



Compte rendu de la réunion du Comité Consultatif d'urbanisme

7 mai 2019 :

Erik Marosi a déclaré un intérêt et a quitté la réunion.

Conrad Peart a présidé la présentation publique tenue le 7 mai 2019 à 8h30 suite à la publication d'un avis le 16 avril 2019.

Lors de cette portion publique de la réunion du CCU, le demandeur était représenté par Catherine Desjardins, chargée de projet CSDM ; Martin Troy, les architectes Marosi Troy ; l'architecte de paysage Sophie Robitaille, Robitaille Curtis ; et l'ingénieur en transport et circulation Jean-François Rouillon, Stantec.

La présentation au public et aux membres du CCU s'est déroulée comme suit :

- Mme Desjardins a présenté la genèse administrative du projet d'agrandissement.
- M. Troy a présenté l'argumentaire architectural derrière son design et les éléments qui le caractérisent.
- Mme Robitaille a présenté le projet d'aménagement des cours et du paysage.

Il y eut une période de questions des membres suivie d'une période de questions et commentaires du public.

L'enregistrement audio de la rencontre peut être consulté [ici](#).

La première analyse et délibération du comité se tiendra lors de sa réunion du 4 juin 2019.

4 juin 2019 :

E. Marosi a fait état d'un conflit d'intérêt et a quitté la réunion.

Examiné et différé en attente d'une proposition révisée. La demande de PPCMOI a été partiellement examinée par le comité et différé en attente d'une proposition révisée.

Étant donné que cette analyse est un premier survol du projet, appelé à évoluer, et aborde surtout les éléments volumétriques, le comité reporte à plus tard le développement de la grille d'évaluation de PPCMOI.

Volumétrie

Bien que la proposition ait été morcelée pour déconstruire sa volumétrie, le comité est d'avis que le volume principal est trop articulé et souhaite voir cette forme d'avantage simplifiée. Il est d'avis que le vestibule d'un étage dans la cour d'école, à la jonction de l'existant, gagnerait à s'intégrer dans le volume du « joint » entre le nouveau et l'existant, habillé de mur rideau. Cette révision permettrait aussi de simplifier le traitement architectural.

Bien que l'utilisation du verre en grande surface ne soit normalement pas autorisée, le comité considère que la masse de verre de la bibliothèque s'intègre de façon acceptable considérant la nature contemporaine et institutionnelle du projet.

Il est noté que la réduction de la hauteur de la masse de verre au niveau du toit-terrasse pourrait considérablement augmenter la superficie de cette terrasse pédagogique.

Puisque les appentis mécaniques ne doivent pas être visibles des voies publiques, l'élévation sud (p.32 « Agrandissement École Saint-Léon de Westmount » 2019-05-07) tente d'illustrer ce principe. Cependant, aucune dimension ou contexte (rue, trottoir) n'est donné pour déterminer le point de vue de référence.

Suite à la lecture des études d'ensoleillement, le comité juge que le projet proposé a un impact minimal au niveau des ombres projetées sur les propriétés avoisinantes.

Éclairage nocturne

Afin de pallier la pollution lumineuse, le comité demande que soient mises en place des mesures pour atténuer les effets négatifs de l'éclairage nocturne. Les sources de lumière que seront la masse de verre de la bibliothèque et tout éclairage de sécurité dans la cour devraient être étudiées.

Circulation sur le site et stationnements

Le projet pourrait offrir une opportunité intéressante de gestion de circulation sur le site, cependant le comité juge que cette réflexion n'est pas suffisamment approfondie. Alors que 9 places de stationnement sont requises par la réglementation, le nouveau projet en offre 20 (ou 21; une coordination s'impose aux pages 22, 50, 61). Une réduction du nombre de places de stationnement permettrait d'inclure un débarcadère traversant protégé pour les autobus scolaires (ou d'avantage bonifier les taux de verdissement). Cette approche permettrait de minimiser l'augmentation de la circulation sur les avenues Kitchener et Clarke liée à l'agrandissement de l'école. Il est noté que l'emplacement de l'école est bien desservi en transport public (métros et bus).

