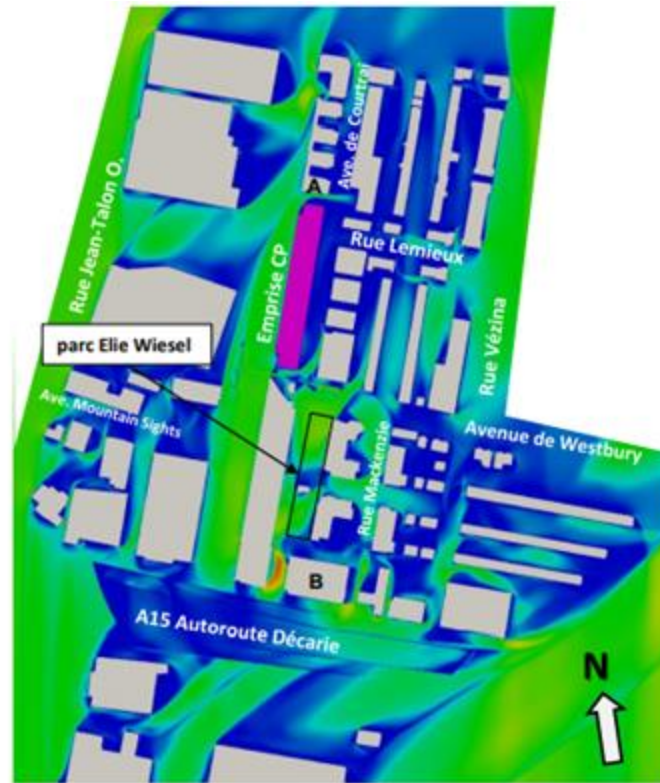
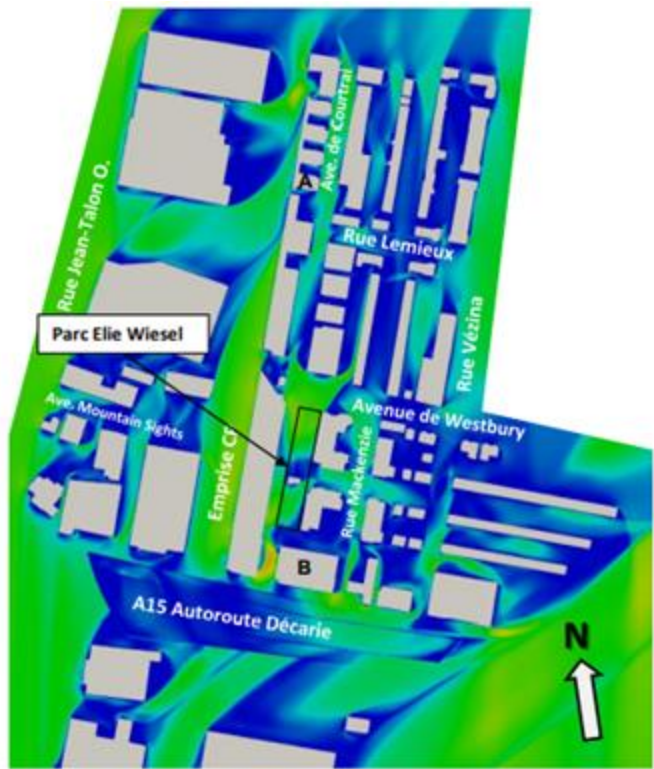
L'analyse des conditions de circulation anticipées en tenant compte des débits générés par le projet démontre que l'état d'écoulement de la circulation est fluide pour les carrefours avoisinants au site du projet, avec des niveaux de service qui s'établissent majoritairement à C ou mieux. Les conditions difficiles observées sur la rue Vézina à l'intersection avec la voie de service Décarie Ouest, qui constituent déjà une problématique indépendante du projet, demeurent telles qu'elles.

Tout compte fait, le projet résidentiel Westbury (Phases 9 et 10), situé au nord de l'avenue de Courtrai et à l'est de l'avenue de Westbury, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, est réalisable avec de faibles impacts sur les conditions de déplacements du réseau routier avoisinant.

Un rapport complet couvrant l'entier de l'étude d'impact sur les déplacements réalisé en lien avec le projet résidentiel Westbury (Phases 9 et 10) est annexé à ce sommaire exécutif.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, veuillez accepter nos salutations distinguées.

  
Moustapha Seck, ing., MBA  
Coordonnateur de projet  
Transport – Génie de la mobilité



Critère relatif aux fréquences d'inconfort:  
 • 25%: Critère général pour toutes les rues.

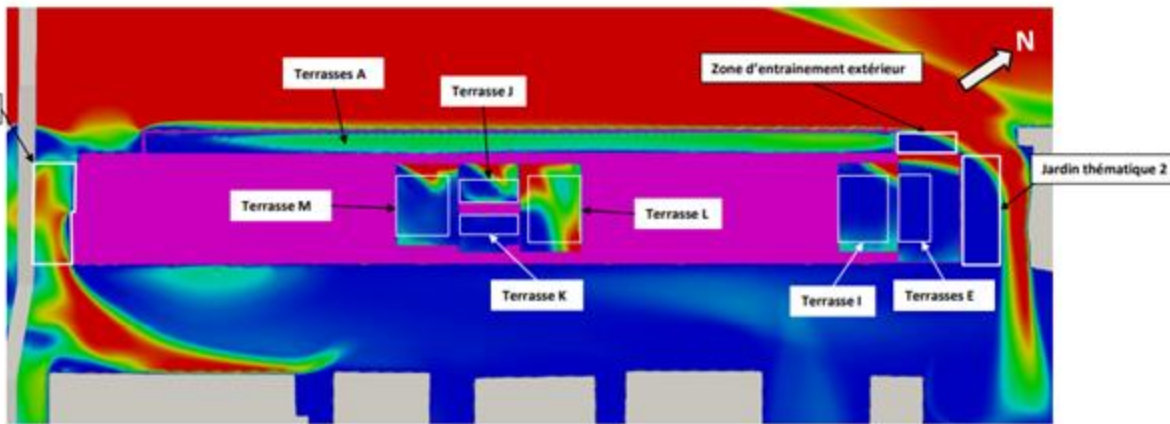
a) Conditions de référence – Fréquences annuelles d'inconfort inférieures à 25% - Critère général pour toutes les rues du secteur.

b) Conditions futures – Fréquences annuelles d'inconfort inférieures à 25% - Critère général pour toutes les rues du secteur.

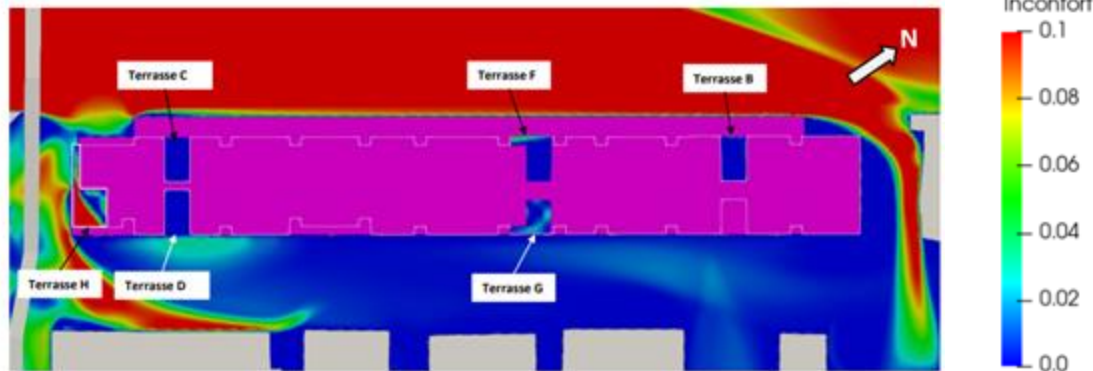
**CONCLUSION**

L'intégration du projet Westbury 9-10 au quartier à l'étude contribue à réduire les fréquences d'inconfort sur les rues avoisinantes





a) Terrasses sur les niveaux 2, 5, 8, 9 et 11, jardins thématiques et zone d'entraînement extérieure - Fréquences annuelles d'inconfort inférieures à 10% - Critère pour les parcs et les lieux de détente.



b) Terrasses sur les niveaux 3, 4, 6 et 7 - Fréquences annuelles d'inconfort inférieures à 10% - Critère pour les parcs et les lieux de détente.

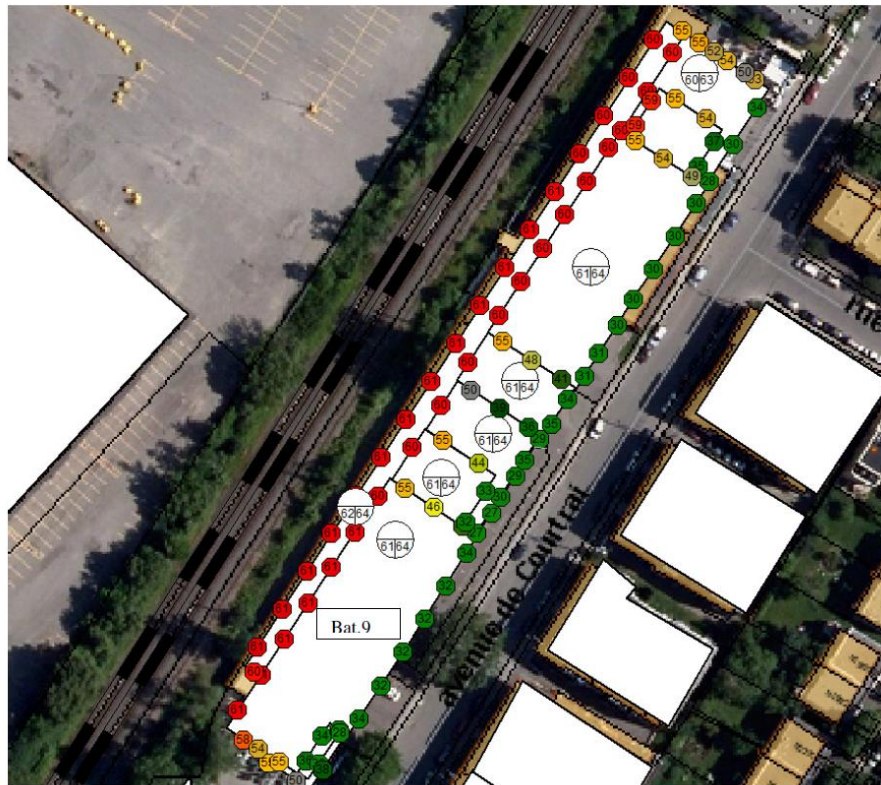
• 10%: Critère pour les parcs et lieux de détente.

Le critère limite de fréquences annuelles d'inconfort de 10%, utilisé pour les parcs et lieux de détente, est respecté au-devant des deux entrées principales du bâtiment étudié.

Des petites sections des surfaces des jardins thématiques sont à la limite du critère de 10%.

Toutefois, le modèle numérique ne reproduit pas l'aménagement paysager et les mesures de mitigations prévues au projet qui contribuent à ralentir les vents soufflants au niveau des occupants, et de ce fait réduire l'inconfort des usagers des terrasses.

