

Projet de développement – Développement immobilier Quai de la Gare Sainte-Rose inc.

**Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur
le programme particulier d'urbanisme (PPU) Gare Sainte-Rose**

Développement immobilier Quai de la Gare Sainte-Rose inc.

31 mai 2021

Table des matières

Le résumé du mémoire	2
Présentation des auteurs	2
Argumentaire	3
Liste des recommandations (voir ci-dessus)	11

Le résumé du mémoire

(200 mots maximum)

Le présent mémoire met de l'avant les commentaires du promoteur *Développement immobilier Quai de la Gare Sainte-Rose inc.* quant au projet de programme particulier d'urbanisme de la Gare Sainte-Rose.

Les éléments mis de l'avant dans le présent mémoire visent notamment à rappeler que les éléments déjà discutés et convenus avec la ville de Laval devraient être respectés, minimalement quant aux démarches qui sont déjà suffisamment avancées.

Le présent mémoire met également de l'avant qu'en pratique, la mise en œuvre de certaines orientations du projet de PPU peut s'avérer contradictoires, dont en l'espèce les orientations 2 et 3 traitant respectivement des questions de mobilité/de déplacements et de la préservation et mise en valeur des caractéristiques environnementales. Les auteurs du présent mémoire sont respectueusement d'avis que les emprises des voies de circulation ne devraient pas avoir pour effet d'impacter les caractéristiques environnementales des lieux et requérir le remblayage additionnel de milieux humides et la coupe d'arbres matures additionnels.

Suivant l'analyse, deux recommandations sont formulées pour faciliter ultimement la mise en œuvre du Programme particulier d'urbanisme de la Gare Sainte-Rose.

Présentation des auteurs

Nom(s), prénom(s) et titre(s)	Sylvain Leduc - et - Sylvain Chartrand
Nom de l'organisation (si applicable)	<i>Développement immobilier Quai de la Gare Sainte-Rose inc.</i>
Description de l'organisation (si applicable)	Promoteur immobilier qui réalisera les travaux en lien avec la DSM-001

Argumentaire

Madame,
Monsieur,

Les soussignés sont représentants de la société Développement immobilier Quai de la Gare Sainte-Rose inc., laquelle est propriétaire de plusieurs lots localisés au sud de l'avenue des Terrasses, à l'ouest de la rue Sicard et au nord du boulevard Sainte-Rose E. (les « **Lots** »). Nous souhaitons procéder au développement de ce secteur et travaillons déjà avec la ville de Laval (la « **Ville** ») depuis plusieurs années à cette fin.

Ce projet de développement se scinde en plusieurs phases et permettra, à terme, d'accueillir plus de 550 nouveaux ménages (le « **Projet** »).

Considérant l'emplacement stratégique des Lots, ceux-ci étant situés dans une aire TOD identifiée au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, il va sans dire que le Projet représente un investissement majeur qui vise à offrir à la Ville un nouveau développement qui, de par sa localisation clé, sera en mesure de répondre aux besoins grandissants des citoyens, des industries et des commerces environnants, comme envisagé par les outils de planification régionaux. La Ville bénéficiera grandement de la mise en place du Projet, qui contribuera de manière importante à augmenter les offres résidentielles multiples sur son territoire et engendrera des recettes fiscales substantielles, sans parler de la visibilité économique considérable que celui-ci procurera à la région métropolitaine.

Dès le 22 mai 2019, l'entente de première étape relative au développement de la phase 1 (Phases 1A et 1B) a été conclue avec la Ville afin de permettre les étapes ultérieures visant le développement des premières phases (l'« **Entente de première étape initiale** »).

Nous avons procédé à l'analyse du projet de programme particulier d'urbanisme de la Gare Sainte-Rose (le « **Projet de PPU** »), notamment compte tenu du fait que les Lots sont localisés sur son futur territoire d'application et voici nos commentaires à son égard.

1. Historique des démarches entreprises à ce jour eu égard à la réalisation du Projet

Nous souhaitons d'abord souligner le fait que le Projet de PPU ne doit pas porter atteinte aux éléments déjà discutés et convenus avec la Ville quant au développement du Projet.

En date de ce jour, les éléments discutés avec la Ville quant à la réalisation du Projet portent principalement sur les phases 1A, 1B et 2. Ces phases sont celles localisées au nord du cours d'eau Brodeur. Il sera discuté ultérieurement du développement de la phase 3 localisée au sud du cours d'eau, puisque cette phase sera mise en place dans un second temps.

Les premières démarches entreprises quant au développement du Projet sont celles qui ont culminé en la délivrance, par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (le « **MELCC** ») et en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, du certificat d'autorisation no. 401122742 en date du 9 octobre 2015 [à valider] autorisant le remblayage complet de cinq marécages et d'une partie d'un marais et du cours d'eau Brodeur localisés sur les Lots aux fins du développement du Projet et notamment de deux rues (le « **CA22** »).

