


Projet La Croisée - Modification de la Phase 1B		
<b>Adresse</b>	Projet La Croisée phase 1B (0, chemin Fraser)	
<b>Secteur</b>	Aylmer	
<b>District</b>	Deschênes (3)	
<b>Conseiller/Conseillère</b>	Caroline Murray	
<b>Année de construction</b>		
<b>Classe d'usage</b>	Habitation (h)	
<b>Structure de bâtiment</b>	Isolée, contiguë	
<b>Nombre de logements</b>	195	
<b>Nombre d'étages</b>	2 à 4 étages	
<b>Toiture (revêtement)</b>	Choisissez un élément.	
<b>Revêtement(s) extérieur(s)</b>	Choisissez un élément.	
<b>Liste patrimoine bâti</b>	Non	
<b>Valeur patrimoniale</b>	N/A	
<b>État de vétusté</b>	N/A	
<b>Évaluation municipale</b>		
Règlements concernés	Effets de la demande	Recommandation SUDD
<i>Plan d'implantation et d'intégration architecturale n° 505-2005</i>  <i>Protection des boisés de protection et d'intégration</i>	- Autoriser la modification de la phase 1B du projet de développement résidentiel La Croisée.	Recommandé

Contexte
<p><b>Objet de la demande</b></p> <p>Une demande de modification de la phase 1 du projet La Croisée (partie ouest), approuvée par les résolutions numéros CM-2018-411 et CM-2019-32, a été formulée. Ces modifications concernent le réseau véhiculaire et actif, l'implantation, les typologies, l'architecture des bâtiments et l'aménagement des terrains.</p> <p>Le projet La Croisée (partie ouest) est situé dans le secteur d'Aylmer, dans le quadrilatère formé du chemin McConnell au nord, du chemin d'Aylmer au sud, du corridor Deschênes à l'est et de la rue Samuel-Edey à l'ouest.</p> <p><b>Encadrement réglementaire</b></p> <p>Après les travaux de concordance des règlements d'urbanisme au Schéma d'aménagement et de développement en 2020-2021, plusieurs grilles de zonage ont été ajustées afin de revoir les normes de densité à la hausse et d'ajuster les normes d'implantation en conséquence. La présente demande de modification considère ces changements normatifs.</p> <p>Les travaux de concordance ont mené à l'ajout d'une section portant sur les projets d'envergure au règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale dans le but de la création de quartiers complets et écoresponsables. À cet effet, le projet La Croisée a été identifié comme tel à l'annexe N du Règlement numéro 505-2005. Toutefois, même si le site est assujéti, la présente demande vise à compléter une phase de développement déjà entreprise avant l'ajout des objectifs et critères associés aux projets d'envergure. À ce titre, la présente demande est traitée comme une modification au plan d'implantation et d'intégration architecturale d'ouverture de rue déjà approuvé. Les phases ultérieures devront cependant être autorisées en vertu des dispositions associées aux projets d'envergure selon le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale en vigueur.</p> <p><b>Historique d'approbation Phase 1 - La Croisée :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>12 juin 2018</u> : Approbation par le conseil des réseaux véhiculaire et actif de la Phase 1 du projet résidentiel « La Croisée » et du plan d'implantation et d'intégration architecturale, pour la construction de l'école secondaire 040 dans le secteur d'insertion patrimoniale du Vieux-Aylmer (CM-2018-411);</li> <li>• <u>22 janvier 2019</u> : Approbation par le conseil d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale visant les aménagements extérieurs, l'implantation et l'architecture des bâtiments de la Phase 1 (CM-2019-32);</li> <li>• <u>Juillet 2018</u> : Adoption du protocole d'entente relative aux travaux municipaux de la Phase 1A par le conseil municipal (CM-2018-749).</li> </ul> <p><b>Description de la demande de modification – La Croisée (portion ouest)</b></p>

Aux fins de la demande de modification du plan d'implantation et d'intégration architecturale ouverture de rue, la phase 1 du projet La Croisée a été scindée en deux sous-phases, soit phase 1A et phase 1B (annexes 2-3), seule la phase 1B est modifiée. Certaines portions du développement initialement incluses dans la phase 1 ont été retirées et seront traitées ultérieurement, dans le cadre d'une demande de PIIA projet d'envergure.

### **Modification des réseaux véhiculaire et actif (CM-2018-411)**

La personne requérante souhaite modifier la trame de rue pour créer un front bâti sur le prolongement du chemin Fraser, accroître la densité et éliminer des emprises de rues inutiles. Une rue locale en « U », aménagée parallèlement au chemin Fraser et séparée uniquement par une bande de végétation, sera retirée afin de créer un îlot plus grand pour la construction d'habitations multifamiliales (annexe 2).

Un lien piétonnier entre les bâtiments multifamiliaux permettra de relier le chemin Fraser et la rue locale bordant les habitations unifamiliales contiguës.

Le lien véhiculaire est-ouest, initialement prévu au nord de la phase 1B vers la rue Samuel-Edey (rue D1), ne sera pas complété durant cette phase, puisque la portion du parcours de golf présente à cet endroit demeurera en exploitation le temps de finaliser sa relocalisation au nord-ouest du projet (CM-2021-273). Selon la note technique de circulation produite par CIMA+, l'absence de lien véhiculaire entre Fraser et Samuel-Edey au nord de la phase 1B ne causera pas d'enjeu de circulation à court terme, le débit automobile n'étant pas suffisamment important (annexe 14).

Par ailleurs, si la phase 1B était prête à accueillir ses premiers résidents avant la relocalisation de ce trou de golf, un chemin d'accès devra minimalement être aménagé pour les véhicules d'urgence et les piétons souhaitant rejoindre la rue Samuel-Edey, conformément à l'article 45 du règlement de lotissement.

Le nouveau devis normalisé et la Politique des rues conviviales ont servi de base de la conception du réseau viaire de la phase 1B, mais certains ajustements ont dû être réalisés afin de s'adapter à la phase 1A déjà approuvée et en cours de réalisation. Les rues est-ouest seront conçues en conformité au nouveau devis normalisé. Les emprises des rues nord-sud seront légèrement plus étroites afin de s'adapter à la phase 1A déjà approuvée (annexe 2).

La largeur de l'emprise du chemin Fraser, une collectrice communautaire, a été approuvée à 32 m dans la phase 1A, avant l'entrée en vigueur du nouveau devis normalisé, qui exige 36 m pour ce type de collectrice. Pour tendre vers cette nouvelle norme en demeurant dans les limites du plan d'implantation et d'intégration architecturale existant, l'emprise de la rue Fraser a été fixée à 34 m. Cela permettra d'aménager une piste cyclable unidirectionnelle, un trottoir et une bande de végétation de chaque côté de la rue, comme prévu au nouveau devis normalisé (annexe 2).

La rue locale à l'est du chemin Fraser sera d'une largeur de 15 m plutôt que 17 m comme prévu au devis normalisé et un trottoir d'un côté de la rue sera aménagé. Les prochaines phases devront cependant se conformer au nouveau devis normalisé et à la Politique des rues conviviales.

### **Modification du Plan d'implantation et d'intégration architecturale (CM-2019-32)**

La phase 1 (1A et 1 B combinés) du projet La Croisée était initialement un développement de faible densité, comptant environ 24 logements à l'hectare et composée d'une variété de typologies d'habitation, passant de l'habitation unifamiliale isolée aux bâtiments multifamiliaux. La plus forte densité et les plus gros gabarits se trouvaient au sud de la rue Diane-Aldred (phase 1 A), le long du chemin Fraser, avec des bâtiments multifamiliaux de 2 à 3 étages comprenant de 6 à 11 logements chacun (annexe 3).

La demande de modification vise la phase 1B et propose une densification de la portion nord du chemin Fraser en remplaçant les habitations unifamiliales jumelées et isolées par trois bâtiments multifamiliaux de respectivement 63, 71 et 39 logements sur quatre étages. De plus, des habitations unifamiliales contiguës compléteront les typologies pour cette phase.

Ainsi, la phase 1 (1A et 1 B combinés) du projet La Croisée atteindrait une densité d'environ 40 logements à l'hectare, conformément à la densité minimale de 30 logements à l'hectare pour un nouveau développement inscrit au plan d'urbanisme révisé.

Tableau : Comparaison du nombre de logements entre la demande de 2019 et 2021

TYPOLOGIE	NOMBRE DE LOGEMENTS							
	Phase 1 A		Phase 1 B		Phase ultérieure*		Total phase 1	
	2019	2021	2019	2021	2019	2021	2019	2021
Unifamiliale isolée	19	19	8	0	8	-	35	19
Unifamiliale jumelée	12	12	22	0	0	-	34	12
Unifamiliales contiguës	10	10	0	22	0	-	10	32
Habitations multifamiliales	134	134	12	173	11	-	157	307
<b>Nombre total de logements</b>	<b>175</b>	<b>175</b>	<b>42</b>	<b>195</b>	<b>19</b>	<b>-</b>	<b>236</b>	<b>370</b>

\*Certaines portions de la phase 1 de 2019 ont été reportées à une phase ultérieure, qui sera analysée selon un plan d'implantation et d'intégration architecturale projet d'envergure.

### **Intégration architecturale**

La modification proposée pour la phase 1B présente des bâtiments multifamiliaux de quatre étages le long du chemin Fraser. L'articulation des façades des bâtiments multifamiliaux, grâce à la présence d'éléments verticaux et en saillie (décrochement, escaliers et balcons) ainsi qu'à la diversité de couleurs et de matériaux, atténue la monotonie et crée un rythme à l'échelle du piéton (annexes 4 à 7).

Malgré un gabarit plus important que dans la proposition initiale, il est approprié sur une collectrice et s'inscrit en continuité avec les bâtiments multifamiliaux de 2 et 3 étages déjà approuvés dans la phase 1A sur le chemin Fraser, au sud de la rue Diane-Aldred (modèles phase 1A approuvés – Annexe 12).

Les modèles d'habitations unifamiliales contiguës seront les mêmes que ceux approuvés par la résolution numéro CM-2019-32 (annexe 8).

La différence de volumétrie entre les bâtiments de quatre étages sur le chemin Fraser et les habitations unifamiliales contiguës de deux étages à l'arrière sera atténuée par la pente des toits (plats pour multi logements et en pente pour habitations unifamiliales) et par la présence de plantation d'arbres et de haies de conifères entre les terrains.

Les modèles soumis sont à titre indicatif, les élévations finales seront présentées pour la délivrance des permis de construire et devront respecter les normes en vigueur ainsi que le gabarit et la qualité architecturale des bâtiments illustrés dans ce document. Le promoteur a d'ailleurs proposé une liste de critères architecturaux à respecter par les constructeurs de la phase 1 (annexe 9).