Figure 1 Niveau de bruit ferroviaire moyen ( $L_{Aeq,24h}$ ) en façade



### Mesures de mitigation proposées:

- panneaux de béton préfabriqués;
- isolation acoustique;
- vitrage adapté ;

Tableau 1 Résultats des niveaux de bruit ferroviaire en façade du bâtiment et à l'intérieur

Façade	Niveau de bruit moyen extérieur (dBA)	Composition du vitrage	Pourcentage de fenestration dans les chambres	Niveaux sonores moyens à l'intérieur de la chambre moyen	Pourcentage de fenestration dans les salons	Niveaux sonores moyens à l'intérieur des salons
Côté Chemin de fer	61	1	20 %	21	40 %	26
Côté Avenue Westbury	55	1	20 %	16	40 %	20
Côté Avenue de Courtrai	38	2	50 %	10	70 %	13
Côté Avenue Victoria	58	1	20 %	19	40 %	23

Bien que les niveaux de bruit à l'intérieur respectent largement le critère du schéma d'aménagement de la Ville de Montréal (critère de 40 dBA  $L_{Aeq,24h}$ ), nous limitons la superficie de la fenestration afin de réduire les bruits ponctuels lors du passage d'un train.

### 2.2 VITRAGES

Les compositions utilisées pour les évaluations des niveaux sonores dans les logements du bâtiment de la phase 9 du projet Westbury sont les suivantes :

#### COMPOSITION 1 :

- Verre de 6 mm;
- Espace d'air de 19 mm;
- Verre laminé de 12 mm (6 mm - PVB 0,06 po - 6 mm).

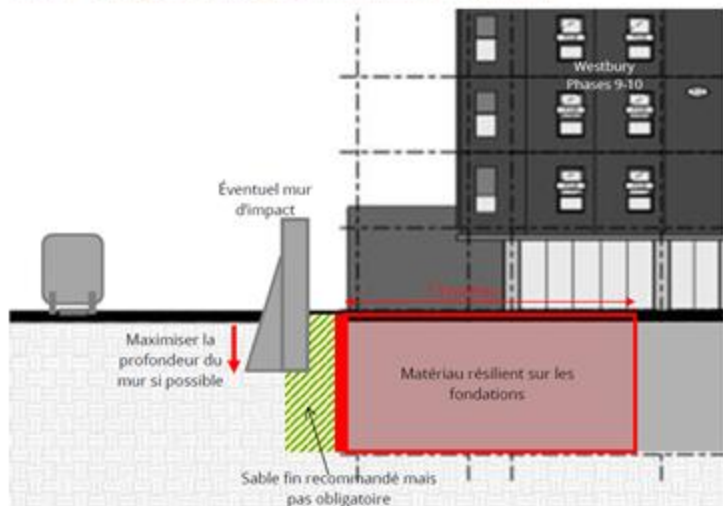
#### COMPOSITION 2 :

Pour les autres façades, le vitrage des chambres et des salons sera composé de :

- Verre de 6 mm;
- Espace d'air de 13 mm;
- Verre de 6 mm.

Des mesures de mitigation sont aussi requises pour les terrasses (max 55 dBA)

Figure 7 Croquis explicatif en coupe des recommandations d'isolation vibratoire



Des mesures de mitigations sont requises pour assurer le respect du seuil vibratoire défini par le règlement d'urbanisme pour le passage des trains de fret (quelques trains par jour)

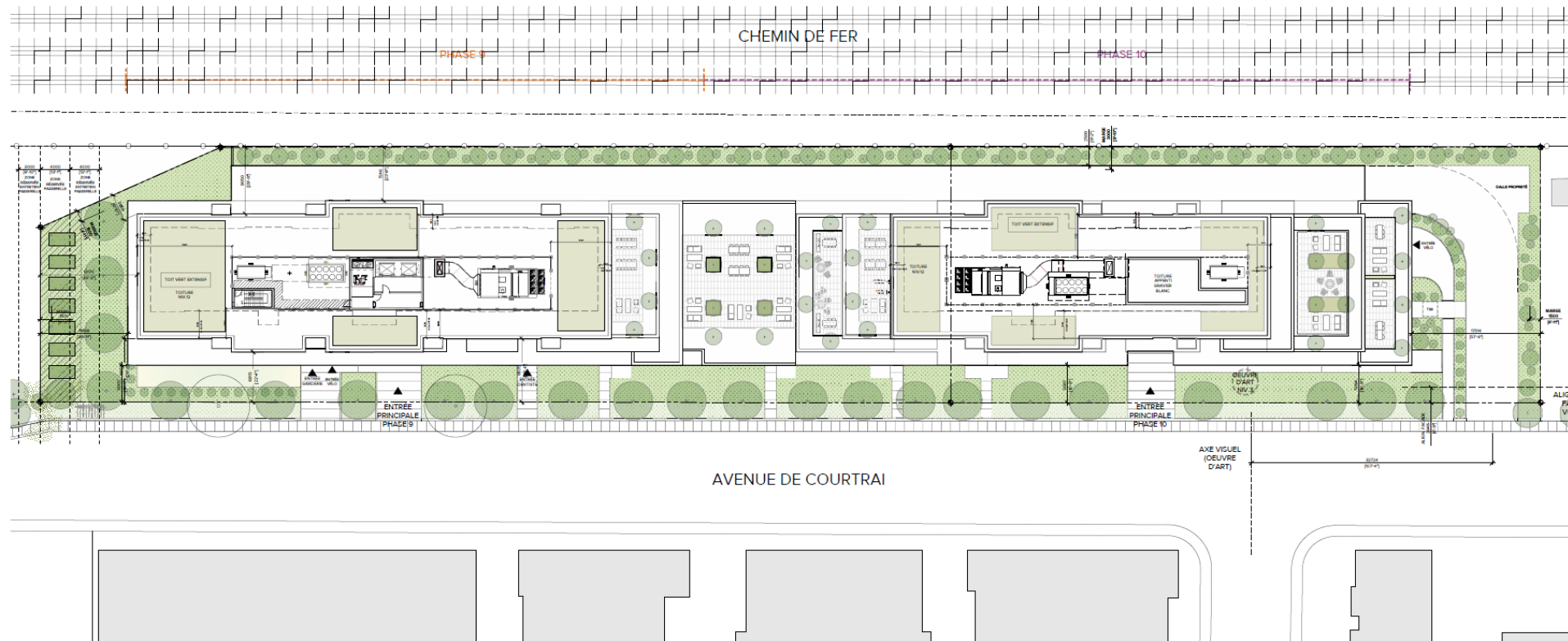
La réduction des vibrations sur leur chemin de propagation peut être atteinte par la création d'une zone tampon (e.g. revêtement élastomère entre le sol et les fondations et remblai de sable fin)

Figure 8 Croquis explicatif vue de dessus des recommandations d'isolation vibratoire



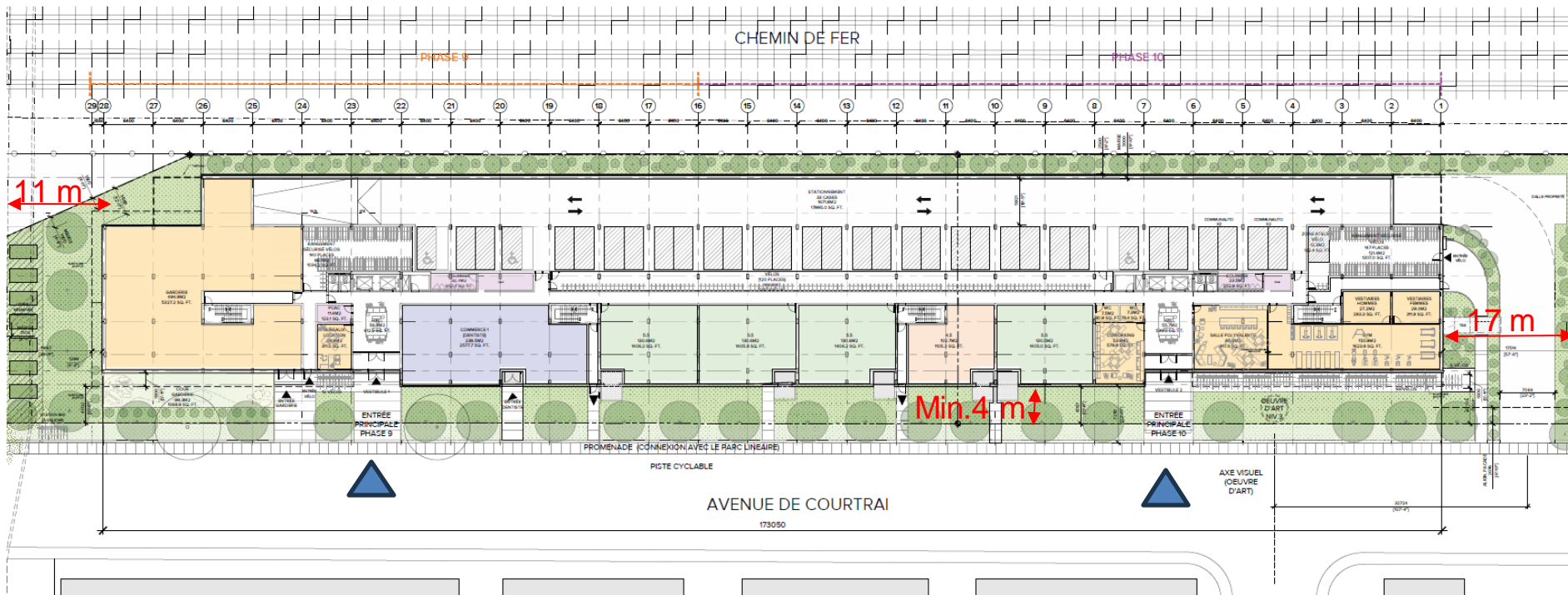






- Entrée véhiculaire en marge latérale Est
- Deux entrées principales de 6 mètres de large
- Plusieurs entrées secondaires pour les cyclistes et les commerces
- Aligement d'arbres en cour avant

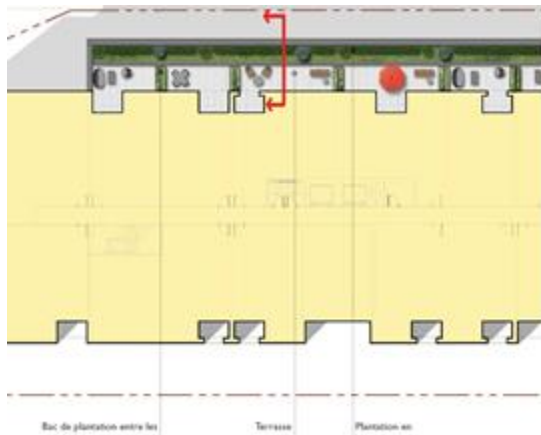




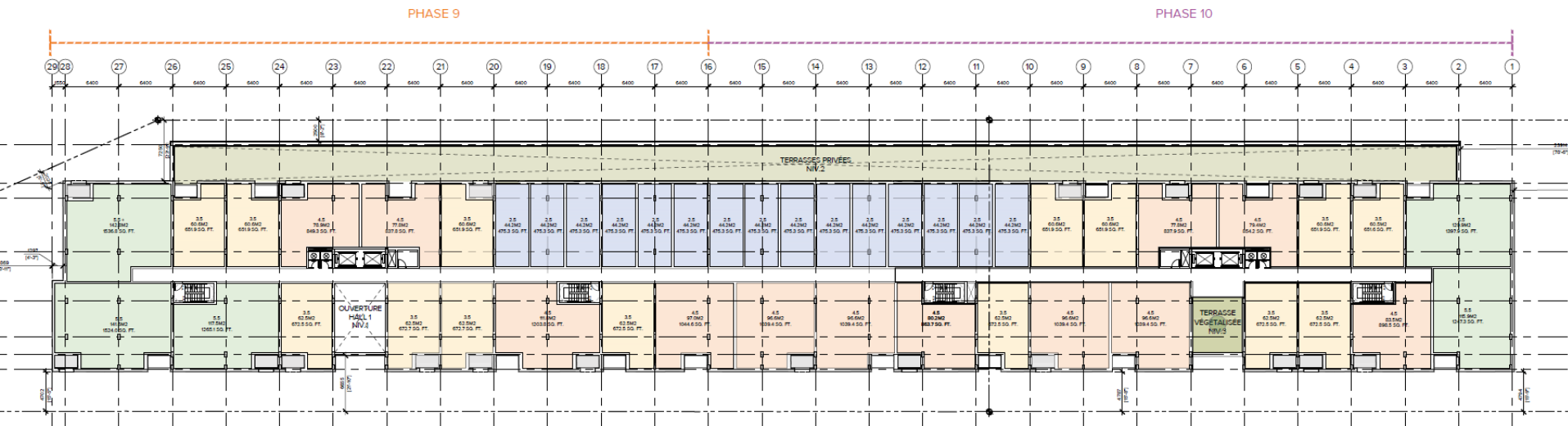
- Voie de circulation et aires de stationnements à l'arrière
- En avant de l'étage, de L'Ouest à L'est:
  - Une garderie, un petit commerce, 5 grands logements
  - Des espaces communs pour les résidents: salle de sport, salle communautaire et espace de co-travail.