Afin d'obtenir le CA22, des engagements ont dû être souscrits auprès du MELCC quant à la conservation de plusieurs milieux naturels localisés sur les Lots. À ce titre, une servitude de non-construction et à des fins de conservation a d'ailleurs été signée en date du 11 novembre 2015 afin de permettre l'obtention du CA22 (la « **Servitude de non-construction** »). Les milieux naturels qui sont visés par la Servitude de non-construction sont localisés tout près des tracés des futures rues et adjacents au cours d'eau Brodeur. Ces derniers milieux ne peuvent faire l'objet de travaux aux fins de la réalisation du Projet.

C'est dans ce contexte et suivant l'obtention du CA22 que les démarches requises ont ensuite été entreprises pour obtenir la signature de l'Entente de première étape initiale, laquelle portait sur les phases 1A et 1B du Projet.

Par la suite, les démarches ont été entreprises afin d'obtenir l'approbation des plans d'implantation et d'intégration architecturale. Cette approbation a été obtenue en date du 8 juillet 2020 suivant les résolutions CE-202007-8-2157 et CE-202007-8-2158 du comité exécutif de la Ville.

Dès lors, l'implantation proposée des bâtiments quant au développement des phases 1A et 1B du Projet est acceptée et acquise, de telle sorte qu'aucune modification du Projet ne peut impacter l'implantation de ces bâtiments.

En parallèle, des démarches ont été entreprises auprès du MELCC et celles-ci ont culminé en la délivrance, par ce dernier en date du 25 mai 2020, de l'autorisation requise en vertu de l'article 22(3) LQE no 401915373, laquelle permet les travaux d'installation d'aqueduc et d'égouts sanitaires et pluviaux pour la phase 1A du Projet. Cette autorisation permet la mise en place des infrastructures municipales sous la rue « A » du Projet.

D'autres démarches ont également été entreprises auprès du MELCC pour obtenir une autorisation similaire pour procéder au développement des infrastructures de la phase 1A du Projet. Cette autorisation a été délivrée en date du 8 mars 2021 par le MELCC (autorisation no 401995094), de telle sorte que les phases 1A et 1B du Projet bénéficient, à ce jour, de toutes les autorisations requises du MELCC afin qu'elles soient entamées.

Dans le cadre des discussions intervenues avec la Ville quant à l'élaboration et au développement du Projet, il a été requis de procéder à une modification de l'Entente de première étape initiale afin de la scinder en deux, de façon à permettre la signature de (i) l'entente de deuxième étape pour permettre la réalisation des travaux visant la mise en place de la rue A aux fins des phases 1A et 1B ; et de (ii) l'entente de première étape quant à la phase 2 du Projet pour les rues B et C jusqu'au cours d'eau Brodeur (l' « **Entente révisée** »).

C'est dans ce contexte que lors des discussions en lien avec l'Entente révisée, le tracé et l'emprise des rues B et C (jusqu'au cours d'eau Brodeur quant à celle-ci) ont été acceptés par tous. C'est notamment suivant plusieurs demandes de la Ville que nous avons procédé à certaines modifications du plan d'implantation de la phase 2 du Projet aux fins de pouvoir procéder à la signature de l'Entente révisée.

Avant même de pouvoir procéder à la signature de l'Entente révisée, il nous a été nécessaire de faire préparer les études de conception préliminaires en lien avec les infrastructures municipales des rues B et C. Ces étapes ont déjà été réalisées et les plans et devis préliminaires ont été soumis à la Ville et approuvés par le service de l'ingénierie.

L'Entente révisée a par la suite été revue par les divers services de la Ville, lesquels en ont accepté les termes permettant ainsi d'aller de l'avant avec sa signature.

Le plan d'implantation accepté et faisant partie de l'Entente révisée est joint à la présente pour en faire partie intégrante (le « **Plan d'implantation** »). Celui-ci permet également de visualiser les milieux qui sont visés par la Servitude de non-construction, dont aucun travaux ne peuvent y être aménagés, de même que l'implantation des bâtiments déjà acceptée par la Ville. En plus du tracé des rues B et C et de leur gabarit/emprise au sol, il prévoit également la mise en place d'une piste multifonctionnelle à l'ouest du Projet, laquelle doit permettre d'atteindre le boulevard Sainte-Rose E. au sud.

À ce titre, suivant cette acceptation, nous avons procédé à la signature de l'Entente révisée en date du 26 avril 2021. En date du 19 mai 2021, le comité exécutif de la Ville a recommandé au Conseil municipal d'approuver la modification de l'Entente de première étape initiale pour que les termes de celle-ci soient remplacés par ceux de l'Entente révisée et a conséquemment recommandé au Conseil municipal de procéder à la signature de l'Entente révisée, le tout par le biais de sa résolution CE-20210519-1622.