La modification de la phase 1B implique la modification d'un des critères figurant dans les caractéristiques architecturales proposées. Les bâtiments multifamiliaux juxtaposés à un parc devaient initialement être de deux étages, mais la modification de la phase 1B propose maintenant un bâtiment multifamilial de quatre étages en bordure d'un parc. Cette proposition respecte la volonté de la Ville d'offrir des espaces récréatifs et de détente à proximité des milieux les plus denses. Il est proposé de retirer ce critère.

### **Aménagement paysager**

L'aménagement paysager est sommaire. Plusieurs arbres sont plantés, mais il n'y a pas de traitement particulier pour les entrées principales et secondaires. Le muret de béton entre le bâtiment de 71 logements et celui de 63 logements n'est pas camouflé par un aménagement paysager (annexes 10-11).

Les aires de stationnement extérieures des bâtiments multifamiliaux sont bordées d'une plantation dense, composée d'arbres et de haies de conifères permettant de limiter les vues sur cet espace minéralisé, à partir des cours arrière des habitations unifamiliales contiguës et à partir du parc.

Les aires de stationnement des bâtiments multifamiliaux sont fragmentées d'îlots de verdure, mais ces derniers ne sont pas plantés d'arbres. Les aires d'agrément privées pour ces bâtiments sont prévues sur les balcons de chaque logement.

### **Parc**

Un parc de voisinage de 5004 m<sup>2</sup> était initialement prévu dans la phase 1 A. Il sera par ailleurs traité lors des phases 3 et 4 afin de valider certains détails comme sa taille et sa localisation optimale dans un contexte de projet d'envergure et de densification du projet d'ensemble.

**PIIA – Modification des résolutions numéros CM-2018-411 et CM-2019-32, construction de la phase 1 du projet de développement résidentiel « La Croisée » – Lot numéro 3 114 044 – District électoral de Deschênes – Caroline Murray**

**CONSIDÉRANT QUE** la trame de rues de la phase 1 du projet a été approuvée en juin 2018 par la résolution municipale numéro CM-2018-411;

**CONSIDÉRANT QUE** les aménagements extérieurs, l'implantation et l'architecture des bâtiments ont été approuvés en janvier 2018 par la résolution municipale numéro CM-2019-32;

**CONSIDÉRANT QUE** le promoteur a déposé une demande pour l'approbation de modification des résolutions numéros CM-2018-411 et CM-2019-32 pour la phase 1B concernant la trame de rue, l'implantation, l'architecture et l'aménagement de terrain;

**CONSIDÉRANT QUE** le promoteur a déposé des modèles à titre indicatif ainsi que des caractéristiques architecturales qui devront être respectées lors du dépôt des plans pour les demandes de permis par les constructeurs;

**CONSIDÉRANT QUE** le projet et les caractéristiques architecturales proposées répondent à la majorité des critères d'évaluation applicables énoncés au Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale numéro 505-2005;

**Que** le Service de l'urbanisme et du développement durable recommande d'approuver, en vertu du Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale numéro 505-2005, un projet au lot numéro 3 114 044, afin de construire la phase 1B du projet La Croisée, comme illustré aux plans :

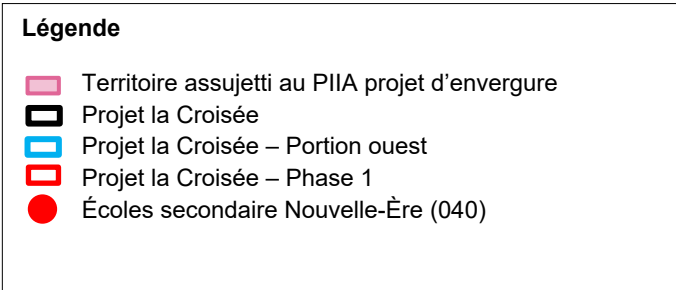
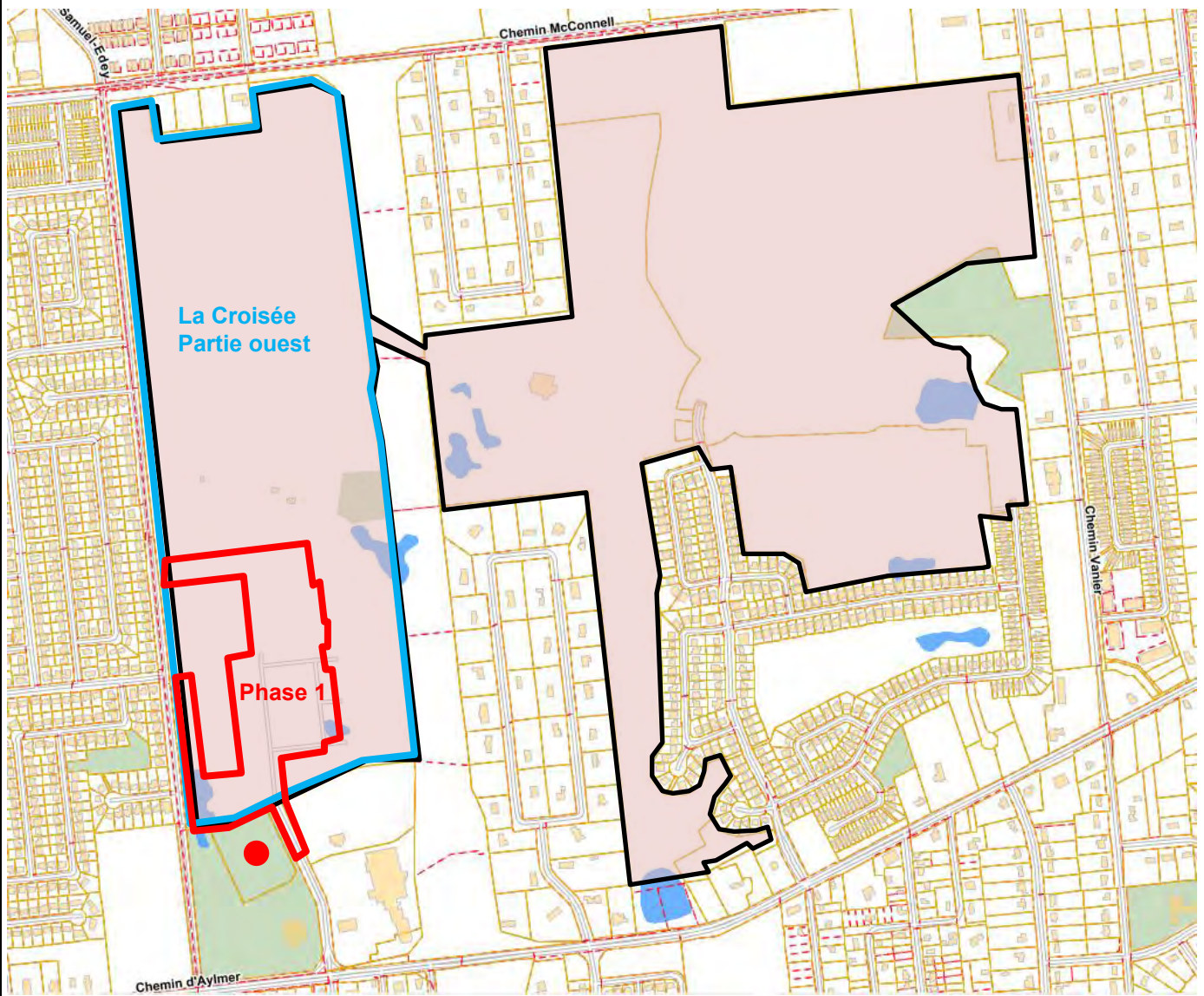
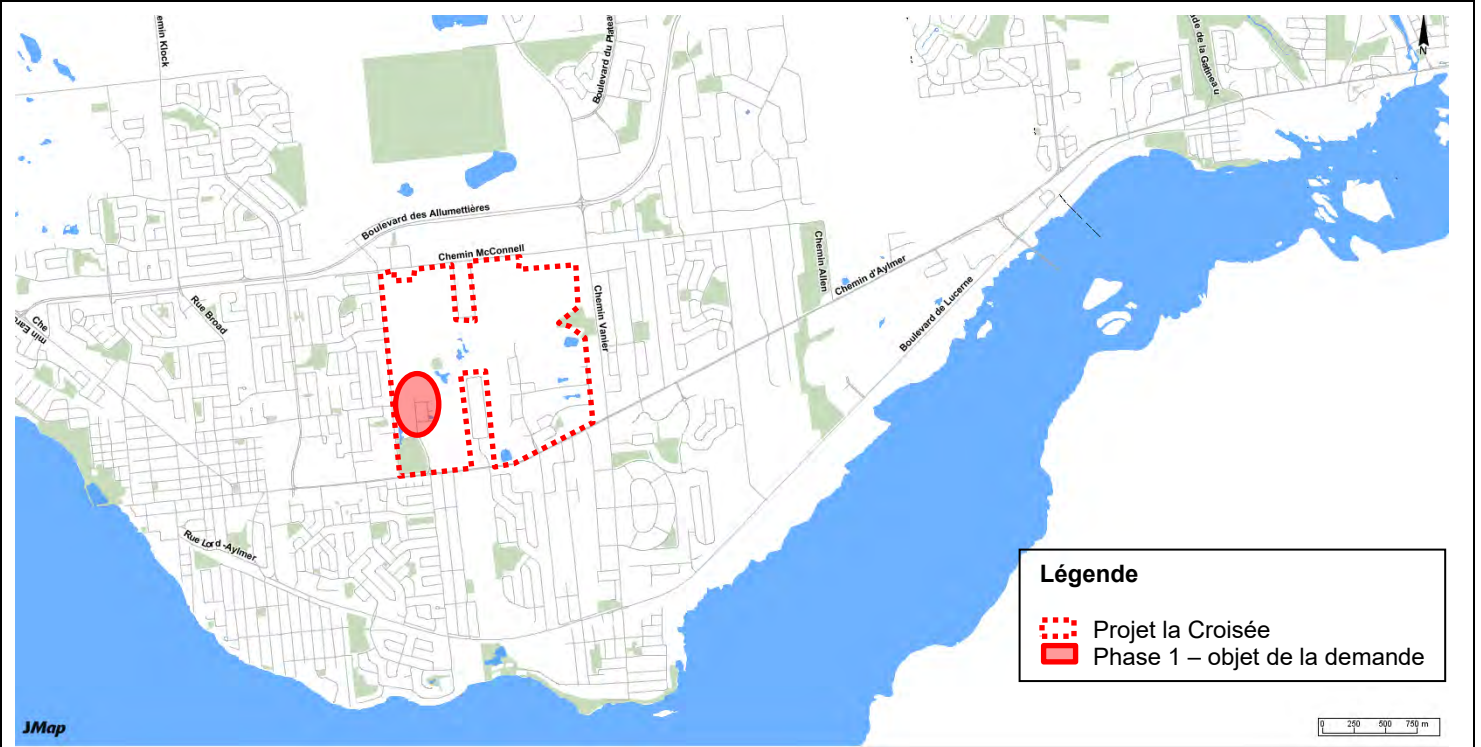
- Plan d'implantation, plan d'implantation et d'intégration architecturale - La Croisée, phase 1A/1B - Phasage du projet - Cardo urbanisme – 6 décembre 2021;
- Concept de plantation, plan d'implantation et d'intégration architecturale – Phase 1B, Cardo urbanisme - 6 décembre 2021;
- Perspectives et plans d'étages - Esquisses, Gèrik, La Croisée - Lapalme + Rheault, architectes et associés – 24 novembre 2021;
- Note technique pour modification, phase 1B – CIMA+ - 3 décembre 2021.