Révision

La prochaine itération devra inclure une table des matières pour faciliter la lecture des documents et devra tenir compte des commentaires émis. Concernant la *Réduction de 52% de surfaces dures à albédo élevé*: la méthode de calcul doit être révisée pour établir un ratio calculé sur l'ensemble du lot : 1) avant, sans l'agrandissement (condition existante) et 2) après, pour le projet.

4 septembre 2019 :

Erik Marosi a déclaré un possible conflit d'intérêt et a quitté la réunion.

Examiné et différé. Le comité note que le demandeur a répondu, par ajustement ou explication, à l'ensemble des points soulevés lors de la précédente réunion.

La révision à la façade sud sur la cour est reçue favorablement, offrant un resserrement dans la distribution des matériaux et une plus grande sobriété dans l'animation de la façade. Cette structuration gagnerait à se déployer sur la façade parallèle au bâtiment existant située dans le rétrécissement de la cour près de l'entrée des élèves.

La jonction de l'agrandissement à l'existant s'effectue en plan par un étranglement et en façades par un changement de matériaux. Du côté nord, le lien entre la maçonnerie existante et celle de l'agrandissement est fortement exprimé par le langage de mur rideau sur tous les étages, marquant une coupure claire et signalant l'entrée. Le comité est d'avis que, du côté sud, ce lien pourrait être renforcé davantage. Ainsi, il est perçu que la séparation verticale offerte par le mur rideau aux étages supérieurs s'affaiblit lorsqu'elle s'étend latéralement au rez-de-chaussée, créant une coupure moins nette. Une option à explorer consisterait d'appuyer le nouveau volume de maçonnerie au sol. Le comité est conscient que ceci reporterait le mur extérieur vers l'intérieur aux abords de la rampe d'accès.

Le comité souhaite revoir l'ensemble des plans et élévations lors du prochain dépôt de documents, pour une analyse complète des révisions. Concernant la matérialité, la rendue 3D présente le vitrage sérigraphie de la bibliothèque bordée horizontalement de bandes tympan ; la nature de ce tympan doit être précisée.

Une lettre de Martin Troy étagée reçue le 28 août 2019, intitulée Réponse aux commentaires soumis par le TAC au sujet du projet d'expansion de l'école St-Léon de Westmount a été déposée, incluant un plan d'implantation de Marosi Troy Architectes et une note technique datée du 23 août 2019 de Stantec. Ce document est référé au Comité consultatif sur le transport pour analyse et commentaires.

Le CCU continue de s'interroger sur la possibilité d'installer le débarcadère des parents sur une voie d'évitement (et non un débarcadère en U), option qui n'a pas été abordée par les consultants de la CSDM.

1 octobre 2019 :

Erik Marosi a déclaré un possible conflit d'intérêt et a quitté la réunion.

Examiné et différé. L'information fournie au sujet du vitrage sérigraphié de la bibliothèque répond aux questions du Comité. Étant donné que les enjeux de circulation ne sont pas encore résolus, car en discussion avec le Comité consultatif sur le transport, le CCU émet des commentaires qui pourraient bonifier ces révisions:

1. Une analyse sur les modes de déplacements des usagers de l'école, tel que demandé lors de la présentation publique, permettrait de concevoir des propositions plus appropriées pour la localisation et le design des accès et débarcadères (automobiles, autobus, piétons et cyclistes);
 2. Les solutions pour la gestion de la circulation devraient être présentées avec une stratégie intégrée qui encouragerait les modes de transport actifs et collectifs. À ce sujet, le Comité encourage le demandeur à évaluer aussi de possibles opportunités pour un débarcadère sur De Maisonneuve, malgré que cela nécessite un plus long parcours de marche pour les étudiants.
 3. Si le débarcadère automobile est maintenu sur Clarke, alors l'aménagement du chemin d'accès piéton le long de la façade latéral à la limite sud de la propriété devra être bonifié pour proposer un passage convivial. L'agrandissement proposé enlève la possibilité d'accéder à la cour d'école du côté nord, le long du stationnement existant tout en augmentant le nombre de passages quotidiens par le seul point d'accès au sud du bâtiment existant. Étant donné la grande capacité de l'école, il serait souhaitable d'inclure un second point d'accès du côté Clarke à la cour pour les écoliers à l'extrémité nord, à la jonction du bâtiment existant et de l'agrandissement.
 4. Malgré les explications fournis, le Comité déplore toujours le choix du nombre élevé de places de stationnement qui excède de 11 le nombre minimal requis. Au minimum, un effort pour introduire des aires de verdure et une surface perméable dans cette zone doit être fait.
- La grille d'évaluation du PPCMOI proposé est jointe au présent compte-rendu.