En date du 1^{er} juin 2021, il est prévu que la Ville approuve la modification de l'Entente de première étape initiale et qu'elle approuve incidemment la signature de l'Entente révisée, tel qu'il appert de l'ordre du jour de la séance du 1^{er} juin 2021, à son point 10.15.

Par conséquent, à ce jour, et par la signature de l'Entente révisée, les travaux quant à la réalisation de la rue A pourront débuter suivant la réunion de démarrage qui devrait avoir lieu incessamment. Nous pourrions aller de l'avant avec le dépôt des autres autorisations requises (MELCC – pour les infrastructures, et PIIA à la Ville pour l'implantation et le caractère architectural) quant à la réalisation des rues B et C et des bâtiments y étant adjacents, le tout en fonction des éléments déjà discutés et acceptés par la Ville quant à l'implantation globale.

Quant à la phase 3 du Projet (au sud du cours d'eau Brodeur), les discussions entourant celle-ci auront lieu ultérieurement.

Considérant les éléments énumérés précédemment qui ont déjà été discutés et acceptés par la Ville, nous souhaitons qu'ils soient respectés.

2. Commentaires sur le Projet de PPU

Le Projet de PPU identifie à titre de troisième orientation le fait de préserver et de valoriser une trame verte et bleue (Projet de PPU, p. 19), ce avec quoi nous sommes d'accord.

À ce titre et pour notre part, nous avons élaboré le Projet et ses diverses phases en fonction des éléments d'intérêts environnementaux et en tenant compte des autorisations émises par le MELCC à ce titre.

Quant à l'orientation 2 du Projet de PPU, elle met de l'avant l'importance d'une trame urbaine connectée et d'une mobilité améliorée. Cette orientation vise notamment à faciliter les déplacements en transports en commun et les déplacements des piétons et cyclistes sur l'ensemble du secteur visé par le PPU. Quant à nous, le Projet respecte déjà les éléments visés par cette orientation puisqu'il intègre déjà une piste multifonctionnelle qui permettra tant aux cyclistes qu'aux piétons de se déplacer facilement dans le secteur.

Toutefois, nous constatons qu'en fonction de ce que propose actuellement le Projet de PPU, la conciliation pratique de ces deux orientations est difficilement atteignable.

a) Aménagements proposés des voies de circulation

Plus spécifiquement, la section 3.1.4 du Projet de PPU prévoit les tracés et aménagements de voies de circulation proposés (Projet de PPU, p. 42).

Il est également indiqué que « *le tracé et l'emplacement des voies de circulation peuvent différer par rapport à ceux projetés, et ce, afin de permettre d'apporter les rajustements nécessaires pour tenir compte des contraintes physiques et/ou naturelles du milieu dans lequel cette nouvelle rue ou ce prolongement de rue s'insère* ». (Projet de PPU, p. 42)

Nous comprenons que les tracés de rues proposés au Projet de PPU ne sont pas nécessairement finaux et qu'ils seront appelés à être modifiés, le cas échéant, pour les raisons précitées.

Cette mention est importante et devrait être privilégiée en l'espèce par la Ville pour permettre, le cas échéant, des ajustements quant aux tracés et aux emprises de rues sur tout le territoire visé par le Projet de PPU. Nous recommandons toutefois qu'une mention spécifique soit ajoutée pour couvrir également les cas où certains éléments ont déjà été acceptés par la Ville et/ou sont à un stade suffisamment avancé pour ne pas devoir les modifier.

Dans notre cas, le Projet de PPU propose, à sa figure 3-3 (Projet de PPU, p. 44), un aménagement quant aux rues B et C du Projet. Cet aménagement proposé prévoit une distance totale de 26,4 mètres d'emprises de rues et de passages piétonniers et/ou piste cyclable.

Actuellement et en fonction des éléments convenus avec la Ville aux fins de l'Entente révisée et tel que l'indique le Plan d'implantation, le tracé et les emprises quant aux rues B et C ne sont pas ceux proposés par le Projet de PPU, ayant des emprises au sol moins larges de 24,4 mètres, plutôt que 26,4 mètres proposés par le Projet de PPU. Le Projet de PPU propose donc une augmentation de deux (2) mètres des emprises de rues par rapport à ce qui a déjà été accepté dans le cadre de l'Entente révisée. L'aménagement des rues proposé par le Projet de PPU requiert également d'autres modifications dont notamment l'augmentation de la largeur du pavage, qui passerait de 14 mètres plutôt que de 11,4 mètres actuellement prévu.