## Table des annexes

Annexe 1 : Plan de localisation.....	6
Annexe 2 : Approbation CM-2018-411 et modifications demandées phase 1B .....	7
Annexe 3 : Approbation CM-2019-32 et modifications demandées phase 1B .....	8
Annexe 4 : Phase 1B – Bâtiment multifamilial 39 unités – Perspectives et plan d’étages.....	9
Annexe 5 : Phase 1B - Bâtiment multifamilial 71 unités - Perspectives et plan d’étages .....	10
Annexe 6 : Phase 1B - Bâtiment multifamilial 63 unités - Perspectives et plan d’étages .....	11
Annexe 7 : Phase 1B - Perspectives d’ensemble .....	12
Annexe 8 : Phase 1B - Modèle unifamiliale contiguë.....	13
Annexe 9 : Phase 1B - Caractéristiques architecturales.....	14
Annexe 10 : Phase 1B – Concept de plantation .....	15
Annexe 11 : Phase 1B – Plan concept de plantation - Type de végétaux .....	16
Annexe 12 : Milieu d’insertion - Phase 1A – Modèles déjà approuvés .....	17
Annexe 13 : Objectifs et critères d’évaluation spécifiques aux projets d’ouverture de rue .....	18
Annexe 14 : Extrait – note technique de circulation.....	24
Annexe 15 : Demande formulée par le requérant.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>



# Annexe 1 : Plan de localisation



Préparé et annoté par le SUD  
Projet résidentiel La Croisée



## Annexe 2 : Approbation CM-2018-411 et modifications demandées phase 1B

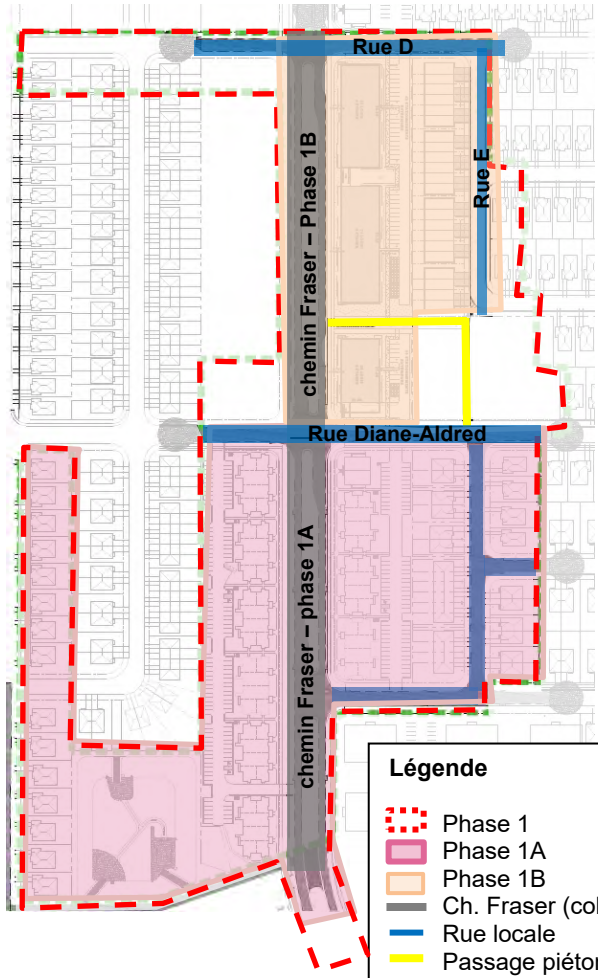
Projet La Croisée – Phase 1 – CM-2018-411



**Légende**

- - - Phase 1
- Ch. Fraser (collectrice)
- Rue locale
- Passage piéton

Projet La Croisée – modifications à CM-2018-411



**Légende**

- - - Phase 1
- Phase 1A
- Phase 1B
- Ch. Fraser (collectrice)
- Rue locale
- Passage piéton

### Largeur des emprises et descriptions des aménagements

Chemin Fraser – Collectrice communautaire

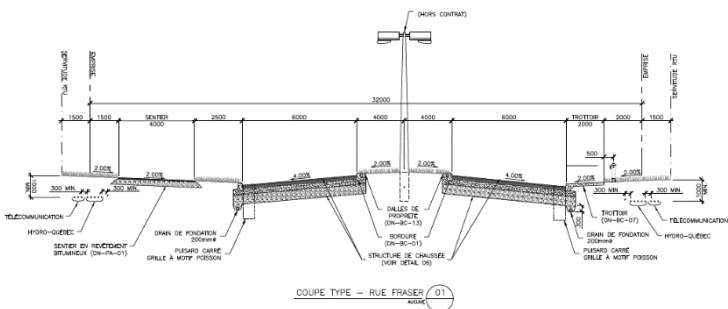
- Phase 1A (déjà approuvée) – entre chemin d'Aylmer et Diane-Aldred :
  - Emprise de 32m;
  - Une voie de circulation chaque côté avec un terreplein au centre;
  - Piste multifonctionnelle côté ouest;
  - Trottoir côté est, sans bande de végétation.
- Phase 1B - à partir de Diane-Aldred jusqu'à la rue D :
  - Emprise de 34m;
  - Basé sur la coupe GR-14 du nouveau devis normalisé avec les adaptations nécessaires;
  - Une voie de circulation de 6m de chaque côté avec terreplein au centre (8 m);
  - Piste cyclable unidirectionnel de chaque côté;
  - Trottoirs séparés de la chaussée par une bande de plantation de chaque côté.
- L'intersection Diane-Aldred représente le point de transition idéal entre la coupe de la phase 1A et la coupe de la phase 1B puisqu'il y aura, à terme, des feux de circulation qui assureront des traversées sécuritaires pour les cyclistes (passage d'une piste multifonctionnelle côté ouest (phase 1A) vers piste cyclable unidirectionnelle et trottoir de chaque côté (phase 1B)).

Rue D – rue locale de quartier - coupe GR-04 :

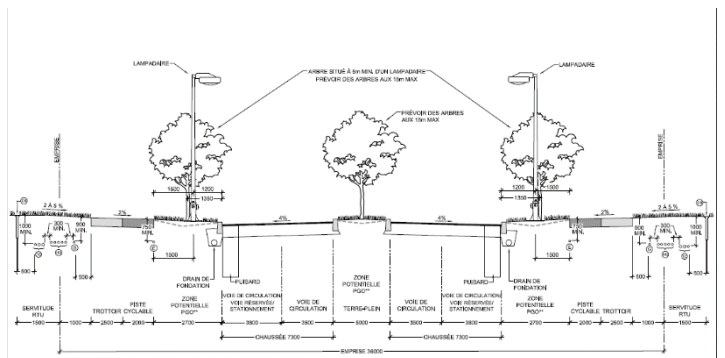
- Emprise de 19m;
- Trottoirs séparés de la chaussée par une bande de plantation de chaque côté.

Rue E – rue locale résidentielle – basée sur la coupe GR-03 :

- Emprise de 15m;
- Trottoirs 1 côté + végétation de l'autre.



Chemin Fraser – phase 1A - Coupe approuvée



Chemin Fraser – phase 1B - Coupe de référence (GR-14)