PHASE 9

PHASE 10



- Studios concentrés au 2e étage;
- Terrasses privées;
- Mur (parapet) écran intégré à un bac de plantation;
- potagers mitoyens;
- -balcons / loggias



Le projet vise:

22% de logements 3 chambres, environ 105m<sup>2</sup>, dits familiaux

40% de logements 2 chambres, environ 94m<sup>2</sup>

28% de logements 1 chambre, environ 60m<sup>2</sup>

10% de logements studio, environ 36m<sup>2</sup>

**Total:**

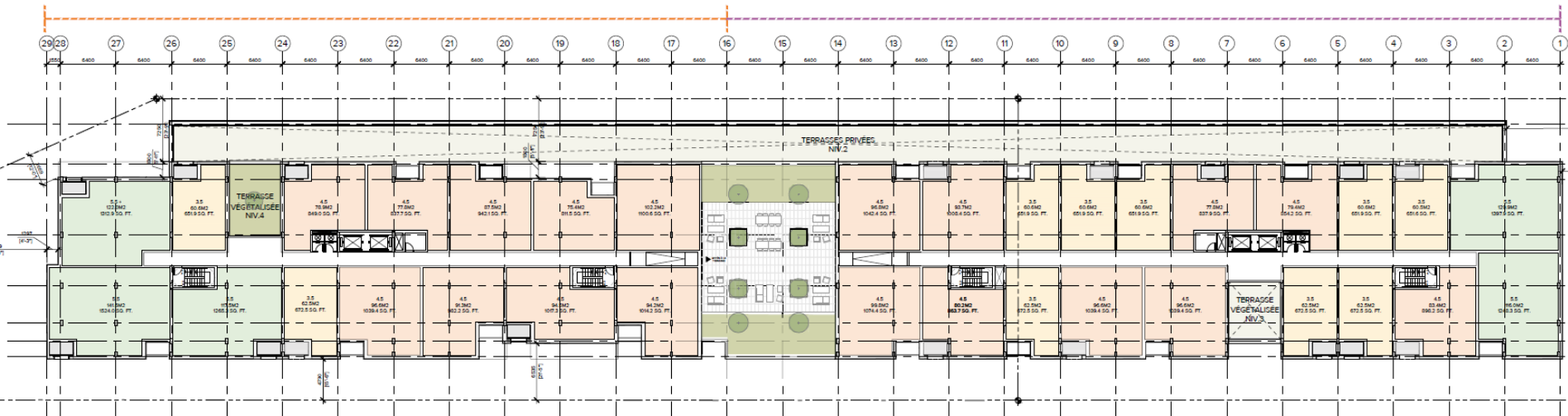
71 log.
133 log.
93 log.
33 log.

**330 log.**

- Dernier étage sans une séparation des deux phases;
- plan similaire au 2ème étage;
- Une terrasse végétalisée avec plantation d'arbres en bac.

PHASE 9

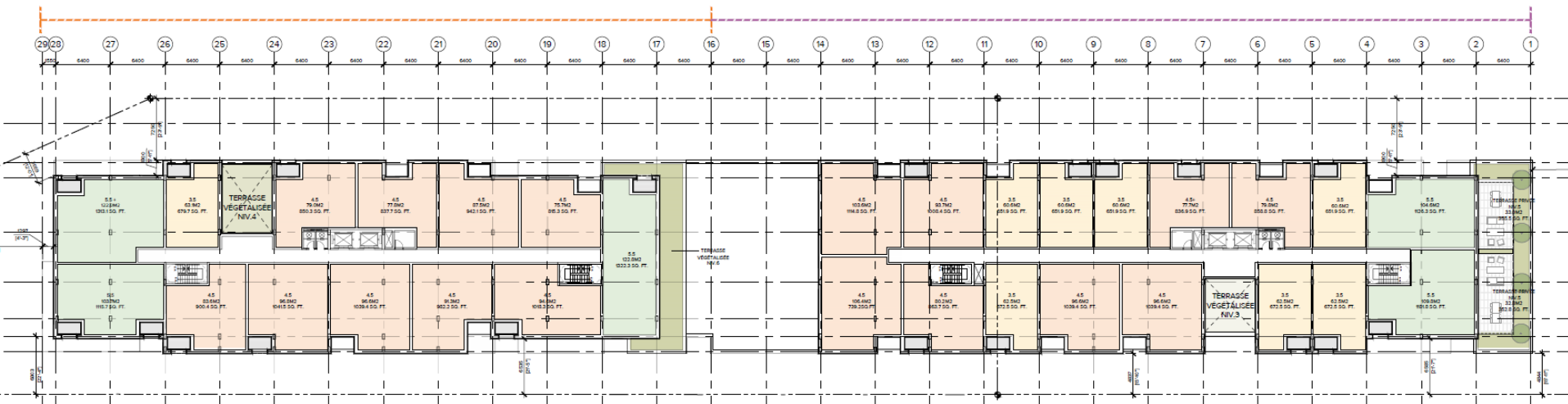
PHASE 10



- Étage de séparation des deux phases
- Percée visuelle vers l'oratoire St Joseph
- Terrasse commune végétalisée
- Aménagement convivial

PHASE 9

PHASE 10



Agrandissement 5



Écran de séparation entre les terrasses

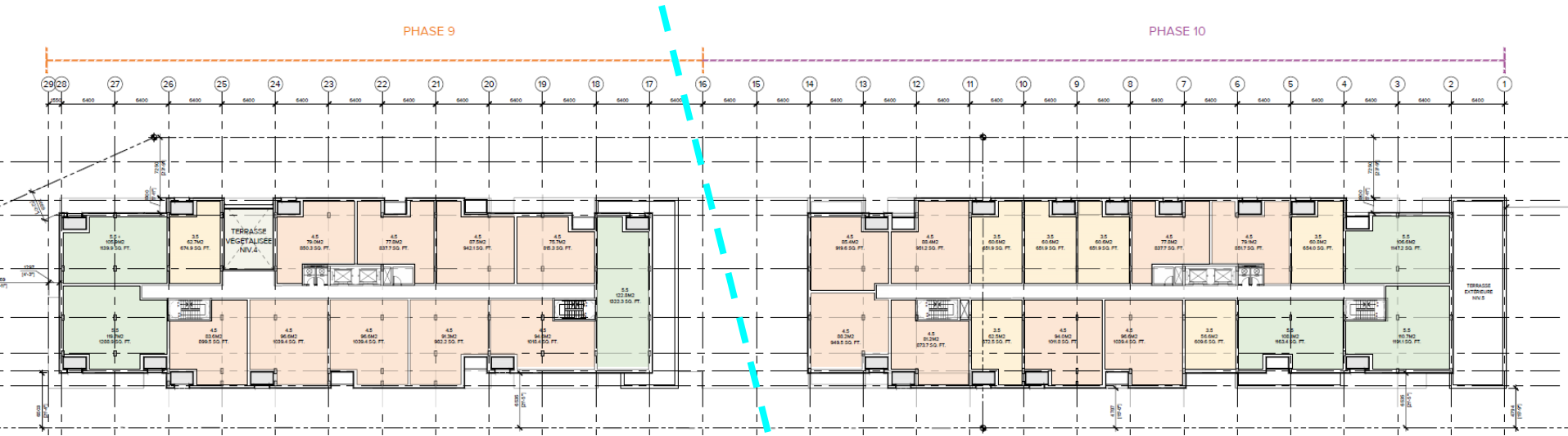


Plantation en bac



- prédominance de logements de 2 c.c et plus (73%)
- grands logements 3 c.c de coins;
- Terrasses latérales privées
- terrasses végétalisées

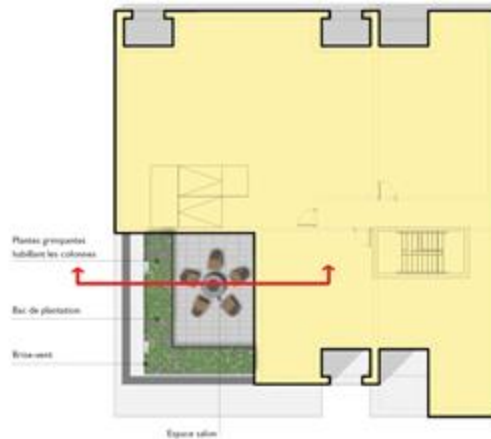
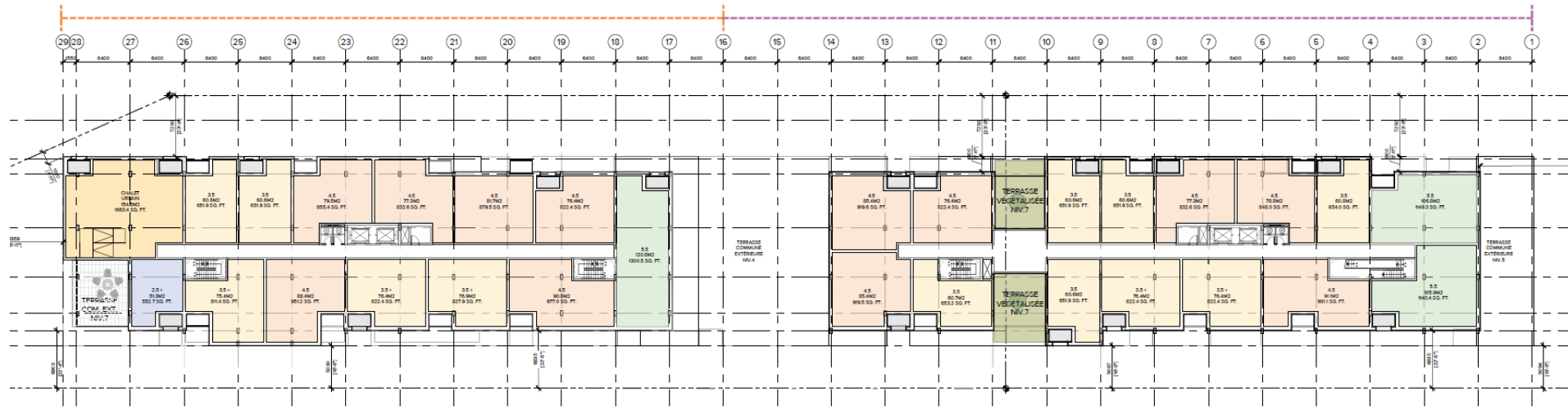