Les emprises de rues du Projet tel qu'identifiées au Plan d'implantation ont été conçues en fonction des études sur la circulation réalisées par le passé et permettront une circulation fluide dans ce secteur. Il n'est donc pas nécessaire d'en élargir les emprises afin de satisfaire les orientations du Projet de PPU.

Or, la mise en place des emprises de rues de 26,4 mètres proposées par le Projet de PPU nous apparaît être contraire à l'objectif de préservation et de valorisation des contraintes environnementales du secteur.

À ce titre, le CA22 identifie déjà lesquels des milieux humides localisés sur les Lots peuvent être remblayés et lesquels doivent être conservés. Le fait d'élargir l'emprise des rues B et C en fonction de ce qui est proposé au Projet de PPU (ce qui requiert donc un élargissement de deux (2) mètres) nécessiterait le remblayage de milieux humides additionnels, lequel n'est pourtant pas autorisé par le MELCC.

Non seulement cela aurait des impacts néfastes sur les milieux humides et leurs fonctions écologiques, mais cela contreviendrait aux engagements souscrits auprès du MELCC quant à leur conservation. Dans tous les cas, la Servitude de non-construction empêche la réalisation de travaux dans ces superficies.

De surcroît, ces milieux humides qui doivent être conservés sur les Lots en fonction du CA22 sont identifiés par la Ville comme étant des « milieux humides d'intérêt présumés » visés par son *Règlement de contrôle intérimaire numéro M.R.C.L.-11 concernant la protection des milieux humides d'intérêt* (le « RCI ») adopté le 7 juillet 2020. Ces milieux humides sont identifiés à l'annexe A du RCI comme tels.

Dans ce contexte, la mise en œuvre de la proposition d'aménagement des rues B et C retrouvée au Projet de PPU irait à l'encontre du RCI de la Ville en ce qu'elle requiert le remblayage de milieux humides jugés d'intérêt par la Ville, alors que l'emprise actuelle de ces rues visées par l'Entente révisée ne requiert pas de tels empiètements.

En plus de l'atteinte précitée aux milieux humides, la mise en œuvre de l'aménagement proposé dans le cadre du Projet de PPU quant aux rues B et C et leur élargissement nécessiteraient également l'abattage d'un plus grand nombre d'arbres matures sur les Lots, lequel abattage n'est pas requis en fonction des plans actuellement envisagés.

De plus et tel qu'indiqué ci-dessus, les aménagements proposés quant aux rues B et C par le Projet de PPU auraient pour effet d'augmenter de 22 % la largeur du pavage de ces rues, puisque ces rues sont actuellement conçues pour avoir une largeur pavée de 11,4 mètres et le Projet de PPU propose plutôt une largeur pavée de 14 mètres.

Cela contribuera davantage à la formation d'ilots de chaleurs, alors que l'objectif devrait plutôt être de les diminuer.

Nous portons par ailleurs à l'attention de la Ville que le Projet de PPU propose la mise en place de stationnements d'une largeur de 3,50 mètres de part et d'autre des rues B et C, alors que la largeur des stationnements actuellement prévue quant aux rues B et C aux fins de l'Entente révisée est plutôt de 2,30 mètres. À elle seule, cette proposition du Projet de PPU apporte un ajout de 2,40 mètres de plus de surface pavée aux fins des stationnements (1,20 mètres de chaque côté de la rue). Cet ajout est, selon nous, tout simplement non justifié. La largeur de 2,30 mètres est tout à fait suffisante pour les fins du secteur. Ainsi, une diminution des largeurs des stationnements proposés au Projet de PPU (3,50 mètres) à celle actuellement prévue aux plans en lien avec l'Entente révisée (2,30 mètres) permettrait un gain quant aux espaces végétalisées et, au final, ne nécessiterait pas l'élargissement des emprises des rues B et C.

En plus de l'augmentation des largeurs pavées des rues augmentées, l'aménagement proposé par le Projet de PPU des rues B et C engendrerait aussi l'élimination des noues qui doivent être mises en place de part et d'autre des rues B et C. Ces noues assurent pourtant des fonctions quant à la gestion des eaux pluviales, mais elles s'avèrent également être des espaces végétalisés additionnels qui permettraient une fois de plus la diminution des ilots de chaleur. L'aménagement proposé des rues B et C au Projet de PPU nous apparaît encore une fois aller à l'encontre des objectifs visant à préserver et valoriser les aspects environnementaux du secteur.

Considérant ce qui précède, la mise en œuvre des aménagements proposés au Projet de PPU quant aux rues B et C et leur élargissement par rapport à leur emprise actuellement acceptés par la Ville porteraient atteinte aux caractéristiques environnementales du secteur (atteinte aux milieux humides, coupes d'arbres matures additionnelle, remplacement des noues végétalisées de part et d'autre des rues, largeur pavée additionnelle des rues), ce qui va à l'encontre de l'orientation numéro 3 du Projet de PPU visant une meilleure protection et une valorisation des éléments naturel et ultimement favorisera la création d'ilots de chaleur, ce qui n'est pas souhaité pour un tel développement.