**Trame de rue  
Préparés et annotés par le SUDD**

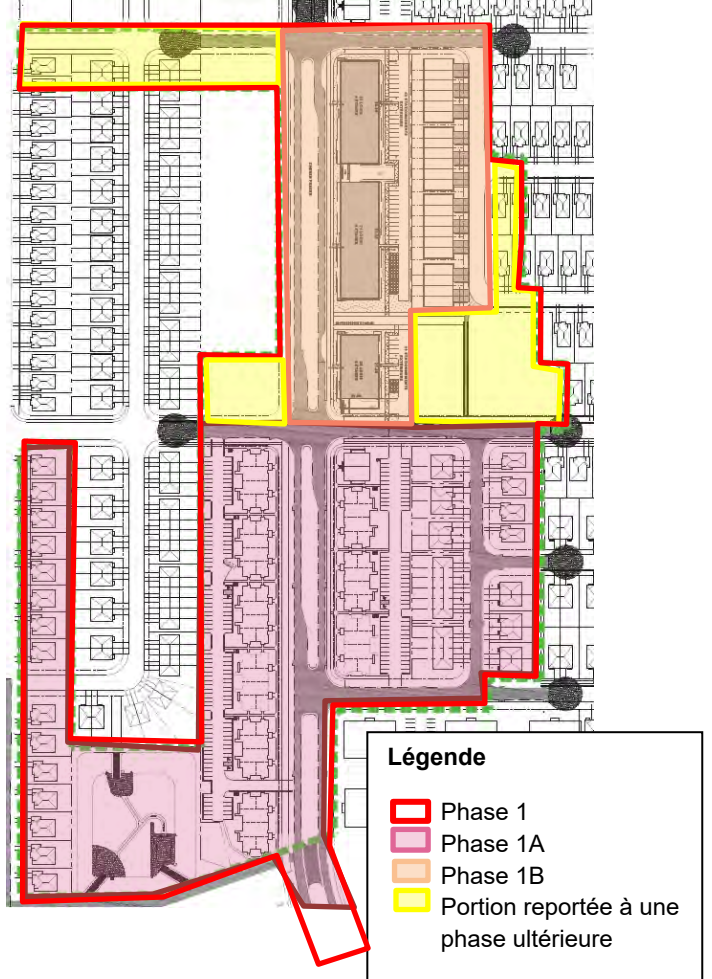


**Annexe 3 : Approbation CM-2019-32 et modifications demandées phase 1B**

Projet La Croisée – Phase 1 – CM-2019-32



Projet La Croisée - modifications à CM-2019-32



**Légende**

- Phase 1
- Phase 1A
- Phase 1B
- Portion reportée à une phase ultérieure

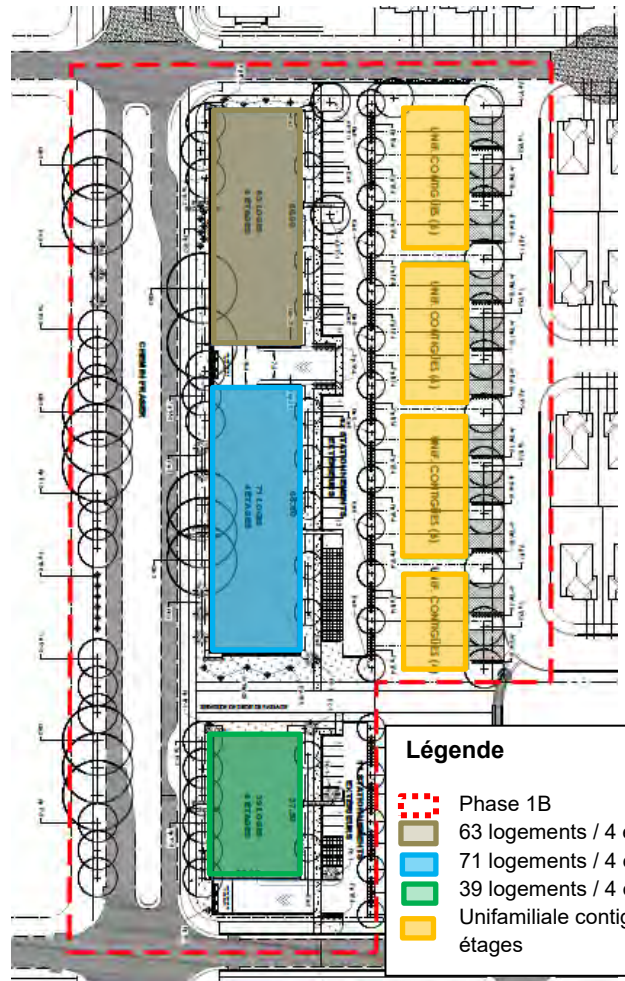
Projet La Croisée – Phase 1 – CM-2019-32



**Légende**

<span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 35 log	Unifamiliale isolé/2 étages	<span style="background-color: blue; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 84 log	7 logements jumelés/2 étages
<span style="background-color: pink; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 34 log	Unifamiliale jumelé/2 étages	<span style="background-color: purple; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 8 log	8 logements isolés/2étages
<span style="background-color: orange; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 10 log	Unifamiliale contigue/2 étages	<span style="background-color: green; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 11 log	11 logements isolés/2 étages
<span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 42 log	7 logements jumelés/3 étages	<span style="border: 2px solid red; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 12 log	6 logements isolés/2 étages

Projet résidentiel intégré



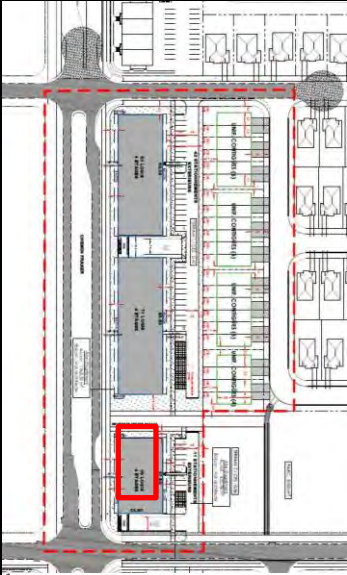
**Légende**

- Phase 1B
- 63 logements / 4 étage
- 71 logements / 4 étages
- 39 logements / 4 étages
- Unifamiliale contiguë / 2 étages

**Implantations, typologies, étages  
Préparés et annotés par le SUD**



# Annexe 4 : Phase 1B – Bâtiment multifamilial 39 unités – Perspectives et plan d'étages



FAÇADE DE L'ENTRÉE PRINCIPALE



PERSPECTIVES DU CHEMIN FRASER

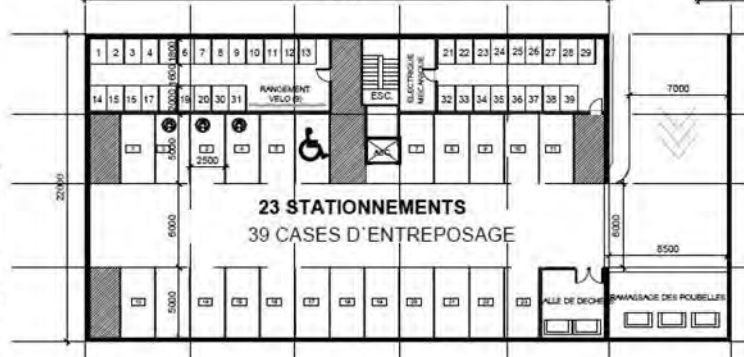
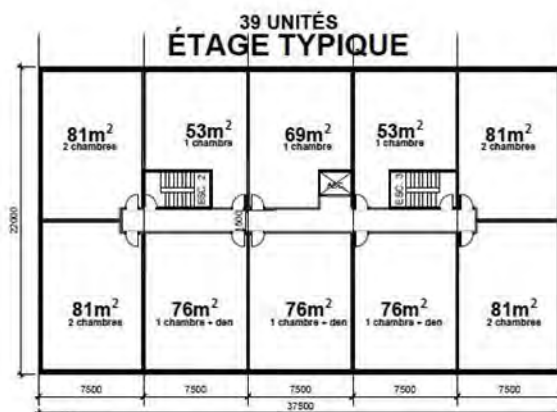
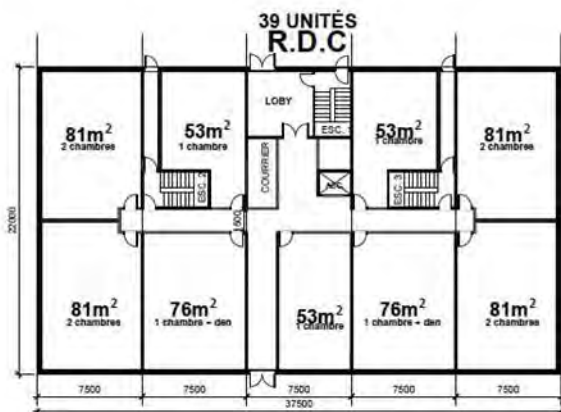


ENTRÉE SECONDAIRE

GÉRIK LA CROISÉE

39 UNITÉS

39 UNITÉS

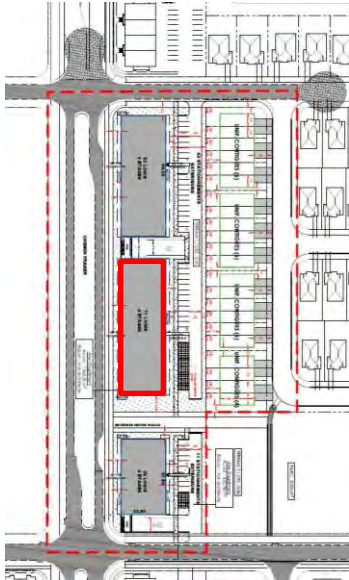


NOTE		RANGEMENT VELO		NOMBRE DE CHAMBRE	
LOGEMENT		BÂTIMENT 1 :	30	BÂTIMENT 1	TOTAL
BÂTIMENT 1 :	63	BÂTIMENT 2 :	30	2 OC :	18
BÂTIMENT 2 :	71		9	1 OC + DEN :	36
BÂTIMENT 3 :	39	TOTAL VELO :	69	1 OC + DEN :	36
TOTAL DE LOGEMENT : 173				TOTAL OC :	54
				TOTAL OC :	173
RANGEMENT		STATIONNEMENT SOUS-TERRAIN		BÂTIMENT 2	TOTAL
BÂTIMENT 1 :	63	BÂTIMENT 1 :	41	2 OC :	18
BÂTIMENT 2 :	71	BÂTIMENT 2 :	47	1 OC + DEN :	48
BÂTIMENT 3 :	39	BÂTIMENT 3 :	23	1 OC :	12
TOTAL DE RANGEMENT : 173		TOTAL STA. SOUS-TERRAIN :	111	TOTAL OC :	78
		STATIONNEMENT EXTERIEUR :	40	2 OC :	18
		TOTAL DE STATIONNEMENT :	151	1 OC + DEN :	11
				1 OC :	12
				TOTAL OC :	38