Vue vers l'oratoire Saint-Joseph

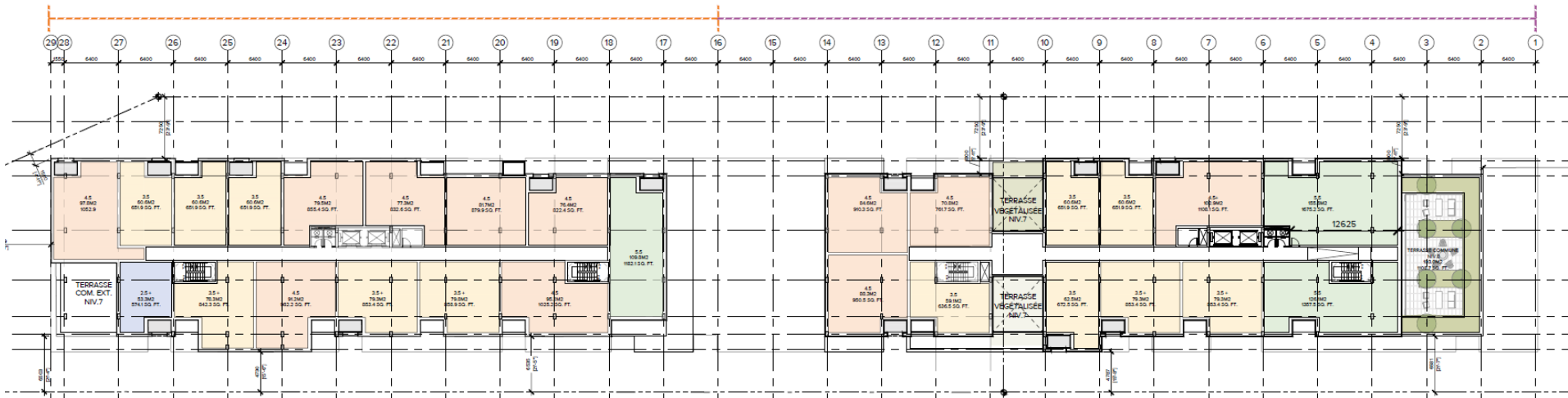
PHASE 9

PHASE 10



PHASE 9

PHASE 10



Coupe transition terrasse commune

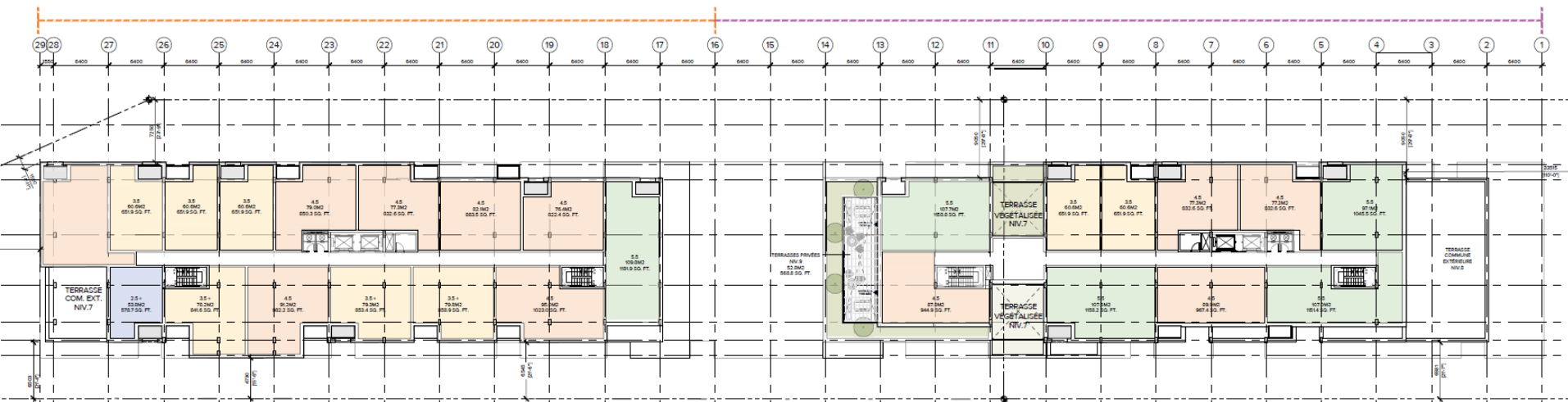


- Diversité des bacs de plantations proposés
- hauteurs adaptées aux types de plantations et à l'emplacement proposé (entre 600 mm et 1070 mm)



PHASE 9

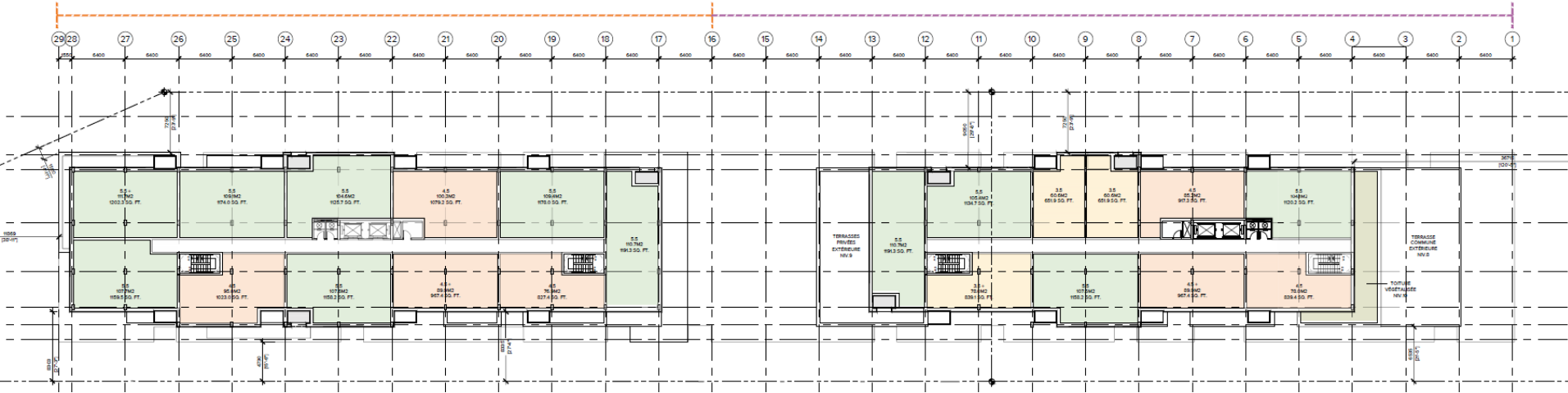
PHASE 10



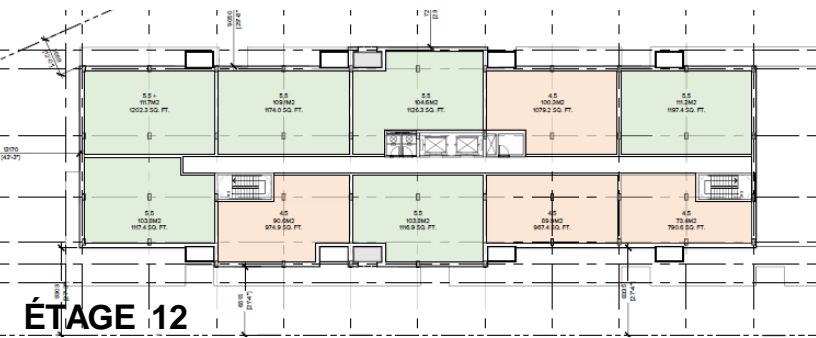
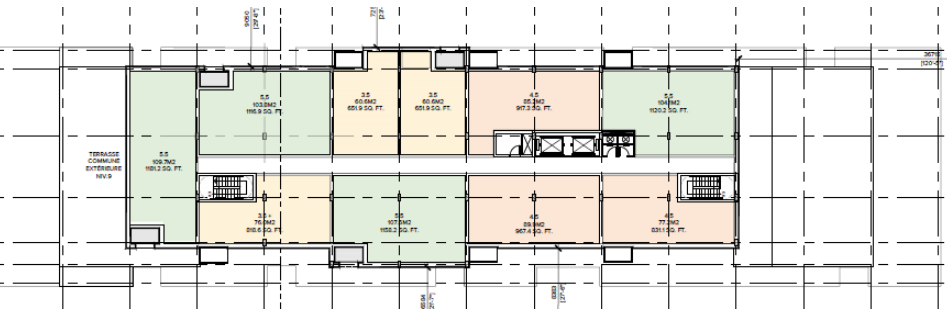
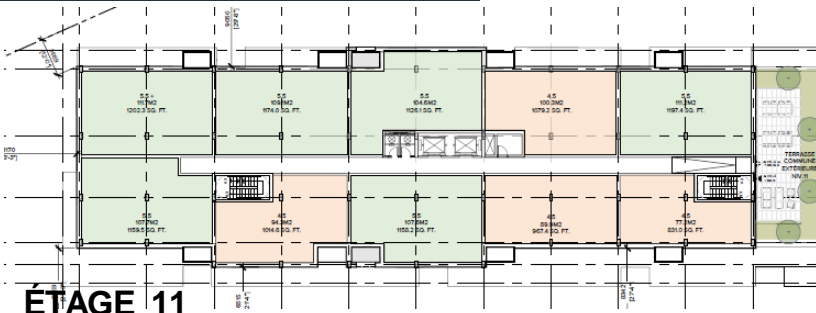
- Retraits volumétriques graduels entre le 4e et 12e étages
- Terrasses latérales privées
- plantations intégrées aux écrans éoliens et acoustiques

PHASE 9

PHASE 10



Prédominance des logements de 3.c.c à partir du 10e étage;



Au total:

- 60% des logements ont 2.c.c ou plus;
- 8 terrasses communes;
- 33 terrasses privées;
- toits végétalisés au dernier étage.



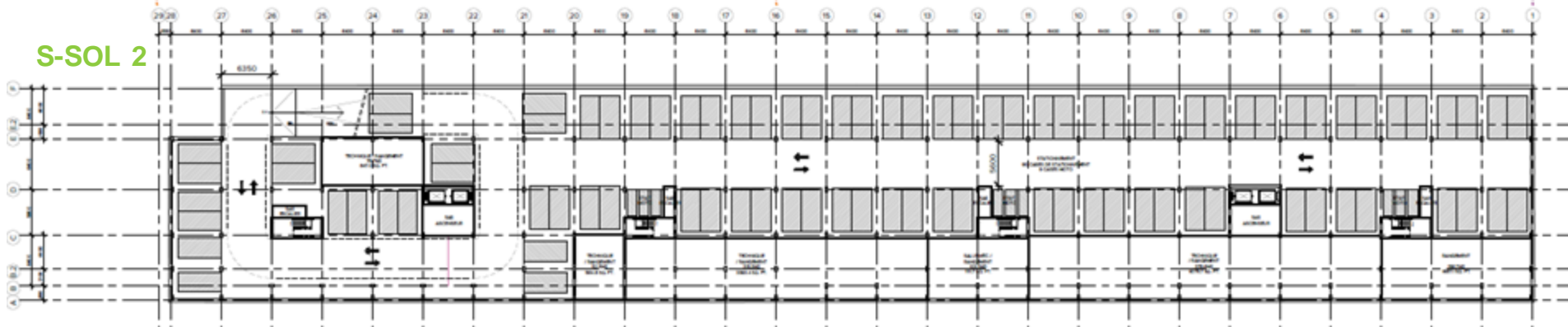


- Les toitures au-dessus des niveaux habités sont aménagées avec toit verts extensifs;
- Les constructions hors toit sont principalement occupées par des équipements mécaniques.