Par ailleurs, les tracés et emprises de la rue B actuels (acceptés par le biais de l'Entente révisée) concordent avec l'aménagement de la rue Sicard localisée à l'est du Projet. L'aménagement proposé au Projet de PPU quant à la rue B ne concorde toutefois pas avec le prolongement de la rue Sicard. Cet élément additionnel tend vers une modification de l'aménagement qui y est proposé pour respecter le tracé et l'emprise actuellement acceptés à l'Entente révisée.

C'est dans ce contexte que nous recommandons de modifier les propositions d'aménagement de rues B et C pour respecter les aménagements actuellement proposés et déjà convenus avec la Ville, lesquels respectent le CA22, la Servitude de non-construction et sont de moindre impact quant aux caractéristiques environnementales du Projet.

Cela évitera également des pertes de temps, d'énergies et de ressources financières qui devraient s'ajouter à celles que nous avons déjà supportées quant à l'élaboration des plans d'ingénierie et d'implantation pour l'aménagement de ces rues, étant entendu que ces éléments ont déjà été discutés à maintes reprises et ultimement acceptés par la Ville (en ce qui concerne la rue C, les discussions se sont arrêtées et les éléments convenus ont été interrompus quant à son aménagement jusqu'au futur rond-point).

b) Aménagement proposé de la piste multifonctionnelle du Projet

Le Projet de PPU propose également qu'une piste cyclable et qu'un passage pour piétons soient mis en place de part et d'autre des futurs tracés des rues B et C.

Par contre, et tel qu'indiqué ci-dessus, nous avons déjà convenu qu'une piste multifonctionnelle (intégrant ces éléments) allait être mise en place pour le Projet.

Ce choix quant à l'implantation de cette piste a déjà été discuté avec la Ville à maintes reprises et sa localisation proposée à l'ouest du Projet visait notamment à ce que les piétons et cyclistes bénéficient de leur propre piste plutôt que de devoir emprunter une piste localisée près des voies de circulation, augmentant ainsi considérablement leur sécurité.

Le Projet de PPU va donc à l'encontre des éléments déjà discutés et pourrait, selon nous, engendrer des enjeux de sécurité par rapport au tracé actuel de ladite piste proposée.

Nous sommes donc d'avis qu'il y aurait lieu de permettre le *statu quo* quant à la localisation de la piste multifonctionnelle en fonction de son tracé déjà discuté et accepté par la Ville.

Dans la mesure où la Ville tenait quand même à ce que celle-ci soit localisée de part et d'autre des voies de circulation proposées, nous sommes d'avis qu'une seule alternative est possible.

La piste multifonctionnelle pourrait respecter son emplacement actuellement envisagé jusqu'au deuxième bâtiment résidentiel localisé à l'ouest de la rue C (bâtiment multifamilial). Elle pourrait par la suite, suivant le bassin de la phase 2-B, bifurquer vers l'est et aller rejoindre la rue C. Cela permettrait donc que l'élargissement proposé et l'intégration de la piste cyclable soient effectués uniquement après le rond-point de la rue C, dans la section à partir de ce point jusqu'au boulevard Sainte-Rose, au sud.

Vous trouverez ci-joint un croquis illustrant l'alternative proposée et qui pourrait être réalisable.

Outre cette alternative, nous jugeons qu'il y aurait lieu de respecter le tracé actuel de la piste multifonctionnelle quant au Projet.

3. Conclusions et recommandations

Suivant notre analyse, nous sommes d'avis que le Projet de PPU ne devrait pas aller à l'encontre des éléments déjà discutés et acceptés par la Ville quant à l'élaboration du Projet. Tout le temps, les énergies et ressources financières déjà alloués à ce jour quant à l'aménagement du Projet ne doivent pas l'avoir été en vain, ce qui serait au minimum contre-productif pour tous.

L'élément qui nous apparaît le plus problématique quant au Projet de PPU est la conciliation pratique, quant au Projet, de ses orientations 2 et 3 traitant respectivement des questions de mobilité/de déplacements et des aspects environnementaux.

En effet, en ce qui concerne le Projet, nous avons constaté que l'aménagement proposé des rues B et C irait à l'encontre des orientations environnementales contenues au Projet de PPU.