GÉRIK LA CROISÉE



# Annexe 5 : Phase 1B - Bâtiment multifamilial 71 unités - Perspectives et plan d'étages



FAÇADE DE L'ENTRÉE PRINCIPALE



PERSPECTIVES DU CHEMIN FRASER



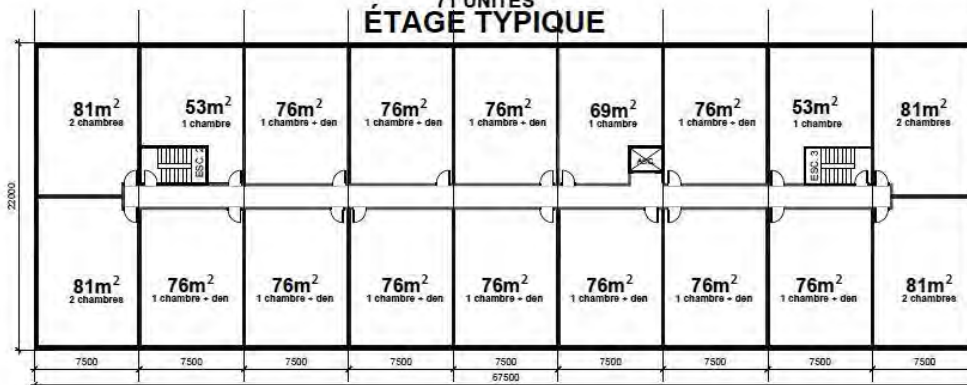
ENTRÉE SECONDAIRE

GÉRIK LA CROISÉE

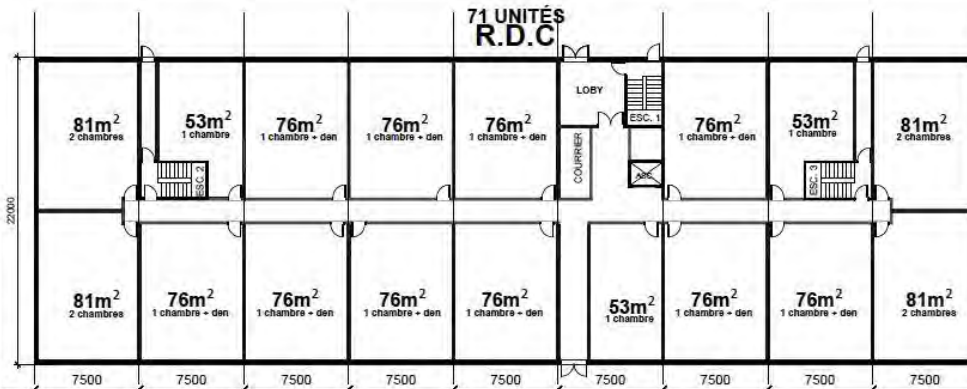
71 UNITÉS

71 UNITÉS

## 71 UNITÉS ÉTAGE TYPIQUE



## 71 UNITÉS R.D.C



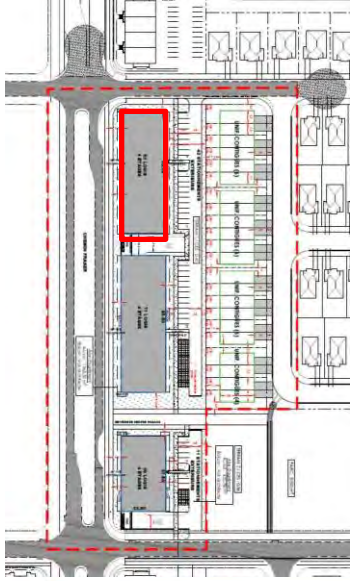
NOTE		RANGEMENT VELO	
LOGEMENT :		BÂTIMENT 1 :	30
BÂTIMENT 1 :	63	BÂTIMENT 2 :	30
BÂTIMENT 2 :	71	BÂTIMENT 3 :	9
BÂTIMENT 3 :	39	TOTAL VELO :	69
TOTAL DE LOGEMENT :	173	STATIONNEMENT SOUS-TERRAIN	
RANGEMENT		BÂTIMENT 1 :	41
BÂTIMENT 1 :	63	BÂTIMENT 2 :	47
BÂTIMENT 2 :	71	BÂTIMENT 3 :	23
BÂTIMENT 3 :	39	TOTAL STA. SOUS-TERRAIN :	111
TOTAL DE RANGEMENT :	173	STATIONNEMENT EXTERIEUR :	40
		TOTAL DE STATIONNEMENT :	151

NOMBRE DE CHAMBRE			
BÂTIMENT 1		TOTAL	
2 CC :	18	2 CC + 48 DEN :	28%
1 CC + DEN :	35	1 CC + DEN :	81%
1 CC :	12	1 CC :	21%
TOTAL CC :	65	TOTAL CC :	173
BÂTIMENT 2			
2 CC :	18		
1 CC + DEN :	45		
1 CC :	12		
TOTAL CC :	75		
BÂTIMENT 3			
2 CC :	18		
1 CC + DEN :	11		
1 CC :	12		
TOTAL CC :	41		

GÉRIK LA CROISÉE



**Annexe 6 : Phase 1B - Bâtiment multifamilial 63 unités - Perspectives et plan d'étages**



**FAÇADE DE L'ENTRÉE PRINCIPALE**



**ENTRÉE PRINCIPALE**



**PERSPECTIVES DU CHEMIN FRASER**



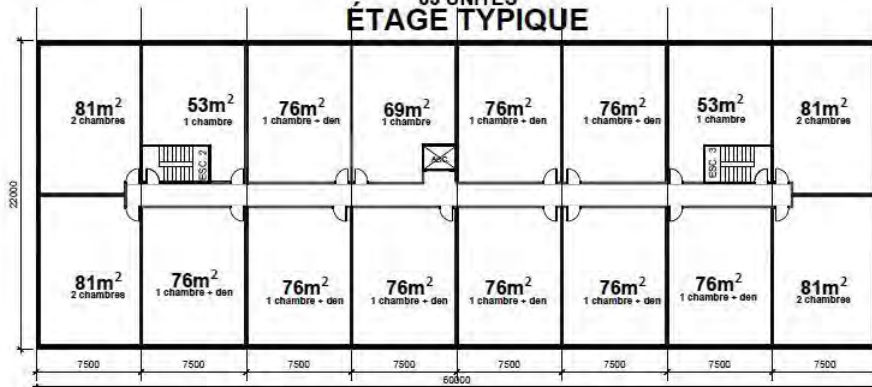
**ENTRÉE SECONDAIRE**

**GÉRIK LA CROISÉE**

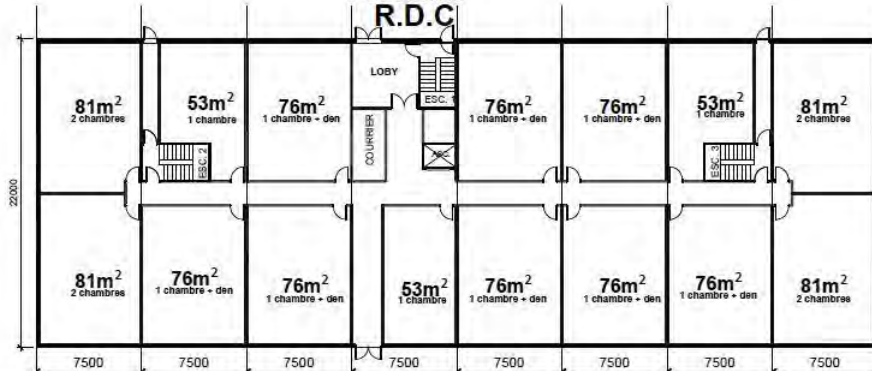
**63 UNITÉS**

**63 UNITÉS**

**63 UNITÉS  
ÉTAGE TYPIQUE**



**63 UNITÉS  
R.D.C**



NOTE		RANGEMENT VÉLO	
LOGEMENT		BÂTIMENT 1 :	30
BÂTIMENT 1 :	63	BÂTIMENT 2 :	30
BÂTIMENT 2 :	71	BÂTIMENT 3 :	9
BÂTIMENT 3 :	39	TOTAL VÉLO :	69
TOTAL DE LOGEMENT : 173		STATIONNEMENT SOUS-TERRAIN	
RANGEMENT		BÂTIMENT 1 :	41
BÂTIMENT 1 :	63	BÂTIMENT 2 :	47
BÂTIMENT 2 :	71	BÂTIMENT 3 :	23
BÂTIMENT 3 :	39	TOTAL STA. SOUS-TERRAIN :	111
TOTAL DE RANGEMENT : 173		STATIONNEMENT EXTÉRIEUR :	40
		TOTAL DE STATIONNEMENT :	151

NOMBRE DE CHAMBRE			
BÂTIMENT 1		TOTAL	
2 CC :	18	2 CC :	48 28%
1 CC + DEN :	56	1 CC + DEN :	88 61%
1 CC :	12	1 CC :	43 21%
TOTAL CC :	86	TOTAL CC :	173
BÂTIMENT 2			
2 CC :	18		
1 CC + DEN :	48		
1 CC :	12		
TOTAL CC :	78		
BÂTIMENT 3			
2 CC :	18		
1 CC + DEN :	11		
1 CC :	12		
TOTAL CC :	41		

**GÉRIK LA CROISÉE**



**Annexe 7 : Phase 1B - Perspectives d'ensemble**



**VUE DU CHEMIN FRASER**



**PERSPECTIVES**



**GÉRIK LA CROISÉE**



**VUE DU STATIONNEMENT**

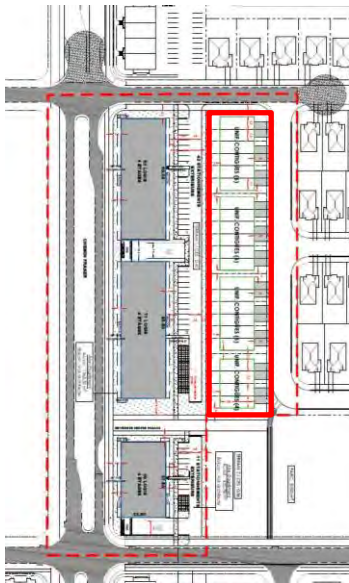


**PERSPECTIVES**



**GÉRIK LA CROISÉE**

## Annexe 8 : Phase 1B - Modèle unifamiliale contiguë



Les modèles d'habitation unifamiliale contiguë sont les mêmes que ceux présentés lors de l'approbation de la phase 1 (CM-2019-32).

Ils sont présentés à titre indicatif, les élévations finales seront présentées pour l'émission des permis de construire et devront respecter les normes en vigueur ainsi que le gabarit et la qualité architecturale des bâtiments illustrés dans ce document. Le demandeur de permis s'engage à soumettre des élévations finales qui répondront aux caractéristiques architecturales proposées par le promoteur et inscrite à l'annexe 9.