Référé au Comité consultatif sur le transport.

26 novembre 2019 :

M. Marosi a déclaré un possible conflit d'intérêt et quitté la réunion.

Le représentant du TAC (Transportation Advisory Committee), Jonathan Auger, s'est joint au CCU pour présenter l'historique du volet circulation du projet et les recommandations de son comité.

En lien avec plusieurs sujets soulignés par le CCU, plusieurs rencontres préparatoires ont eu lieu en amont de celle du TAC du 19 novembre 2019. Voici les orientations du plan de circulation endossé par le TAC:

- Le débarcadère des bus scolaires (4 bus) sera situé sur Kitchener.
- Des aires de débarcadère pour parents seront aménagées :
 - Débarcadère rapide sur Clarke (16 autos) près de l'accès à la cour de récréation au sud du bâtiment existant
 - Débarcadère sur Kitchener (4 autos) près de l'entrée de la maternelle, au nord des bus scolaires.
 - Débarcadère sur Kitchener (4 autos) au sud du débarcadère des bus scolaires
- L'aire de débarcadère rapide doit être gérée par des intervenants de l'école pour maintenir l'enchaînement fluide des débarquements et limiter les obstructions à la circulation.

- Un prolongement de la clôture de la cour de récréation avec une porte d'accès doit être installée dans la cour avant sur Clarke et ainsi établir le périmètre sécuritaire supervisé de l'école.
- Le dépôt des écoliers du côté est de Clarke doit être découragé.
- Une campagne de communication doit être mise en place pour encourager le transport actif et les bons comportements en circulation.

Recommandé favorablement au conseil municipal à la condition que:

1. Un plan révisé de la circulation autour de l'école répondant aux commentaires du TAC du 19 novembre 2019 soit déposé pour analyse et approbation par le SAU.
2. Un accès généreux et convivial à la cour de récréation, visible de la rue, soit aménagé du côté sud du bâtiment existant, près de Clarke. Les aires de jeux et d'accès à la cour de récréation doivent être éclairées pour créer une ambiance agréable et sécuritaire.
3. Une campagne de communication soit mise en œuvre couvrant la politique de circulation, l'appui au transport actif (trottibus), des directives concrètes de circulation aux parents (à la rentrée, rappels au besoin) et la présence d'intervenants proactifs pour maintenir la fluidité de circulation à l'heure de pointe matinale. Cette politique doit faire l'objet d'une rencontre annuelle, ou au besoin, avec le Service de la Sécurité publique de Westmount pour constater sa pertinence et mettre en place tout ajustement à y apporter.

Des documents révisés doivent être soumis pour approbation par le Service de l'aménagement urbain.