En effet, cet aménagement requerrait l'élargissement de ces voies de circulation par rapport à leur emprise actuellement acceptée dans le cadre de l'Entente révisée, ce qui nécessiterait la destruction de milieux humides additionnels, la coupe d'arbres matures additionnels, le remplacement des noues qui sont des espaces végétalisées ayant des fonctions quant à la gestion des eaux pluviales et, ultimement, l'augmentation des largeurs pavées des rues, ce qui favorise la création d'îlots de chaleur plutôt que leur diminution. Ces éléments ne concordent pas avec l'orientation 3 du Projet de PPU visant la préservation et la valorisation des caractéristiques environnementales du secteur. Les aménagements proposés quant aux rues B et C ne concordent également pas avec le prolongement de la rue Sicard, à l'est.

Quant à la piste multifonctionnelle, nous croyons également que sa localisation telle que présentement acceptée dans le cadre de l'Entente révisée devrait maintenir le *statu quo*, notamment pour éviter des enjeux de sécurité publique, alors que son emplacement actuel nous apparaît plus sécuritaire pour ses usagers par rapport à celui proposé au Projet de PPU. Dans la mesure où la Ville souhaite absolument intégrer celle-ci à même les tracés des rues du Projet, nous croyons qu'une telle modification est uniquement possible à partir du rond-point de la rue C, et ce, jusqu'au boulevard Sainte-Rose, le tout afin de minimiser ses impacts quant au Projet et quant à la sécurité de ses usagers.

C'est dans ce contexte que nous formulons les deux recommandations suivantes quant au Projet de PPU :

- i. Modifier les termes de la mention de la page 42 du Projet de PPU, section 3.1.4, afin qu'un assouplissement quant aux voies de circulation soit également possible en fonction des éléments déjà discutés et convenus avec la Ville. Nous proposons la formulation suivante :

« Le tracé et l'emplacement des voies de circulation peuvent différer par rapport à ceux projetés, et ce, afin de permettre d'apporter les rajustements nécessaires pour tenir compte des contraintes physiques et/ou naturelles du milieu dans lequel cette nouvelle rue ou ce prolongement de rue s'insère, de même que des éléments déjà discutés et convenus avec les divers intervenants au dossier ». (Projet de PPU, p. 42)

- ii. Modifier les aménagements proposés tels que déjà approuvés et visés par l'Entente révisée quant aux rues B et C du Projet afin de respecter les emprises de ces rues, ce qui amènerait notamment une minimisation des atteintes aux caractéristiques

environnementales du secteur (milieux humides, arbres matures, noues) et une diminution des largeurs pavées des rues, ce qui diminue les risques liés à la création des îlots de chaleurs.

La modification des aménagements proposés devrait également inclure le fait de retirer la piste cyclable et les passages piétons à même ces rues, puisque la piste multifonctionnelle déjà prévue au Projet permet d'atteindre l'objectif souhaité par ces aménagements.

Bien que ces recommandations soient en lien plus spécifiquement avec le Projet, nous sommes respectueusement d'avis qu'elles devraient être traitées de façon à s'appliquer à tous les autres projets en cours et pour l'ensemble du secteur visé par le Projet de PPU.

Ces recommandations sont formulées pour faciliter ultimement la mise en œuvre du PPU.

Nous demeurons à la disposition des représentants de la Ville pour discuter plus amplement du tout, au besoin.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Développement immobilier Quai de la Gare Sainte-Rose inc.

(s) Sylvain Leduc

(s) Sylvain Chartrand

Sylvain Leduc

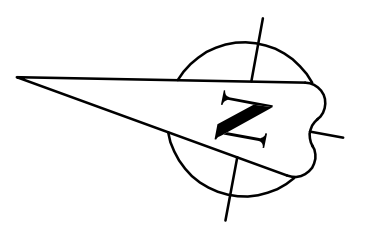
Sylvain Chartrand

p.j. Plan d'implantation du Projet visé par l'Entente révisée
Croquis d'un tracé alternatif de la piste multifonctionnelle

Liste des recommandations (voir ci-dessus)

(Si applicable)

Recommandation 1 :	Voir section 3 de l'argumentaire ci-dessus.
Recommandation 2 :	Voir section 3 de l'argumentaire ci-dessus.
Recommandation 3 :	
Recommandation 4 :	
Recommandation 5 :	
Recommandation 6 :	
Recommandation 7 :	
Recommandation 8 :	