### Modèle à toit en pente





## Annexe 9 : Phase 1B - Caractéristiques architecturales

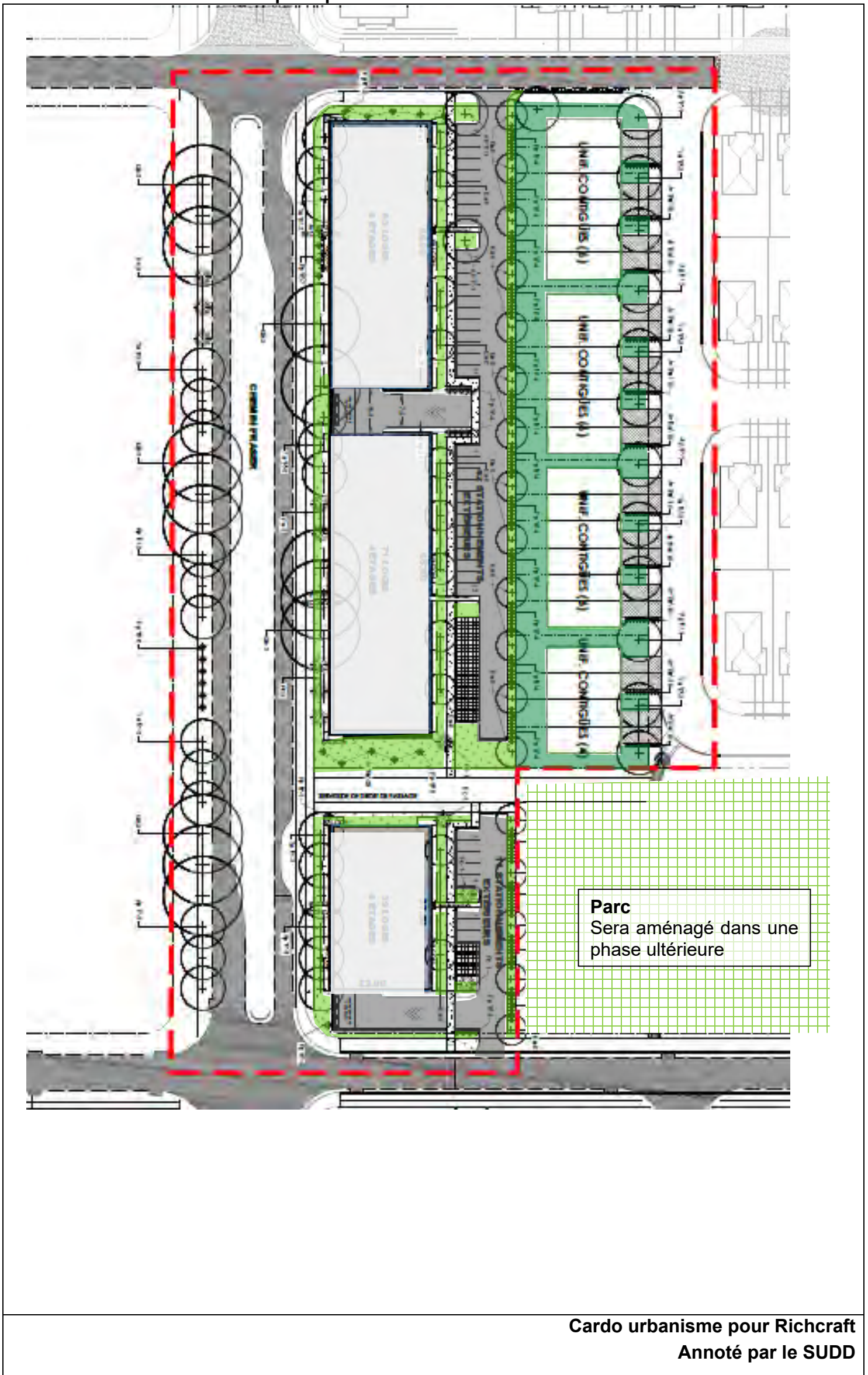
Caractéristiques architecturales		
	Maisons unifamiliales	Maisons multifamiliales
Gabarit et volumétrie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Variation dans la volumétrie et la hauteur des bâtiments pour une même typologie;</li> <li>Hauteur de deux étages pour les bâtiments juxtaposés à un parc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Variation dans la volumétrie et la hauteur des bâtiments;</li> <li>Hauteur de deux étages pour les bâtiments juxtaposés à un parc;</li> <li>Hauteur de trois étages minimum à l'entrée du projet de la phase 1.</li> </ul>
Détails architecturaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jeu de pentes et d'avancé de toit supportés par une variation de matériaux et de frises de toit;</li> <li>Avant-toit plus prononcé, supporté par des corniches pour contrer les rayons du soleil;</li> <li>Lucarnes, cheminées et ventilateurs de faîtes (coupole de toit, puits de lumière);</li> <li>Traitement des fenestrations à la verticale;</li> <li>Abondance de fenêtres en façade et en direction sud;</li> <li>Privilégier des impostes de fenêtres au-dessus des portes;</li> <li>Accentuation des ouvertures (fenêtres, portes) par de l'ornementation (moultures, briques en soldat);</li> <li>Minimiser l'apparence de la fondation visible de la rue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dissimulation des équipements mécaniques sur le toit;</li> <li>Traitement des fenestrations à la verticale;</li> <li>Traitement des fenestrations au rez-de-chaussée différent de celui aux étages;</li> <li>Abondance de fenêtres en façade et en direction sud;</li> <li>Marquage de l'entrée principale par un porche, galerie, perron;</li> <li>Minimiser l'apparence de la fondation.</li> </ul>
Toiture*	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toiture à 2 ou 4 versants ou toit plat;</li> <li>Pente minimale de toit 4/12.</li> </ul> <p><i>Le choix de pentes des bâtiments doit assurer une transition volumétrique homogène entre les bâtiments de façon à ne pas créer des différences significatives dans le gabarit des bâtiments.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toiture à 2 ou 4 versants ou toit plat;</li> <li>Jeu de pentes et d'avancé de toit;</li> <li>Combinaison de toit plat et en pente;</li> <li>Toit plat mansardé.</li> </ul> <p><i>Le choix de pentes des bâtiments doit assurer une transition volumétrique homogène entre les bâtiments de façon à ne pas créer des différences significatives dans le gabarit des bâtiments.</i></p>
Matériaux et couleurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Couleurs neutres de toit;</li> <li>Fascias et soffites en bois, en aluminium ou en acier;</li> <li>Variation des modèles pour une même typologie en termes de couleurs et de matériaux;</li> <li>Marquage de la porte d'entrée et de garage par leur style et par leur couleur;</li> <li>Traitement horizontal par l'insertion d'avancé de toit, porche et par un agencement et un traitement des matériaux qui serait différent;</li> <li>Traitement vertical ou horizontal du déclin de bois et de panneaux texturés;</li> <li>Agencement de 2 ou 3 matériaux de revêtement : Utilisation de brique avec mortier, pierre, déclin de bois aggloméré, déclin de bois, bardeau de cèdre et utilisation modérée du fibrociment et du revêtement de crépi de ciment et d'acrylique;</li> <li>Matériaux de couleurs neutres (voir charte);</li> <li>Diversité modérée des couleurs;</li> <li>Marquage du rez-de-chaussée par un porche, une balustrade, une fenêtre en baie ou un auvent.</li> <li>Traitement architectural des façades latérales sur rue et sur parc, comme une façade avant.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Couleurs neutres de toit;</li> <li>Différenciation du rez-de-chaussée et des étages par le choix des matériaux de revêtement et par la localisation et la dimension des fenêtres pour avoir un rendu visible de la rue intéressant;</li> <li>Traitement horizontal par l'insertion d'avancé de toit, porche et par un agencement et un traitement des matériaux qui serait différent;</li> <li>Traitement vertical ou horizontal du revêtement de déclin;</li> <li>Agencement de 2 ou 3 matériaux de revêtement : Utilisation de brique avec mortier, pierre, déclin de bois aggloméré et utilisation modérée du fibrociment, du revêtement de vinyle, de crépi de ciment et d'acrylique;</li> <li>Agencement de 2 ou 3 couleurs de matériaux de couleurs peu contrastées.</li> <li>Traitement architectural des façades latérales sur rue et sur parc, comme une façade avant.</li> </ul>
Mesures écoresponsables	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la récupération de l'énergie passive par la récupération de l'énergie thermique (fenêtre au sud);</li> <li>Favoriser une pente de toit plus prononcée du côté sud pour capter l'énergie thermique via des panneaux solaires;</li> <li>Porche couvert au rez-de-chaussée pour souligner et marquer la porte d'entrée et permettre une protection climatique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la récupération de l'énergie passive par la récupération de l'énergie thermique (fenêtre au sud);</li> <li>Favoriser une pente de toit plus prononcée du côté sud pour capter l'énergie thermique via des panneaux solaires;</li> <li>Porche couvert au rez-de-chaussée pour souligner et marquer la porte d'entrée et permettre une protection climatique;</li> <li>Toit au-dessus des galeries pour chaque logement pour contrer les rayons du soleil.</li> </ul>

La caractéristique s'appliquant à la volumétrie des bâtiments multifamiliaux mentionnant une hauteur de 2 étages pour les bâtiments juxtaposés à un parc sera retirée.

La modification de la phase 1B propose un bâtiment multifamilial de 4 étages en bordure d'un parc. Cette proposition respecte la volonté de la Ville d'offrir des espaces récréatifs et de détente à proximité des milieux les plus denses.