S-SOL 1

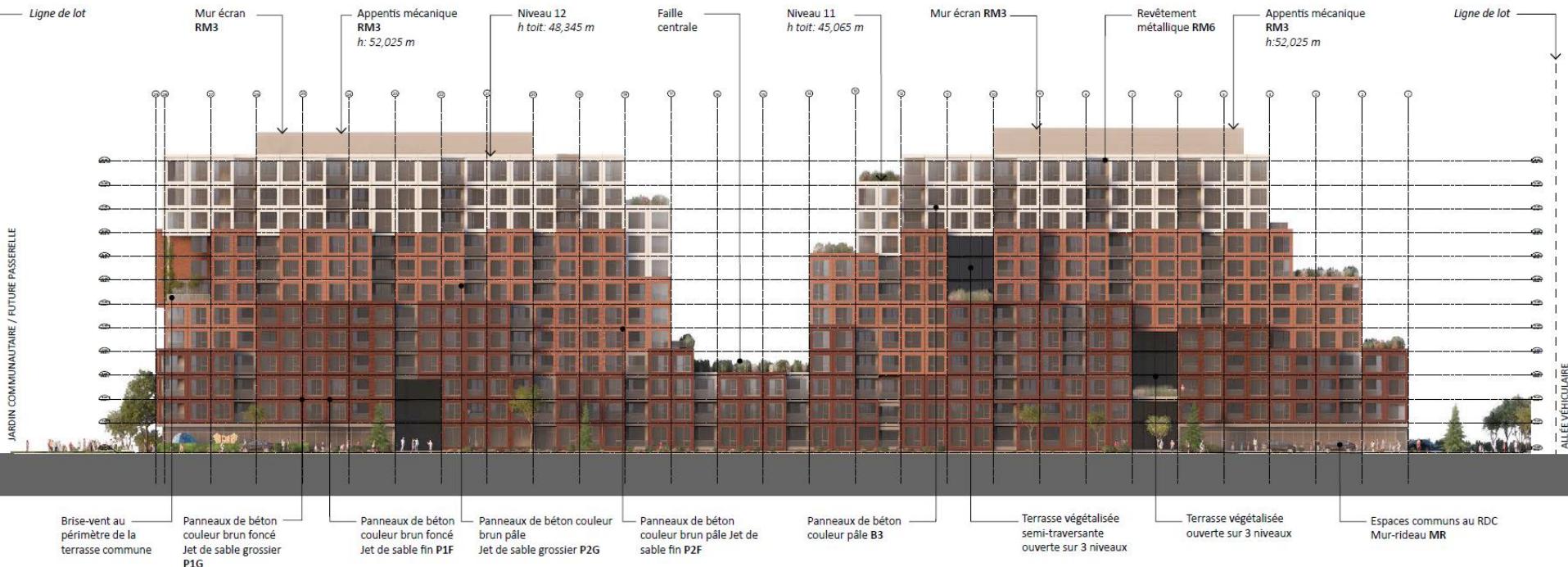


S-SOL 2



- Réaménagement requis avec retrait en cour avant de 3 mètres;
- plan de gestion des matières résiduelles requis.

- Au total, 206 cases de stationnement (ratio 0.62) incluant:
- 3 pour personnes à mobilité réduite, 4 en auto partage et 18 cases supplémentaires (motos)



ÉLÉVATION SUD\_AVENUE DE COURTRAI





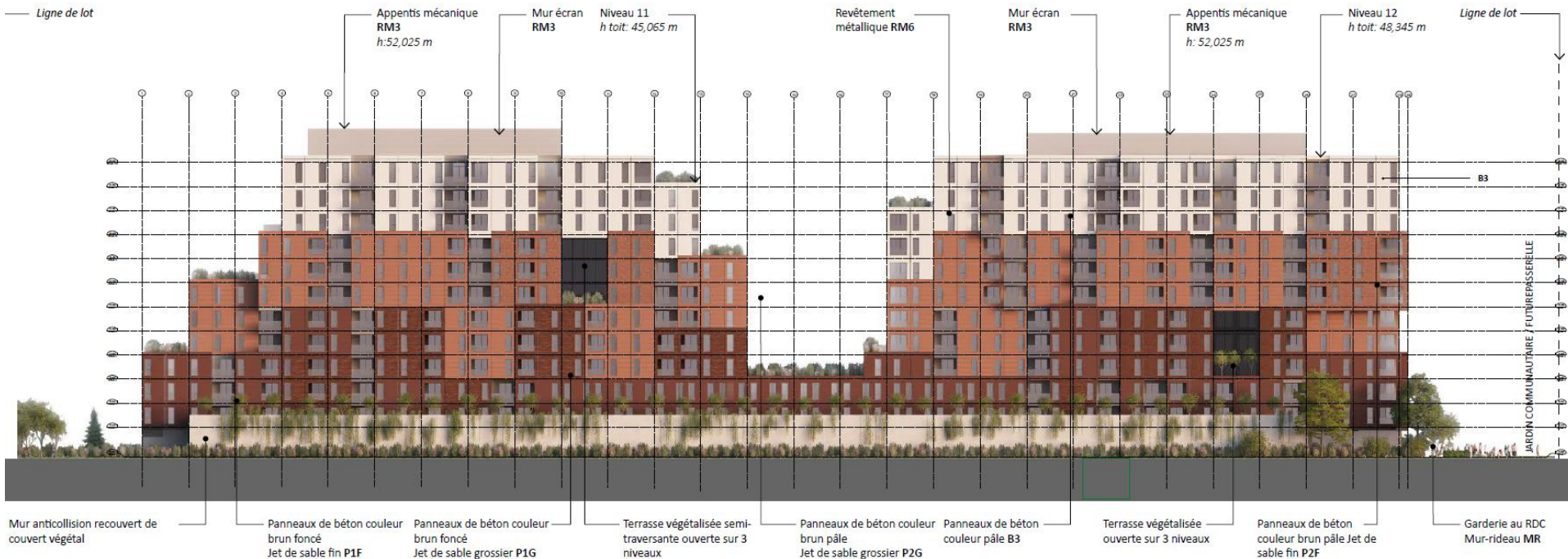


ÉLÉVATION OUEST



ÉLÉVATION EST





ÉLÉVATION NORD\_VOIE FERRÉE





Cette image aérienne permet de comprendre les principes fondamentaux qui ont guidé notre travail de conception que nous décrivons ci-dessous de façon abrégée.

1. Nous proposons la création d'un **tout composé de plusieurs volumes de proportions plus similaires aux bâtiments résidentiels "traditionnels" de 3-4 étages du secteur**. Assemblés les uns aux autres avec des reculs successifs, les volumes sont aussi revêtus de parement de béton aux teintes variées qui s'inspire des parements de brique d'argile qui caractérisent le secteur. Une **gradation des teintes du bas vers le haut**, du plus foncé au plus pâle, permet de créer des rapports de proportions qui contribuent à une meilleure intégration du projet dans son environnement. Le jeu d'assemblage des volumes permet aussi de créer **des terrasses qui ponctuent l'ensemble du projet** et permet l'intégration de toiture verte et de zones de plantations arbustives qui seront visibles et qui contribueront indéniablement à la promotion d'une architecture urbaine biophilique.
2. Nous proposons **une implantation avec un fort recul** par rapport à la rue pour permettre l'aménagement d'une généreuse bande végétale. Ce recul (voir les plans) important permettra la plantation d'arbres en pleine terre et contribuera indéniablement à l'expérience du piéton dans le secteur. Ce recul aide aussi à assurer une meilleure intégration aux bâtiments de plus faibles gabarits du secteur.
3. Nous proposons un **abaissement volumétrique en «cascade»** pour la portion est du bâtiment afin de s'intégrer d'une façon plus douce au secteur avoisinant. La marge de recul **généreuse** que nous proposons pour ce secteur du projet assure l'intégration réussie du projet dans son contexte.
4. Nous proposons aussi une **marge de recul significative du côté ouest** de notre projet. Cette marge permettra l'**intégration d'une passerelle piétonne municipale** qui reliera le secteur au secteur du côté opposé du chemin de fer, donc au métro et aux commerces.
5. Nous proposons l'intégration d'une **terrasse à un niveau intermédiaire du projet dans sa portion ouest**. Cette terrasse créera une signature volumétrique très intéressante à partir du parc linéaire du projet Westbury et permettra aussi un certain ancrage visuel et proportionnel avec les bâtiments Westbury.
6. Nous proposons l'intégration de **terrasses au centre du projet** créant une «**faille**» centrale, libérant la vue vers l'oratoire à partir du passage Yolène-Jumelle. Ces terrasses extérieures offriront non seulement des espaces de vie communautaire et des lieux de détente aux vues imprenables sur le Mont-Royal, mais créeront également une **fragmentation du bâtiment** en bonifiant ainsi l'intégration dans le secteur.





POINT DE L'OBSERVATEUR  
PASSAGE YOLÈNE-JUMELLE



LA VUE VERS L'ORATOIRE SAINT-JOSEPH

VUE VERS LE MONT- ROYAL ET L'ORATOIRE ST-JOSEPH À PARTIR DU PASSAGE YOLÈNE JUMELLE

Dans un objectif de favoriser le transport actif, un plan de mobilité a été développé et mis en place tant dans l'architecture que dans la stratégie de développement du projet. Ce plan de mobilité comprend les différents éléments suivants:

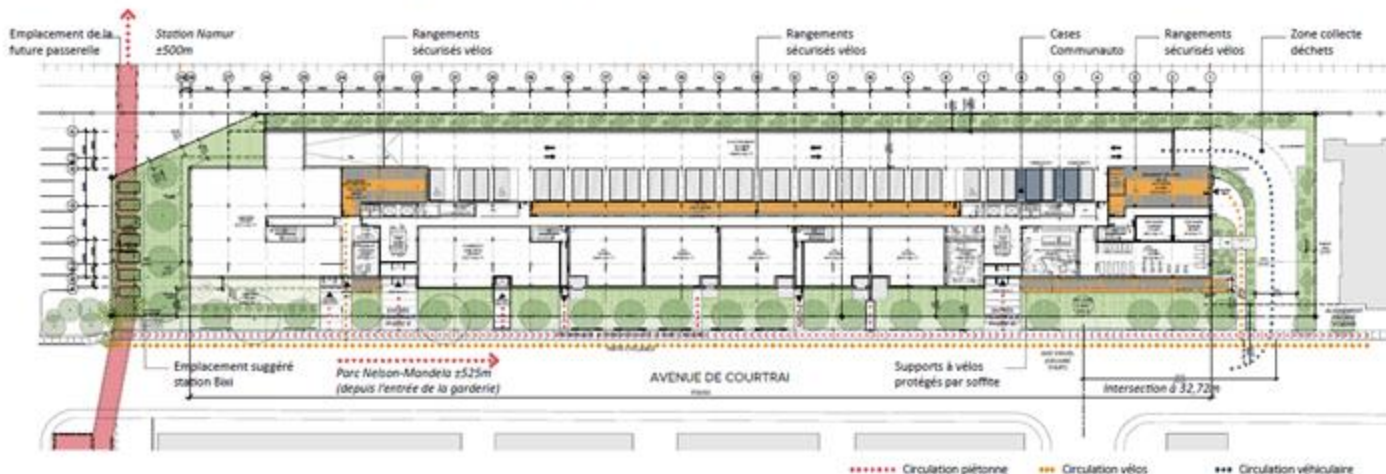
## A Vélos

- Favoriser l'utilisation du vélo.
- Deux entrées distinctes pour les vélos à proximité des halls.
- Accès ségrégés par rapport à l'entrée véhiculaire.
- Trois locaux de vélos sécurisés.
- Accès direct de l'extérieur et de l'intérieur aux locaux de rangement de vélos situés en rez-de-chaussée.
- Aménagement d'un atelier de réparation et d'entretien de vélos au rez-de-chaussée.
- Support à vélos extérieurs placés sous les soffites afin de les protéger des intempéries.
- Supports à vélos extérieurs situés près des entrées principales et visibles des espaces communs du bâtiment (lieux éclairés et sécuritaires)

- Nombre impressionnant de rangements de vélos intérieurs.
  - Aménagement d'une piste cyclable en avant du bâtiment (réduction de la largeur de la rue et peinture sur la chaussée - approbation à obtenir de l'amondissement).
  - Volonté d'implanter une station Bici afin de bonifier l'offre de vélos en libre-service.
- ## B Piétons
- Aménagement de la cour avant de manière à rendre les déplacements à pied sécuritaires.
  - Deux entrées principales pour piétons en marge avant facilement repérable grâce à l'aménagement paysager et le hall en mur-rideau ouvert sur deux niveaux.

- ## C Transport collectif
- Incitatif monétaire pour nouveaux résidents: remboursement de 50% du coût d'une passe Bici et d'une passe de la STM pour la première année.
  - Fournir une trousse informative aux nouveaux résidents sur les divers services situés à distance de marche du projet (parcs, épiceries, pharmacies, commerces, restaurants).
  - Favoriser l'accès sécuritaire à la station de métro Namur et aux services situés sur Jean-Talon Ouest par l'entremise d'une passerelle publique.

- ## D Voitures
- Electrification de 15% des cases de stationnement.
  - Stationnements intérieurs situés au rez-de-chaussée pour véhicules en autopartage pour les résidents
  - Une seule entrée véhiculaire pour l'ensemble du projet accessible sur la marge est du bâtiment et combinée avec la collecte de déchets.



Support vélos muraux  
Rangements sécurisés corridor central



Support vélos doubles hauteur  
Rangements sécurisés

## Supports fixes doubles hauteur

Espace vélos phase 9:	140 cases
Espace vélos phase 10:	147 cases

## Supports fixes muraux

Espace vélos corridor central :	120 cases
---------------------------------	-----------

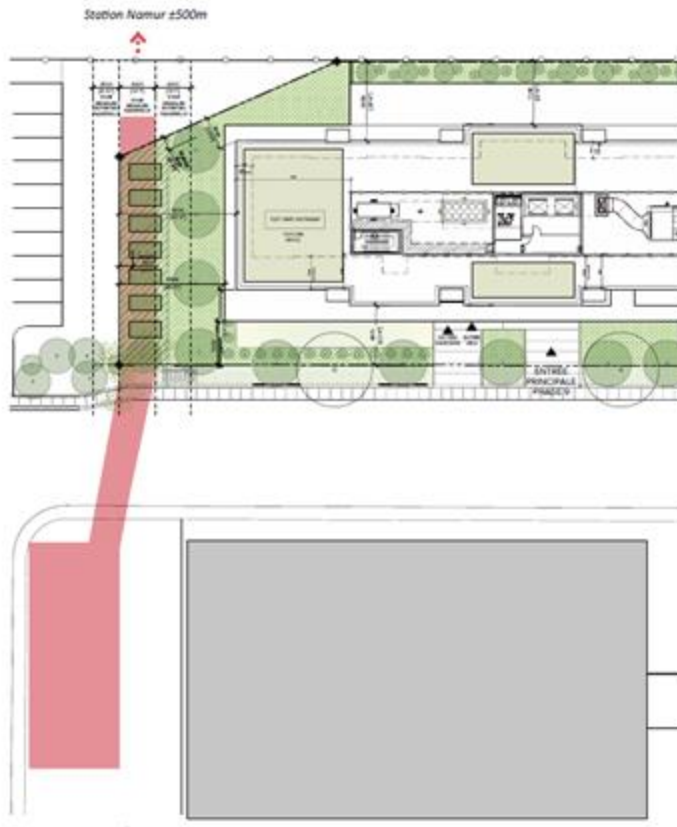
Total espaces intérieurs: **407 cases**

Total espaces extérieurs: **85 cases**

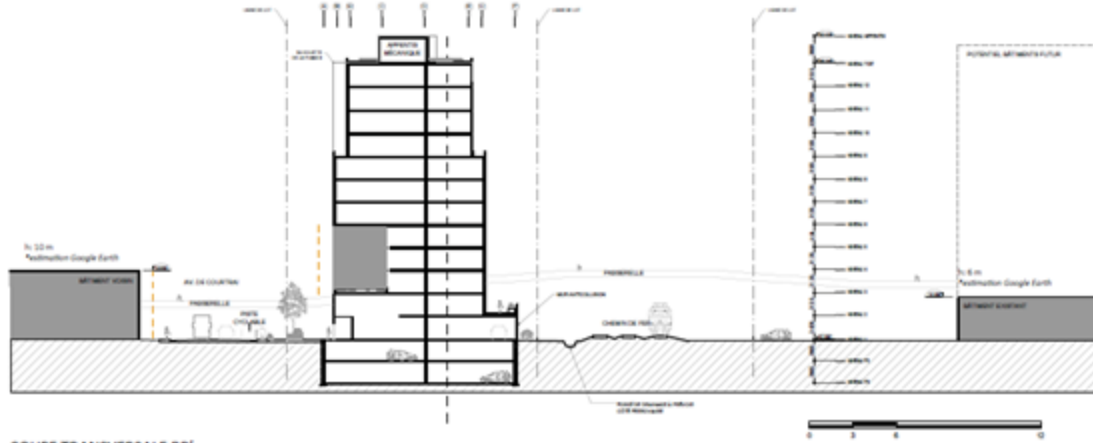
**Grand total: 492 cases**

## SERVITUDE DE PASSAGE ET DE CONSTRUCTION D'UNE PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT DE LA VOIE FERRÉE

### 4.4 PASSERELLE MUNICIPALE FUTURE



Passerelle multimodale de franchissement de la voie ferrée;  
Proposition sous forme d'escalier avec dalot pour vélo.



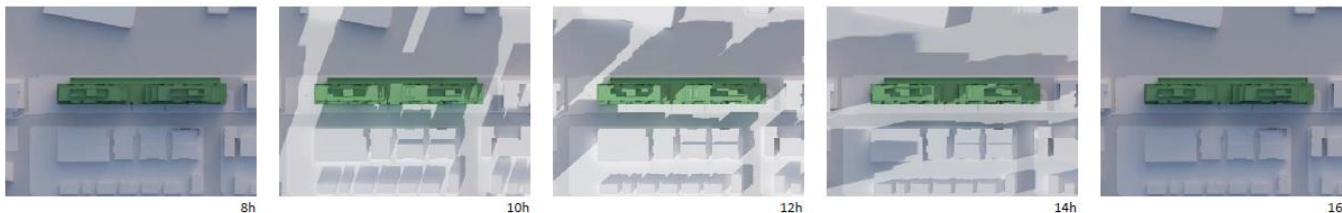
COUPE TRANSVERSALE BB'



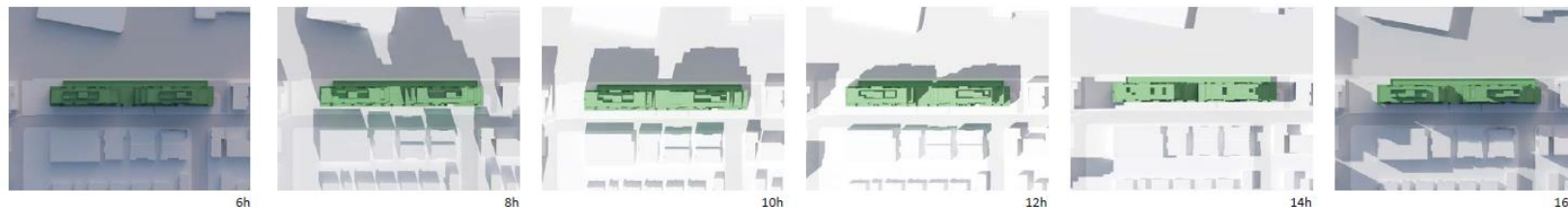
COUPE LONGITUDINALE AA'



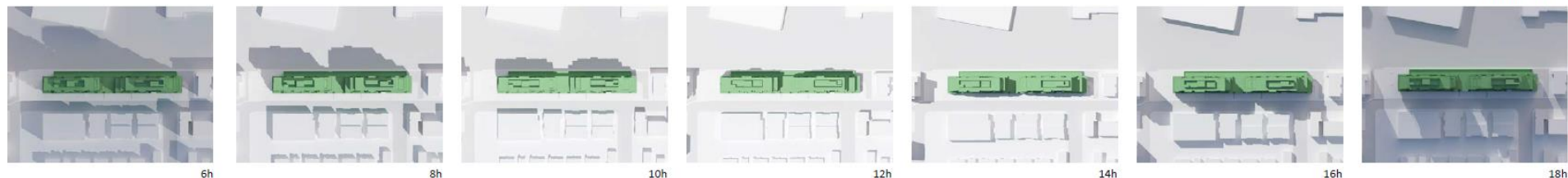
SOLSTICE D'HIVER



ÉQUINOXE PRINTEMPS AUTOMNE



SOLSTICE D'ÉTÉ



Perte d'ensoleillement des immeubles voisins au Sud de l'Avenue de Courtrai en fin de journée:

- Vers 16h aux périodes d'équinoxe;
- Vers 18h en été.