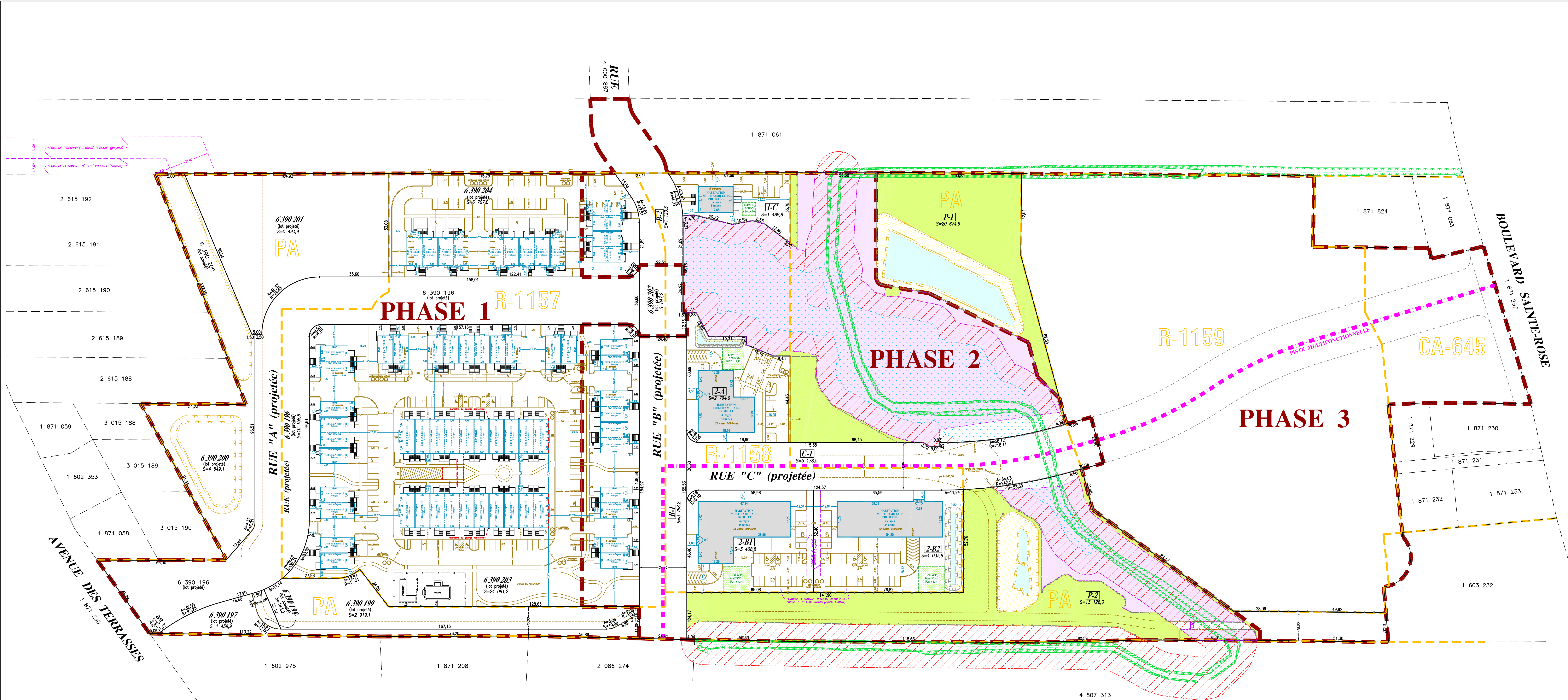
PROJET QUAI DE LA GARE SAINTE-ROSE

NOTES GÉNÉRALES

- Ce projet d'implantation a été préparé à la demande de DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER QUAI DE LA GARE - STE-ROSE INC.
- Ce projet d'implantation est sujet à l'approbation de la municipalité avant le début de la construction.
- Ce projet d'implantation est basé sur le plan de T.L.A. architectes, en date du 2 mars 2021, projet no.17-345 "ENS. RES. QUAI DE LA GARE - STE-ROSE" ainsi que des plans de Michel Lavoie, ingénieur, en date du 5 mars 2021, rév. 2, projet no. 100089, réf. L700116C.
- Les milieux humides proviennent des données de Dominic Sénécal, biologiste, selon un levé effectué en 2010.
- Les lots 6 390 196 à 6 390 204 ne sont pas déposés officiellement.
- Ce projet d'implantation est sujet à l'approbation d'une demande de dérogation auprès de la municipalité pour les marges minimales requises en projet intégré.

LÉGENDE

- Totus existant
- Totus de bassin projeté (public/privé)
- Centre de fossé existant
- Milieux humides
- Bande riveraine (Largeur = 10m)
- Bassin projeté
- Parc projeté
- Servitude de conservation (no. inscr. 21 959 574)
- Limite de zonage
- Limite de phase



NO.	REVISIONS	DATES

Les mesures indiquées sur ce document sont en mètres (SI).
1 pied (mesure anglaise) = 0,3048 mètre.

MÉTRICA
ARPENTEURS-GÉOMÈTRES INC.