Annexe 10 : Phase 1B – Concept de plantation

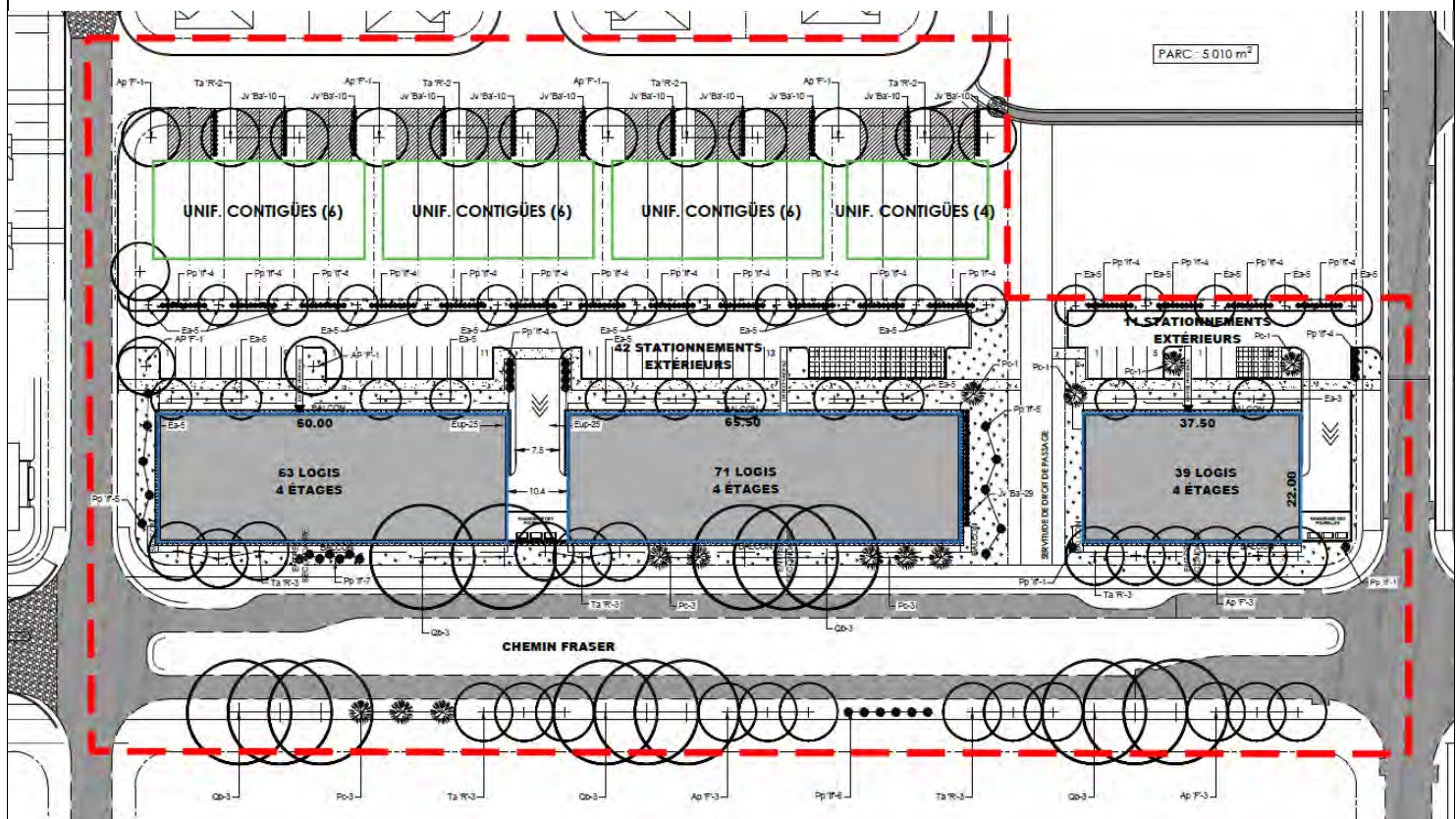


**Parc**  
Sera aménagé dans une phase ultérieure



## Annexe 11 : Phase 1B – Plan concept de plantation - Type de végétaux

<p><b>Ta "R"</b> <i>Tilia americana</i> "Redmond"</p> <p>Nom Français Tilleul d'Amérique "Redmond"</p> <p>Type Arbre</p> <p>Zone de rusticité 4b</p> <p>Exposition Soleil</p> <p>Feuillage</p> <p>Floraison juin, parfumé</p> <p>Hauteur (m) 15</p> <p>Largeur (m) 10</p> <p>Autres Cultivar d'indigène</p> <p>Distance requise des lignes électriques: 7,5 mètres</p> 	<p><b>Ap "F"</b> <i>Acer platanoides</i> "Fairview"</p> <p>Nom Français Érable de Norvège "Fairview"</p> <p>Type Arbre</p> <p>Zone de rusticité 4</p> <p>Exposition</p> <p>Feuillage Vert bronze, rouge bronze à l'automne</p> <p>Floraison</p> <p>Hauteur (m) 15</p> <p>Largeur (m) 10</p> <p>Autres</p> 
<p><b>Jv "Ba"</b> <i>Juniperus virginiana</i> "Blue Arrow"</p> <p>Nom Français Genévrier de Virginie "Blue Arrow"</p> <p>Type Conifère</p> <p>Zone de rusticité 4</p> <p>Exposition Soleil</p> <p>Feuillage Persistant, très compact, bleu</p> <p>Floraison</p> <p>Hauteur (m) 4</p> <p>Largeur (m) 0,8</p> <p>Autres Cultivar d'indigène</p> <p>Port très colonnaire</p> 	<p><b>Ea</b> <i>Elaeagnus angustifolia</i></p> <p>Nom Français Olivier de bohème</p> <p>Type Petit arbre</p> <p>Zone de rusticité 2</p> <p>Exposition Soleil</p> <p>Feuillage Étroit, vert grisâtre</p> <p>Floraison -</p> <p>Hauteur (m) 7</p> <p>Largeur (m) 7</p> <p>Autres</p> 
<p><b>Pp "If"</b> <i>Picea pungens</i> "Iseli fastigiata"</p> <p>Nom Français Épinette du Colorado "Iseli fastigiata"</p> <p>Type Conifère</p> <p>Zone de rusticité -</p> <p>Exposition Soleil</p> <p>Feuillage Vert-bleu</p> <p>Floraison -</p> <p>Hauteur (m) 5</p> <p>Largeur (m) 1,5</p> <p>Autre Résiste à la pollution</p> 	<p><b>Qb</b> <i>Quercus bicolor</i></p> <p>Nom Français Chêne bicolor</p> <p>Type Arbre</p> <p>Zone de rusticité 4b</p> <p>Exposition Soleil, mi-ombre</p> <p>Feuillage -</p> <p>Floraison -</p> <p>Hauteur (m) 22</p> <p>Largeur (m) 18</p> <p>Autres Indigène</p> <p>glands comestibles</p> 
<p><b>Pc</b> <i>Pinus cembra</i></p> <p>Nom Français Pin nain des montagnes</p> <p>Type Conifère</p> <p>Zone de rusticité 3</p> <p>Exposition soleil</p> <p>Feuillage</p> <p>Floraison</p> <p>Hauteur (m) 10</p> <p>Largeur (m) 4</p> <p>Autres rustique</p> 	<p><b>Eup</b> <i>Euphorbia polychroma</i></p> <p>Nom Français Euphorbe polychrome</p> <p>Type Vivace</p> <p>Zone de rusticité 4</p> <p>Exposition Soleil, mi-ombre</p> <p>Feuillage -</p> <p>Floraison Mai à juin</p> <p>Hauteur (m) 0,4</p> <p>Largeur (m) 0,45</p> <p>Autres Cultiver dans un sol sec et drainé</p> 



Cardo urbanisme en collaboration avec Nvira



## Annexe 22 : Milieu d'insertion - Phase 1A – Modèles déjà approuvés

### Bâtiments unifamiliaux isolés



### Bâtiments unifamiliaux jumelés



Façade avant



Façade latérale



### Bâtiment unifamilial contiguë



Unité de coin

### Bâtiments multifamiliaux



Façade avant



Phase 1 du projet « La Croisée » - CM-2019-32



Annexe 33 : Objectifs et critères d'évaluation spécifiques aux projets d'ouverture de rue

Règlement relatif aux PIIA numéro 505-2005  
Tableau 24A

IMPLANTATION DES BÂTIMENTS					Explications complémentaires du SUDD *
	Objectifs	Critères			
1°	Concevoir le lotissement en fonction des potentiels et contraintes physiques	a) Est-ce que le lotissement met en valeur la végétation, la nature, la vue et l'ensoleillement?	N/A		
2°	Préserver et mettre en valeur les caractéristiques naturelles	a) Est-ce que l'ouverture de nouvelles rues est limitée lorsque la trame construite est discontinuée?	N/A		
		b) Est-ce que le nombre de rues empiétant sur un espace de drainage naturel est minimisé?	N/A		
		c) Est-ce que le couvert végétal est protégé au maximum dans les secteurs à forte pente?	N/A		
		d) Est-ce que les zones remblayées ou déboisées sont stabilisées avec une plantation de manière à éviter l'érosion des sols?	N/A		
		e) Est-ce que la conception des rues vise à limiter le remblai/déblai?	N/A		
3°	Préserver les caractéristiques naturelles des terrains	a) Est-ce que le nombre de lots dont la profondeur est perpendiculaire à ligne de pente du terrain est minimisé?	N/A		
		b) Est-ce que les constructions sont intégrées à la pente plutôt que surélevées dans les secteurs à forte pente?	N/A		
4°	Harmoniser le plan parcellaire à la topographie	a) Est-ce que le lotissement est effectué en fonction des contraintes de la stabilité des sols?	N/A		
		b) Est-ce que les éléments topographiques sont intégrés aux espaces récréatifs publics?	N/A		
5°	Intégrer le réseau vert aux secteurs résidentiels	a) Est-ce que l'aménagement de sentiers récréatifs polyvalents intégrés au réseau municipal des parcs et espaces verts et aux équipements du milieu d'insertion est prévu?	N/A		Un parc est prévu à proximité des plus fortes densités résidentielles proposées. Par ailleurs, il sera présenté lors d'une phase ultérieure dans le cadre d'un PIIA projet d'envergure pour assurer une planification globale.
		b) Est-ce que les parcs et ramifications du réseau verts sont d'abord planifiés en lien avec les zones de plus forte densité résidentielle?	Oui		

		c) Est-ce que certaines infrastructures de services sont intégrées au réseau vert?	N/A	
6°	Relier le réseau routier aux secteurs avoisinants et respecter la hiérarchie du réseau public	a) Est-ce que l'importance et le rôle de chacune des rues se distinguent?	Oui	<p>La trame de rue est revue dans la phase 1B afin de se rapprocher d'une trame orthogonale, limiter les espaces véhiculaires inutiles et favoriser l'encadrement de l'espace public.</p> <p>6 e) Un sentier piétonnier relie le chemin Fraser à la rue locale à l'extrémité est (rue E)</p>
		b) Est-ce que le tracé des rues minimise la circulation de transit, sauf sur les rues collectrices?	Oui	
		c) Le tracé des rues est intégré à la topographie en évitant les lignes droites?	Non	
		d) Est-ce que les intersections en « T » sont privilégiées dans le cas des rues locales?	Oui	
		e) Est-ce que des sentiers piétonniers sont prévus dans les secteurs résidentiels afin de faciliter l'accès aux points d'arrêts du transport en commun?	Oui	
7°	Adapter les usages à leurs emplacements	a) Est-ce que le concept d'aménagement est développé autour d'une thématique commune à l'ensemble du site, lorsque les dimensions le permettent?	Non	<p>Les bâtiments de plus grand gabarit sont regroupés le long du chemin Fraser, une rue collectrice.</p> <p>À l'arrière des bâtiments contiguës de 71 et 63 logements sur quatre étages se trouve des habitations unifamiliales contiguës sur deux étages. Une plantation d'arbres et de haies de conifère est prévue entre les terrains afin de limiter l'impact visuel à partir des cours arrières des bâtiments de plus petits gabarits.</p> <p>La localisation du parc de quartier permet de desservir un secteur plus dense. Par ailleurs, il ne sera pas aménagé à cette étape-ci.</p>
		b) Est-ce que les changements brusques de densité d'habitation sont évités, et est-ce que l'utilisation des espaces libres en guise d'espace tampon (sentiers piétonniers, parcs) est privilégié pour assurer la transition lors de changements de densité?	Non	
		c) Est-ce que les usages commerciaux ou communautaires sont regroupés et situés en bordure d'une rue artère urbaine ou collectrice?	N/A	
		d) Est-ce que les emplacements réservés aux écoles sont prévus et réservés à cette fin?	Oui	
		e) Est-ce que les parcs et les espaces verts sont situés à un endroit qui facilite l'accessibilité des usagers susceptibles de s'en servir?	Oui	
		f) Est-ce que les usages résidentiels forment des groupements où les bâtiments sont répartis en fonction de leur densité d'occupation du sol et de leur volume?	Oui	
		g) Est-ce que les usages résidentiels de plus forte densité occupent des emplacements situés sur des rues plus importantes ou sont regroupés sur une rue locale qui donne un accès facile aux rues artères urbaines ou collectrices?	Oui	
		8°	Assurer un gabarit uniforme des constructions	
b) Est-ce que les différences de hauteur trop prononcées entre des bâtiments voisins sont évitées afin que l'un d'entre eux ne semble pas écrasé par le volume de l'autre?	Oui			