	PLAN D'URBANISME	ZONAGE ACTUEL	PROPOSÉ
<b>SECTEUR / ZONE</b>	04-T5	0852	-
<b>USAGE</b>	Mixte	Habitation unifamiliale (H.1)	Habitation multifamiliale avec services <b>(H.7)</b> Commerces et services <b>(C.2)</b>
<b>HAUTEUR</b>	-	Min 7m / Max 12.5 m	<b>42 m</b>
<b>MARGES AVANT</b>		Règles d'insertion	4 m
<b>ÉTAGES</b>	Min 2 / Max 12	-	<b>5 à 12 étages</b>
<b>DENSITÉ</b>	Min 1.0 / Max 6.0	Min 1.2 -max 3	<b>4.6</b>
<b>VERDISSEMENT</b>		25 % de verdissement en pleine terre	21% en pleine terre 29% au Total

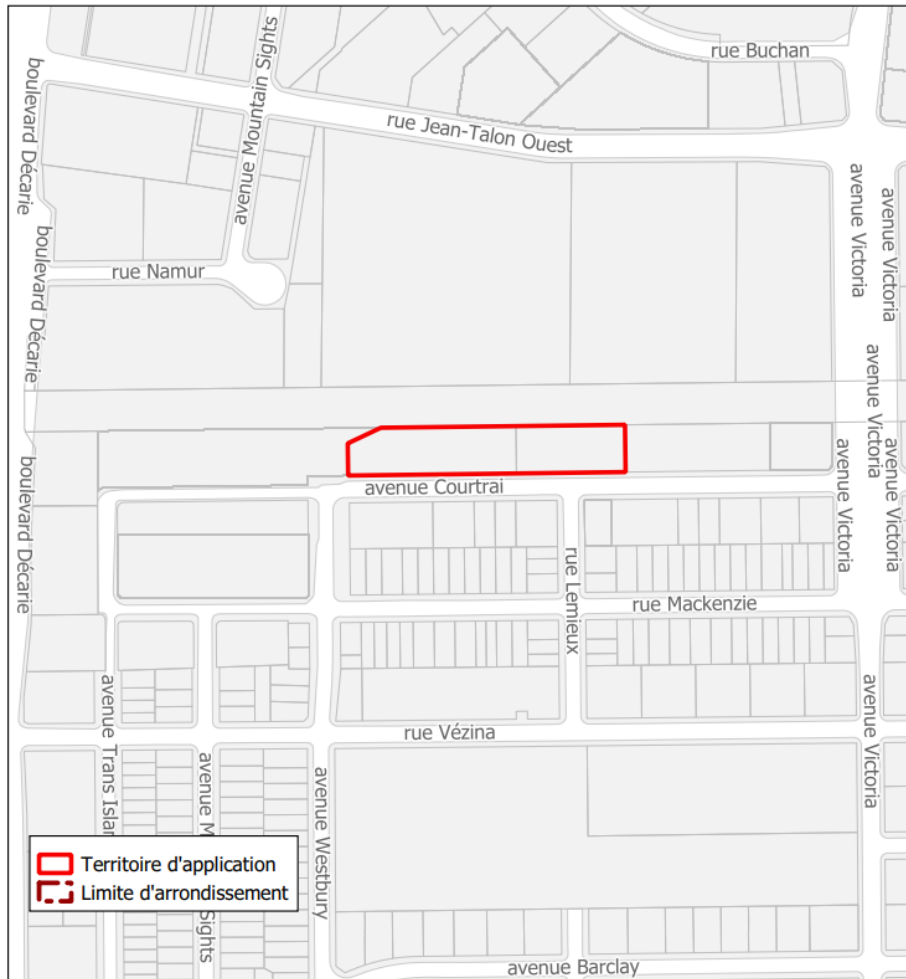
# RECOMMANDATION

## La direction est **FAVORABLE** pour les raisons suivantes :

- Le projet permet de compléter la transformation du secteur au sud de la voie ferrée par une forme bâtie dynamique qui assure la transition entre le projet d'ensemble Westbury de forte densité et un secteur résidentiel établi;
- la nouvelle densité proposée permet d'augmenter le parc de logements locatifs dans l'arrondissement de 330 logements, dont 60% d'unités de 2 c.c. et plus;
- Les mesures de mitigations proposées permettent d'atténuer les nuisances environnementales et d'assurer la sécurité ferroviaire pour l'intensification de l'usage résidentiel;
- Le projet intègre les balises d'aménagement de la planification du Quartier Namur-Hippodrome en tenant compte de la vue vers l'oratoire Saint-Joseph et de la passerelle de franchissement de la voie ferrée;
- Une entente de développement sera adoptée pour inclure les contributions à la réalisation d'infrastructures municipales incluant l'élargissement du trottoir et une servitude pour une passerelle multimodale;
- Le projet valorise le transport alternatif à l'automobile par son plan de mobilité durable;
- Le projet optimise le verdissement par son plan d'aménagement paysager intégrant une canopée le long de l'avenue de Courtrai et plusieurs terrasses végétalisées à usages variés;
- L'approbation finale du projet est assujettie aux conditions, objectifs et critères PIIA de la présente résolution, du règlement d'urbanisme et du règlement sur les PIIA.



Territoire d'application :



## DÉROGATIONS

- a. article 10, afin d'autoriser une **hauteur** maximale de 42 mètres;
- b. article 21 afin de permettre des **bacs végétalisés sans retrait** minimal par rapport au mur arrière;
- c. article 34, afin d'autoriser une **densité** maximale de 4.6;
- d. article 75, afin d'autoriser une **marge arrière** de 2 mètres au niveau du rez-de-chaussée;
- e. article 123, afin d'autoriser les **usages** de la catégorie:
  - H.7 comme catégorie principale;
  - C.2 au 1<sup>e</sup> étage - max **1000 m<sup>2</sup>**.
- f. article 329, afin d'autoriser des balcons en **saillie** à 1,5 m de la limite arrière du lot à partir du 2<sup>e</sup> étage;
- g. article 386.1 afin d'autoriser des **allées piétonnes** menant aux entrées principales d'une **largeur supérieure à 2 mètres**;
- h. Article 537 afin d'exempter les usages commerciaux de **l'unité de chargement** exigée;
- i. article 618.4 afin d'exiger qu'au moins 10% des unités de stationnement requises se situent à l'extérieur ;
- j. article 618.6 afin d'autoriser des **stationnements extérieurs pour vélo partiellement** recouverts par un toit ou un volume en saillie;

## CONDITIONS DE DÉMOLITION:

En plus des documents normalement exigés, une demande de démolition doit être accompagnée des documents supplémentaires suivants :

- un plan de gestion des matériaux issus de la démolition incluant la gestion sécuritaire des contaminants et matières dangereuses et le tri sélectif des composantes à la source;
- un plan de gestion et de mitigation des impacts du chantier qui minimise l'impact sur le voisinage et l'occupation du domaine public.

Préalablement à la délivrance du certificat d'autorisation de démolition, le requérant doit avoir déposé :

- une demande de permis complète pour la construction d'un projet conforme à la réglementation et à la présente résolution;
- une lettre de garantie bancaire correspondant à 20 % de la valeur du bâtiment et du terrain au rôle d'évaluation foncière à titre de garantie monétaire visant à assurer le respect des conditions imposées et l'exécution du projet de construction et d'aménagement paysager;
- une expertise visant à évaluer la viabilité des arbres publics sur rue et le cas échéant, les mesures de protection utilisées pour les protéger.

## CONDITIONS DE RÉALISATION DU PROJET

La réalisation du projet de construction et d'occupation est soumise au respect des conditions suivantes :

- À l'exception de l'usage « **garderie** », un usage de la catégorie C.2 doit avoir une superficie maximale de **300 m**;
- les **usages** suivants sont spécifiquement **exclus** :
  - carburant;
  - vente de pièces et accessoires d'automobiles;
  - Hôtel et résidence de tourisme;
  - salon funéraire;
- le **taux d'implantation** maximal du bâtiment doit être de **68%** ;
- le bâtiment doit avoir **une hauteur maximale de 12 étages**;
- l'implantation de la construction doit respecter les conditions suivantes:
  - À l'**avant**, une **marge minimale de 4 m** par rapport à l'emprise de l'avenue de Courtrai;
  - Du côté **est**, une **marge minimale de 17 m**;
  - Du côté **ouest**, une **marge minimale de 11,5 m**;
  - à partir du 2e étage, la **marge arrière minimale** doit être de **7 m** à partir de l'emprise de la voie ferrée;
- une partie du bâtiment entièrement sous terre** doit respecter un **retrait minimal de 3 m** par rapport à l'emprise du domaine public;
- au moins 55% des logements** proposés doivent être composés de **2 chambres à coucher et plus**, d'une superficie minimale de **80 m<sup>2</sup>** pour les logements de **2 chambres à coucher** et **92 m<sup>2</sup>** pour les logements de **3 chambres à coucher**;
- au plus 10% des logements** proposés peuvent être de type **studio**;
- les **locaux d'entreposage des matières putrescibles** doivent avoir une superficie minimale de **20 m<sup>2</sup>**, être situés à l'intérieur d'un bâtiment, maintenus à une température de 2°C à 7°C, avoir une surface intérieure lisse, non-poreuse, lavable et comportant un avaloir au sol.
- Des **enseignes d'une superficie maximale égale à 1/100e** de la superficie d'un usage commercial sont autorisées sur **la façade du RDC ou du 2e étage**. Elles peuvent être éclairées par translucidité seulement si elles sont composées de lettres détachées ou symboles graphiques;



## CONDITIONS DE RÉALISATION DU PROJET (SUITE)

- Les **travaux d'aménagement paysager** doivent être achevés dans les **12 mois** suivant la fin des travaux de construction autorisés par le permis de construction délivré.
- Des **écrans éoliens** sont autorisés dans toutes les cours du bâtiment ainsi que sur les terrasses aménagées.
- Un espace dédié à **l'entreposage temporaire de matières résiduelles**, en vue d'une collecte, doit être aménagé à l'extérieur.
- une **haie** doit être plantée **entre l'allée d'accès au stationnement et la limite latérale Est**;
- Aucune unité de chargement extérieure** n'est autorisée.
- Aucune aire de stationnement extérieure** pour véhicule automobile n'est autorisée.

## CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES À LA DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE

En plus de tout autre document exigible, une demande de permis de construire déposée en vertu de la présente résolution doit être accompagnée de :

- un plan d'aménagement et d'entretien paysager** préparé par un professionnel compétent en ce domaine;
- des plans et devis conformes à l'« étude de viabilité et de sécurité pour la construction d'un projet résidentiel aux abords d'une voie ferrée »** jointe en annexe B ainsi qu'à l'annexe F règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (01-276);
- des plans et devis relatifs aux mesures de protection contre le bruit et les vibrations** conformes aux articles 122.10 à 122.13 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (01-276);
- un plan de gestion des matières résiduelles**

## OBJECTIFS ET CRITÈRES DE PIIA

**OBJECTIF 1: Favoriser la construction d'un bâtiment de facture contemporaine qui tient compte de sa situation dans un secteur à transformer et en relation avec son milieu d'insertion:**

- ❑ La **proposition volumétrique** et les hauteurs de ses composantes prend en compte les vues vers l'oratoire Saint-Joseph ;
- ❑ la conception volumétrique proposée permet d'assurer une transition harmonieuse entre les échelles des différents gabarits environnants;
- ❑ **le retrait graduel des composantes volumétriques** ainsi que leurs hauteurs respectives permettent d'optimiser l'ensoleillement des immeubles voisins;
- ❑ l'**aménagement de nombreuses terrasses végétalisées** contribue à affiner l'apparence architecturale du bâtiment ;
- ❑ l'**implantation** du bâtiment permet un dégagement suffisant pour l'aménagement d'une passerelle de franchissement du corridor ferroviaire et privilégie la mobilité active dans le secteur;
- ❑ les **aménagements extérieurs** proposés en cour avant et en cour latérale doivent être cohérents avec les interventions projetées sur le domaine public et les servitudes de passage ;
- ❑ le retrait en cour avant doit permettre d'assurer la réalisation d'un aménagement paysager de qualité sur le site par **l'alignement d'arbres** résistants et à grand déploiement pouvant former une canopée qui recouvre substantiellement les allées piétonnes et le trottoir;
- ❑ le choix des **matériaux de revêtement** est justifié en fonction de leurs **caractéristiques physiques** (i.e propriétés acoustiques, durabilité, empreinte carbone) et de leur **emplacement dans le bâtiment**;



## OBJECTIFS ET CRITÈRES DE PIIA

**OBJECTIF 2: Créer un milieu de vie et des espaces de qualité et à l'échelle humaine qui favorise et multiplie les interactions entre résidents.**

- le projet propose des **logements sécuritaires** et **qui donnent accès à un espace extérieur privé ou commun**;
- Le projet propose une offre de **logements diversifiés** et une proportion adéquate **d'unités adaptables**;
- le projet favorise l'**utilisation des modes de déplacements actifs et collectifs**, l'électrification des transports et la mutualisation des aires de stationnement et des équipements de recharge;
- Les terrasses communes doivent être pourvues d'un **aménagement paysager comprenant des lieux de détente conviviaux**;
- l'aménagement d'une **aire de jeu pour une garderie** doit inclure des revêtements au sol écoresponsables et intégrant un couvert végétal ;
- l'aménagement et entretien des espaces extérieurs doit privilégier **une gestion naturelle des eaux pluviales**;
- le projet doit tendre à respecter l'implantation, le concept architectural et le gabarit général de construction présenté aux plans en annexe C.