4650, boul. des Laurentides
Laval (Québec)
17K 2J4
450 625 7580
450 625 3088
Info@metrica.qc.ca

3879, boul. Taschereau
Bureau 240
Longueuil (Québec)
J4T 3G5

PROJET D'IMPLANTATION

Prépare et signé numériquement à Laval

DENS AYOTTE, arpenteur-géomètre

Copie certifiée conforme

LOTIS/NOUS:	VOIR PLAN
CADASTRE OFFICIEL:	CADASTRE DU QUÉBEC
CIRCONSCRIPTION FONCIÈRE:	LAVAL
MUNICIPALITÉ:	VILLE DE LAVAL
ECHELLE: 1/750	DATE: 2021-03-09

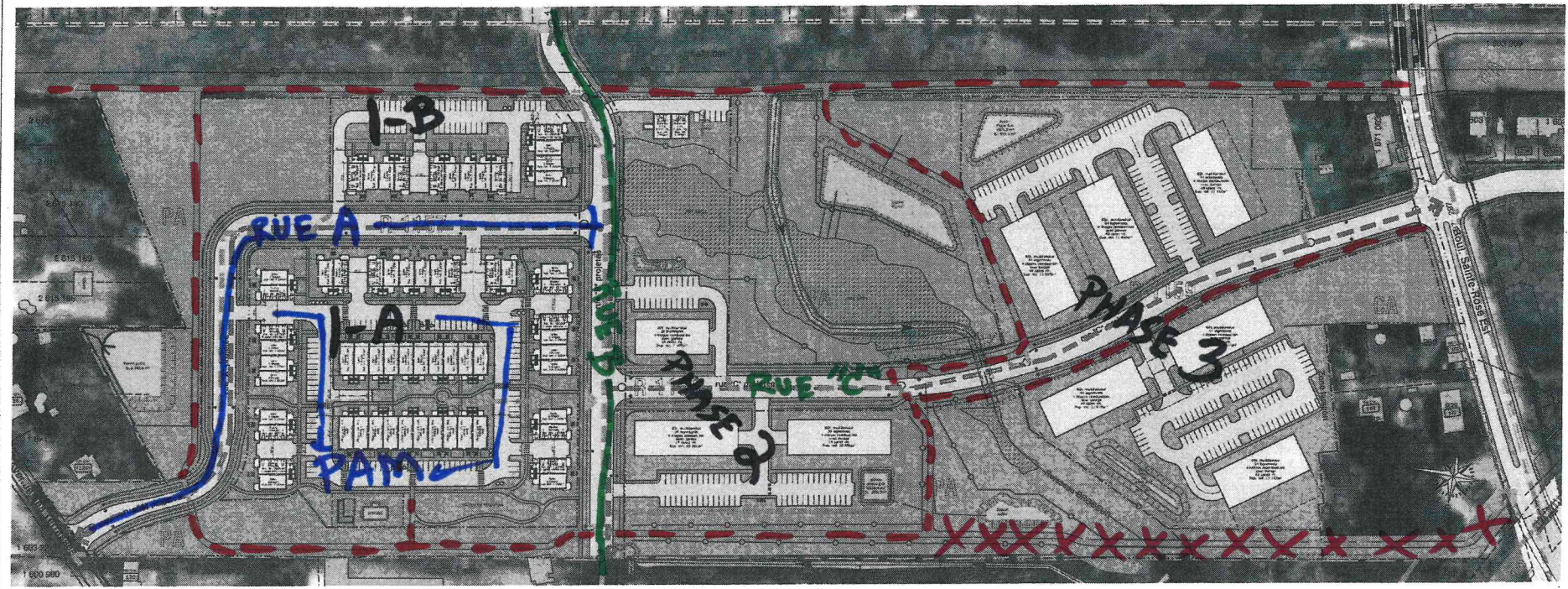
MINUTE: 13 195 MANDAT: 14703 DOSSIER: 4048

--- PISTES CYCLABLES
 x x x x x PISTES CYCLABLES À ANNULER

LÉGENDE

- · — · — LIGNE DE LOT (VOIR ARPENTEUR-GÉOMÈTRE)
- — — — LIMITE LIMITE DU ZONAGE
- — — — LIEN PIÉTONNIER PUBLIC
- — — — LIEN PIÉTONNIER PRIVÉ

PHASE 1-B et 1-A



17-345
 Mise au marché: 2019-07-17 17:34:50
 Informations: 15 km 500 824 12

Implantation du projet

Échelle : AUCUNE

Le contenu de ce document est une propriété intellectuelle de TLA Architectes. Aucune utilisation totale ou partielle ne peut être faite sans l'autorisation écrite de son auteur.

2020-06-15

01/76

17-345
Ens. Rés. Quai de la Gare Ste-Rose
 Laval (Québec)

TLA - SIÈGE SOCIAL
 2372, boul. St-Martin est
 Laval (Québec) H7E 5A4
 ☎ 450 629-9992
 📠 450 629-9994
 📧 info@tla-architectes.com