**GRILLE D'ÉVALUATION DU COMITE CONSULTATIF D'URBANISME APPLICABLE POUR L'ÉTUDE D'UNE DEMANDE DE PPCMOI
EVALUATION TABLE FOR THE PLANNING ADVISORY COMMITTEE FOR REVIEW OF AN APPLICATION UNDER SCAOPI**

Adresse & numéro de dossier: 360 Clarke, 2019-00069

Date d'analyse: 29 mai, 4 sept et 1 octobre et 26 novembre 2019

	Critères d'évaluation généraux (Règlement 1489 – 3.2)	Degré de considération du projet aux critères d'évaluation						Remarques
		Pas du tout	Faible	Modéré	Élevé	Tout à fait	N/A	
1	Le projet considère la volumétrie générale, la hauteur, l'implantation et la densité des constructions existantes et à ériger sur le terrain ainsi que leur intégration au cadre bâti environnant;				X			
2	Lors de la proposition de modification ou de transformation des constructions d'intérêt patrimonial, le projet démontre un souci et un effort de conservation et de mise en valeur des éléments caractéristiques ;				X			Le bâtiment original de 1906 a été démoli en 1965. L'intervention proposée minimise l'impact sur le bâtiment existant de 1966 en limitant la largeur au joint et en étant hautement transparent pour permettre la continuité de lecture du bâtiment existant. Le choix des matériaux est en lien avec l'existant.
3	Le projet de redéveloppement inclut la conservation d'un bâtiment patrimonial ;				X			Référer au critère 2.
4	Le projet propose une mise en valeur de l'immeuble et du secteur limitrophe par un aménagement paysager soigné et adapté ainsi que par une qualité supérieure des constructions;				X			Le renouvellement des aménagements extérieurs offre une diversité de traitements verts: cours de récréation, estrade, jardin de pluie, jardin en toiture, écran planté en cour, et nouvel aménagement sur Clarke. L'agrandissement est caractérisé par une volumétrie articulée, humaine et invitante où l'architecture exprime et promeut une nouvelle vision pédagogique, flexible et diversifiée.
5	Le projet tient compte des impacts sur l'environnement urbain notamment sur le plan de l'ensoleillement, du vent, du bruit, des émanations, de l'éclairage, des eaux de ruissèlement, de la réduction des îlots de chaleur et de la circulation ;				X			<ul style="list-style-type: none"> • Un impact modéré pour les voisins au nord sur l'ensoleillement se limite au solstice d'hiver en matinée (page 73) • L'agrandissement contribue à encloisonner la cour d'école et crée ainsi un écran du côté des résidences au nord. Dans la même idée, l'orientation du toit terrasse est vers la propriété de l'école plutôt que vers les voisins.

**GRILLE D'ÉVALUATION DU COMITE CONSULTATIF D'URBANISME APPLICABLE POUR L'ÉTUDE D'UNE DEMANDE DE PPCMOI
EVALUATION TABLE FOR THE PLANNING ADVISORY COMMITTEE FOR REVIEW OF AN APPLICATION UNDER SCAOPI**

Adresse & numéro de dossier: 360 Clarke, 2019-00069

Date d'analyse: 29 mai, 4 sept et 1 octobre et 26 novembre 2019

								<ul style="list-style-type: none"> • Le choix des équipements mécaniques dans le contexte résidentiel a été validé par une étude sonore prévisionnelle (page 68) • L'aménagement de la cour inclut des zones imperméables qui sont inclinées vers les jardins de pluie et agissent à titre de bassins d'accumulation. • Le choix des surfaces d'aménagement permet une réduction de 84% à 53% de surfaces asphaltées à albédo élevé. • Le nombre de places de stationnement excède de 11 le nombre minimal requis. Un effort pour introduire des aires de verdure et une surface perméable dans cette zone a été fait. • L'augmentation de clientèle résultera probablement en une augmentation de la circulation automobile et d'autobus. Le plan de transport pourrait être révisé pour inclure une stratégie de transport actif pour l'école. • Les commentaires du T.A.C. demandent : <ul style="list-style-type: none"> ○ Le maintien de la zone de débarcadère des autobus scolaires sur Kitchener ○ Que les solutions limitent l'impact sur le domaine public et utilisent la propriété privée, encouragent le transport actif et améliorent la sécurité et le confort des piétons.
--	--	--	--	--	--	--	--	---

**GRILLE D'ÉVALUATION DU COMITE CONSULTATIF D'URBANISME APPLICABLE POUR L'ÉTUDE D'UNE DEMANDE DE PPCMOI
EVALUATION TABLE FOR THE PLANNING ADVISORY COMMITTEE FOR REVIEW OF AN APPLICATION UNDER SCAOPI**