## OBJECTIFS ET CRITÈRES DE PIIA

**OBJECTIF 3: Intégrer les mesures d'atténuation des nuisances environnementales et autres nuisances liées aux usages:**

- des mesures de mitigation doivent être intégrées aux cours et aux terrasses aménagées sur les toits et terrasses afin d'**atténuer les impacts éoliens et optimiser le confort des usagers**. Ces mesures peuvent inclure la densification de la végétation et l'installation d'écrans protecteurs;
- les écrans visuels, pare-vent ou contre le bruit, utilisés sur le site et le bâtiment doivent être considérés comme des **éléments architecturaux intégrés** au traitement de la façade et à l'aménagement des espaces extérieurs;
- les **équipements mécaniques** sont positionnés de manière à ne pas nuire à l'utilisation des cours et des terrasses communes ou privées par les occupants;
- la **gestion des matières résiduelles** proposée doit être optimale et éviter l'encombrement du domaine public;
- un **espace dédié à l'entreposage temporaire des matières résiduelles** doit être pourvu, sur au plus 3 côtés, d'un écran paysager à feuillages persistants ou d'une clôture opaque ou d'un élément architectural qui s'harmonise avec le bâtiment. Cet écran doit avoir comme fonction de protéger et de dissimuler cet espace;
- les **toits entre le 4e et le 12e** étage du bâtiment doivent être principalement aménagés de **terrasses collectives intégrant des espaces végétalisés** pouvant accueillir des potagers ou jardins nourriciers;
- les **toits du 12e étage** doivent être recouverts en grande partie de **toits verts extensifs**;
- le projet d'aménagement paysager doit tendre à respecter le plan d'architecture de paysage et le plan de plantation proposé en annexe D.

# PRÉSENTATION PROCESSUS RÉFÉRENDAIRE

Avis du comité consultatif d'urbanisme (CCU)	17 janvier 2024
Adoption du projet de résolution par le conseil d'arrondissement (CA)	05 février 2024
<b>Consultation publique</b>	<b>28 février 2024</b>
Adoption, avec ou sans changement, du second projet de résolution par le conseil d'arrondissement (CA)	CA du 11 mars 2024
Période pour demande d'approbation référendaire	8 jours
Adoption finale de la résolution par le conseil d'arrondissement (CA) <i>Adoption de l'entente de développement</i>	À déterminer
Processus référendaire, si requis, ou entrée en vigueur de la résolution	À déterminer s'il y a lieu



## RÉSUMÉ SIMPLIFIÉ DE LA DÉMARCHE

### 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 (incluant également la zone visée);
- Pour les zones de 21 PHV ou moins : si la majorité d'entre elles signe une pétition = ouverture du registre pour cette zone (incluant également la zone visée)

## RÉSUMÉ SIMPLIFIÉ DE LA DÉMARCHE

### 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 de la résolution;
- Pour 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 =  $13 + 10\%$  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.

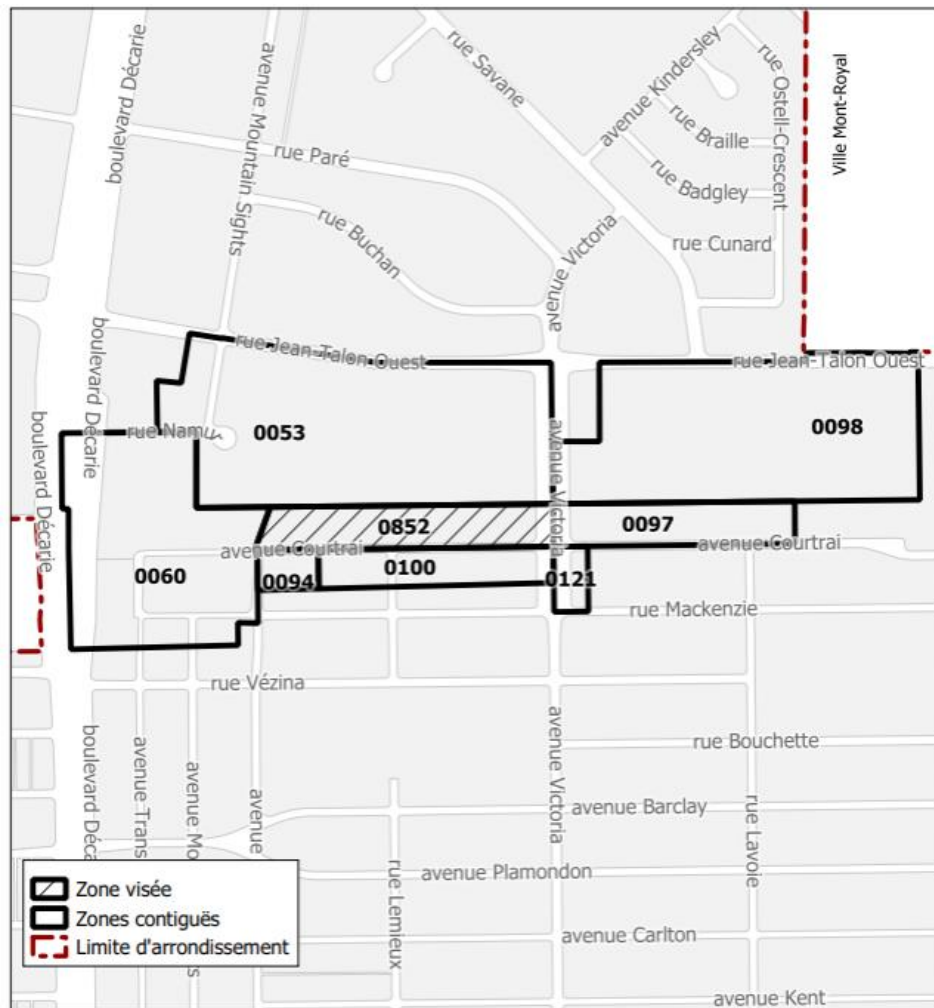
## RÉSUMÉ SIMPLIFIÉ DE LA DÉMARCHE

### 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.

## ARTICLES DE LA RÉOLUTION SUSCEPTIBLES D'APPROBATION RÉFÉRENDAIRE

Article 3 et paragraphes a) c) et e)





# ANNEXES



La gradation des teintes des parements extérieurs permet de créer un rapport d'échelle cohérent avec le cadre bâti du voisinage. Les tonalités s'éclaircissent du bas vers le haut, favorisant une meilleure dispersion de la lumière naturelle et créant du même coup un sentiment d'abaissement volumétrique.

Cette image permet aussi d'apprécier le grand niveau d'articulation volumétrique qui est proposé dans ce projet. Les nombreuses terrasses extérieures qui sont générées par cette articulation permettront l'intégration de plantations arbusives qui ponctueront la façade.

Aux deux extrémités du projet, de larges baies vitrées animeront l'espace piéton. Ces espaces logeront des fonctions commerciales et des espaces communs. Il est important de souligner l'effet qui est ici fait pour animer l'espace public notamment en positionnant les espaces communs qui, la plupart du temps, sont placés en toiture et participent ainsi beaucoup moins à l'animation du quartier.



Cette perspective permet d'apprécier le jeu d'abaissement volumétrique de la portion est du projet afin de permettre un arrimage adéquat avec les bâtiments avoisinants. Les reculs successifs permettent la création de généreuses terrasses qui seront traitées de bacs de plantations arbusives visibles depuis la rue jouant ainsi un rôle pédagogique pour l'aménagement de bouches vertes au milieu urbain. Elle permet aussi d'apprécier l'articulation volumétrique du

qui contribuent indéniablement à la création d'un projet qui maintient une certaine échelle humaine et une cohérence avec le cadre bâti du voisinage. La tonne pâle des volumes disposés aux niveaux supérieurs se rattache aux derniers étages des phases antérieures. Aux deux extrémités du projet, de larges baies vitrées animeront l'espace piéton. Ces espaces logeront des fonctions commerciales et des espaces communs. Il est

l'espace public notamment en positionnant les espaces communs qui, la plupart du temps, sont placés en toiture et participent ainsi beaucoup moins à l'animation du quartier. Cette vue permet aussi de comprendre le rapport de proportion des volumes de notre projet avec les phases antérieures de Westbury, en bout de perspective, et avec les voisins de plus faible gabarit, au premier plan. La faille au cœur du projet contribuera aussi à fragmenter l'ensemble



Cette perspective permet d'apprécier le jeu d'abaissement volumétrique de la portion est du projet afin de permettre un arrimage adéquat avec les bâtiments avoisinants.

Elle permet aussi de comprendre le fort recul en marge avant du bâtiment qui permet l'aménagement d'une bande paysagère importante et la plantation d'arbres en pleine terre. Les accès aux deux entrées principales résidentielles et commerciales seront aménagés avec des assises fixes en bordure de la propriété dans l'espoir qu'elles soient aussi utilisées par les passants du secteur.

Cette image permet aussi d'apprécier l'articulation volumétrique du projet et la gradation des teintes des parements extérieurs qui contribuent indéniablement à la création d'un projet qui maintient une certaine échelle humaine et une cohérence avec le cadre bâti du voisinage.

Une œuvre d'art publique sera installée stratégiquement face à un des espaces communs du rez-de-chaussée bifoliant l'expérience des piétons et des résidents tout en créant un axe visuel intéressant depuis la rue Lemieux.

Note: pour permettre de bien comprendre le rabaissment volumétrique, des arbres ont été prélevés de la perspective.



Cette vue côté voie ferrée permet d'apprécier le maintien des principes volumétrique et de la gradation des teintes des parements extérieurs sur toutes les faces du projet. Nous présentons un projet qui s'adressera au nord-ouest par une volumétrie de hauteur correspondant aux futurs développements de grande hauteur (Le Triangle) de ce secteur.

L'aménagement des nombreux balcons et terrasses permettra aux résidents de profiter de généreux espaces extérieurs verts judicieusement aménagés pour maximiser le confort et adoucir la présence de la voie ferrée.

Le mur anticollision sera vert grâce à l'aménagement de plantes grimpantes.