		c) Est-ce que des mesures atténuant les différences de volume sont prévues lorsque des bâtiments présentant des différences de volumes significatives occupent des terrains adjacents?	Oui	
		d) Est-ce que des mesures de mitigation sont prévues lorsque des bâtiments sont destinés à être occupés par des usages susceptibles de présenter des problèmes de cohabitation en raison de leur proximité?	N/A	
		e) Est-ce que la diversité de modèles sur un même tronçon de rue est favorisée?	Oui	
9°	Favoriser l'encadrement optimal de la rue et les perspectives visuelles d'intérêts	a) Est-ce que les bâtiments principaux sont implantés de manière à minimiser les espaces libres entre des bâtiments occupant des terrains voisins?	Oui	La monotonie des alignements sur rue est évitée par l'utilisation d'articulations dans la façade, dans un découpage vertical qui crée un rythme à échelle humaine.
		b) Est-ce que l'orientation et l'implantation des bâtiments préservent, à partir des principaux points publics d'observation, les dégagements visuels sur des éléments d'intérêt du milieu bâti environnant ou du paysage naturel?	N/A	
		c) Est-ce que l'implantation des nouveaux bâtiments est adaptée au modèle d'implantation des bâtiments du milieu d'insertion immédiat?	N/A	
		d) Est-ce que la monotonie des alignements sur rue est évitée par l'utilisation de décalages d'implantation, d'articulations dans la façade ou le morcellement des toitures?	Oui	
		e) Est-ce que les ouvertures sur la façade principale contribuent à augmenter l'intérêt visuel pour ceux qui circulent sur la rue?	Oui	
10°	Favoriser le confort et l'économie d'énergie	a) Est-ce que l'ensoleillement des logements dans tout nouveau bâtiment est privilégié?	Oui	La présentation ne présente pas d'étude d'ensoleillement.
		b) Est-ce que la création de zones d'ombrage sur les emplacements voisins et les effets de turbulence d'air aux entrées principales des bâtiments sont évités dans le cas de projets de haute densité?	Non	
11°	Réduire la pollution sonore lorsque des bâtiments résidentiels sont implantés le long des autoroutes	a) Est-ce que le niveau de bruit susceptible d'être perçu dans les habitations, particulièrement dans les pièces où l'on dort, est atténué par l'emploi de mesures appropriées (distance séparatrice entre habitations et autoroute, orientation des bâtiments, localisation des ouvertures, techniques de constructions, écrans sonores, talus, mur anti-bruit, etc.)?	N/A	
12°	Choisir les types d'habitation en fonction du réseau routier, de l'équipement de quartier, de l'ensoleillement, des vues et du marché immobilier	a) Est-ce qu'une variété de types d'habitations répondant à divers segments de clientèle est favorisée?	Oui	
		b) Est-ce que le plan de nivellement minimise le remblai/déblai, assurant une aire d'agrément de faible pente adjacente à chaque unité d'habitation?	Oui	

13°	Minimiser le stationnement sur rue	a) Est-ce que chaque projet est desservi par un nombre suffisant de cases de stationnement pour desservir ses usagers?	Oui	
		b) Est-ce que le nombre de cases de stationnement est établi en considérant l'ensemble des variables du projet et son milieu (nature des activités exercées, difficulté d'aménager des cases en raison de contraintes physiques, superficie et forme du terrain, disponibilité de cases à proximité immédiate, présence d'un réseau de transport en commun, etc.)?	Oui	
14°	Limiter les inconvénients liés à présence d'aires de service	a) Est-ce que les aires de chargement et d'entreposage de déchets sont situées à un endroit qui minimise les inconvénients potentiels pour les résidences à proximité?	Oui	Les conteneurs à déchets seront situés au bas de la pente des allées de stationnements souterrains – non visibles de la rue et facilement accessibles pour les camions.
		b) Est-ce que les aires de chargement et d'entreposage de déchets sont non visibles de la rue ou entourées d'un mur architectural ou d'un écran végétal?	Oui	
		c) Est-ce que les aires d'entreposage de déchets sont facilement accessibles pour les utilisateurs, incluant les camions de chargement?	Oui	



Tableau 24B

INTÉGRATION ARCHITECTURALE DES CONSTRUCTIONS				
	Objectifs	Critères	Requérant	Explications complémentaires du requérant *
1°	Assurer une uniformité visuelle et éviter la monotonie dans chaque projet et secteur de développement	a) Est-ce que l'architecture d'un bâtiment rappelle les traits dominants du milieu d'insertion et s'y assimile par le rythme et proportions des ouvertures, l'harmonisation des détails architecturaux, les formes du toit et le volume général des bâtiments?	Oui	
		b) Est-ce que la façade principale du bâtiment, par son traitement extérieur et ses composantes architecturales, est mise en évidence et s'harmonise avec les autres façades du milieu d'insertion immédiat?	Oui	
2°	Rechercher une architecture de qualité	a) Est-ce que les plans de façades sont fractionnés, notamment par l'utilisation de matériaux de revêtement différents ou par la présence de retraits/saillies?	Oui	
		b) Est-ce que la pente du toit est assez prononcée dans le cas d'un bâtiment ayant une toiture en pente et dont les dimensions de la façade sont restreintes (verticalement et horizontalement)?	N/A	
		c) Est-ce que l'utilisation d'une famille de matériaux de revêtement et d'un assortiment de couleurs spécifiques à l'ensemble du projet est prévue, de façon à contribuer à la création d'une identification propre au projet?	Oui	
		d) Est-ce que des matériaux de revêtement durables et résistant au climat sont choisis?	Oui	
		e) Est-ce que les changements de matériaux de revêtement sur les façades sont limités et coïncident avec une articulation du bâtiment ou la limite approximative d'un étage?	Oui	
		f) Est-ce que les entrées sont soulignées par une protection climatique adéquate?	Oui	
		g) Est-ce que toutes les façades visibles de la rue (ou d'un bâtiment constituant un repère visuel) sont traitées avec autant de soin que la façade principale?	Oui	
		h) Est-ce que la composition des murs extérieurs et des types d'ouvertures favorise la réduction du bruit extérieur perçu à l'intérieur du logement?	Oui	

Tableau 24C

AMÉNAGEMENTS DES TERRAINS				
	Objectifs	Critères	Requérant	Explications complémentaires du requérant *
1°	Optimiser la présence de verdure et de plantations	a) Est-ce que la sauvegarde des arbres est privilégiée?	Non	<p>1a) Aucun arbre n'est préservé.</p> <p>1 a), b) et d) L'aménagement paysager est sommaire. Plusieurs arbres sont plantés, mais il n'y a pas de traitement particulier pour les entrées principales et secondaires et aucun bosquet à caractère naturel dans les cours avant n'est prévu.</p> <p>Le mur de béton entre le bâtiment de 71 logements et celui de 63 logements n'est pas camouflé par un aménagement paysager.</p> <p>Les cours latérales adjacentes à une rue sont plantées d'arbustes.</p>
		b) Est-ce que les cours avant de terrains non boisés prévoient une plantation d'arbres et d'arbustes créant des bosquets à caractère naturel?	Non	
		c) Est-ce que les portes d'entrée sont mises en valeur par des constructions et des aménagements paysagers?	Non	
		d) Est-ce que les espaces libres dans les cours font l'objet d'un aménagement paysager harmonieux comportant des végétaux variés auxquels peuvent s'ajouter des matériaux inertes complémentaires?	Non	
		e) Est-ce que l'aménagement paysager en façade ressort avec plus d'intensité?	Oui	
		f) Est-ce que les stationnements intérieurs sont préférés à ceux extérieurs pour les usages résidentiels de moyenne et haute densité et pour les usages non résidentiels?	Oui	
2°	Inclure des aires d'agrément aux projets d'habitation de six logements ou chambres et plus	a) Est-ce que le projet comporte des « zones d'ambiance », telles des aires d'agrément extérieures privées ou extérieures collectives aménagées en fonction de la clientèle desservie?	Non	<p>Les aires de stationnement extérieures des bâtiments multifamiliaux prennent la grande majorité de la cour arrière, ce qui ne laisse pas de place pour les aires d'agréments collectives ou zone d'ambiance.</p> <p>Les aires d'agréments privées sont celles des balcons.</p>
		b) Est-ce que l'aménagement du terrain est conçu de façon à bien diviser l'aire d'agrément privé de celle collective?	Non	
		c) Est-ce que l'aire d'agrément privée est située à un endroit du terrain qui favorise son caractère privé?	Oui	
3°	Atténuer les impacts visuels dus à la présence de grands terrains de stationnements extérieurs	a) Est-ce que les terrains de stationnement de grandes dimensions sont fragmentés par l'utilisation de plantations, notamment aux têtes d'îlots et en bordure des allées de circulation principale?	Non	<p>Les aires de stationnement des bâtiments multifamiliaux sont fragmentées d'îlots de verdure, mais ces dernières ne seront pas plantées d'arbres.</p> <p>La bande de terrain entre l'aire de stationnement des habitations multifamiliales et les terrains des habitations unifamiliales contiguës est généreusement plantée d'arbres et de haies de conifères.</p>
		b) Est-ce qu'une bande de terrain paysagée et garnie d'arbustes délimite le stationnement en bordure du terrain et empêche le passage des piétons, sauf aux endroits aménagés à cette fin (dans certains cas, un muret décoratif pourrait suppléer à cette bande de terrain paysagée ou y être combiné)?	Oui	





### 3. Conclusion

Étant donné la mise à jour à la baisse des taux de génération et l'augmentation des parts modales considérées pour les transports actifs et collectifs dans le *Trip Generation Manual 2020* du comité TRANS, le nombre anticipé de véhicules générés par les projets immobiliers est inférieur aux conclusions de l'étude réalisée en 2018 malgré la hausse du nombre d'unités résidentielles.

Les nouveaux débits anticipés à l'intersection des chemins d'Aylmer et Fraser en lien avec les phases 1A et 1B sont relativement faibles. De plus, l'ajout de ces nouveaux débits par les développements résidentiels, majoritairement sortants en pointe AM et entrants en pointe PM, sont complémentaires aux déplacements produits par les autres générateurs du quartier (commerces et école secondaire 040), c'est-à-dire que les débits sont générés dans le sens opposé du patron dominant de la circulation aux heures de pointe, favorisant ainsi une optimisation de l'utilisation des réseaux.

Nous espérons le tout à votre entière satisfaction. Veuillez agréer l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Louis-Charles Pesant  
Candidat à la profession d'ingénieur  
No membre OIQ : 6032738

Mathieu Côté, urb.  
Chargé de projet  
No membre OUQ : 1274

#### REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS

Identification	Date	Description de l'émission et/ou de révision
01	2021-12-03	Note technique complète
02	2021-12-03	Note technique complète révisée