Adresse & numéro de dossier: 360 Clarke, 2019-00069

Date d'analyse: 29 mai, 4 sept et 1 octobre et 26 novembre 2019

	Critères d'évaluation généraux (Règlement 1489 – 3.2)	Niveau de considération du projet aux critères d'évaluation						Remarques
		Pas du tout	Faible	Modéré	Élevé	Tout à fait	N/A	
6	Les critères de conception écologique et l'insertion d'éléments verts sont intégrés au design en accord avec les principes LEED ;				X			<p>Le projet présente les caractéristiques suivantes en pratiques durables. Il n'y a pas de comparaison fournie qui permet d'évaluer la plus-value offerte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ventilation naturelle • Contrôle des gains thermiques (été) par toiture verte • Sérigraphie pour contrôle solaire aux fenêtres de la bibliothèque (page 42) • Brise-soleil / pare-soleil verticaux en verre dépoli sur la façade orientation sud-ouest (page 35) • Utilisation de matériaux perméables sur une grande proportion de la cour de récréation • Le choix des matériaux (brique rouge, zinc, calcaire) s'inscrit le plus possible dans la logique des circuits courts (proximité des ressources premières et du lieu de fabrication / encouragement de l'économie locale / réduction des GES liés aux transports). • Les toits de l'agrandissement proposé sont composés de membranes blanches et d'une toiture verte. • La conception des meubles intégrés et le choix des matériaux de finition intérieure se feront en considérant des produits durables (à l'intérieur des limites liées aux standards de la CSDM). Voir page 34 à 36 pour stratégies de développement durable. • L'aménagement de la cour inclut des zones imperméables inclinées vers les jardins de pluie, agissant à titre de bassins d'accumulation.
7	Le projet propose une organisation fonctionnelle de qualité (accès, sécurité, circulation automobile, bâtiments accessoires, stationnement) ;				X			<ul style="list-style-type: none"> • Les accès piétonniers à l'école sont structurés selon les clientèles (service de garde, autobus, piétons, autos) et les moments de la journée.

**GRILLE D'ÉVALUATION DU COMITE CONSULTATIF D'URBANISME APPLICABLE POUR L'ÉTUDE D'UNE DEMANDE DE PPCMOI
EVALUATION TABLE FOR THE PLANNING ADVISORY COMMITTEE FOR REVIEW OF AN APPLICATION UNDER SCAOPI**

Adresse & numéro de dossier: 360 Clarke, 2019-00069

Date d'analyse: 29 mai, 4 sept et 1 octobre et 26 novembre 2019

								<ul style="list-style-type: none"> • Pour les accès véhiculaires, l'étude de circulation fournie (page 64 à 67, + Annexe P) illustre l'achalandage selon les rues, les directions et les heures de la journée. Le T.A.C. favorise le maintien du débarcadère des autobus scolaires sur Kitchener (scénario 2). Voir aussi notes à l'item 5.
8	Le projet recherche un équilibre entre l'intérêt individuel et l'intérêt collectif de manière à éviter que l'un se fasse au détriment de l'autre ;					X		Étant donné que le demandeur est une institution d'enseignement public, la mise en œuvre de l'agrandissement permet d'offrir de meilleurs espaces pédagogiques à la société montréalaise et à la communauté de Westmount.
9	Les composantes culturelles ou sociales du projet présentent des avantages pour la communauté ;					X		Le bâtiment a été conçu pour que certaines zones soient ouvertes au public après les heures de classe : les aires extérieures en tout temps, et l'agora, la salle multifonctionnelle, et les services connexes seront le sujet d'une possible entente avec la Ville.

*Applicable à tous les critères d'évaluation pour les projets particuliers : Tous les intervenants concernés (propriétaires, voisinage, ville) doivent pouvoir profiter d'une amélioration de la situation actuelle ou à tout le moins n'en subir aucun inconvénient additionnel.