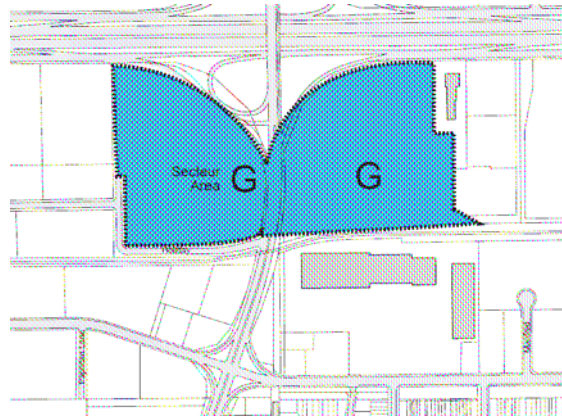


Chapitre 9

DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR « G »

Territoire assujéti aux dispositions du présent chapitre

61. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au secteur identifié par la lettre « G », tel que délimité sur le « Plan des secteurs assujéti » annexé au présent règlement comme Annexe « 1 » pour en faire partie intégrante.



Interventions assujétiées à l'approbation préalable d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale

62. Dans le secteur « G », l'émission d'un permis de lotissement et l'émission d'un permis de construction ou d'un certificat d'autorisation pour permettre la construction, l'agrandissement ou la modification d'un bâtiment ou l'aménagement d'un terrain, que cet aménagement comprenne une aire de stationnement ou non, sont assujétiées à l'approbation préalable, par le Conseil, d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale, selon la procédure établie au chapitre 2 du présent règlement.
63. Toute demande d'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale préalable à l'émission d'un permis de lotissement peut être incluse dans la demande d'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale préalable à l'émission d'un premier permis de construction.

Documents supplémentaires requis

64. Dans le secteur « G », en plus des documents et informations requis en vertu de l'article 20 du présent règlement, toute demande d'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale doit être accompagnée
1. d'un plan d'ensemble de tous les terrains compris dans la zone, telle que délimitée au Plan de zonage, montrant :
 - i) la subdivision proposée et l'affectation proposée pour chaque lot;
 - ii) l'implantation, les dimensions approximatives et la superficie de plancher de chacun des bâtiments projetés ;
 - iii) l'emplacement approximatif des circulations véhiculaires et piétonnières, des aires de stationnement requises en vertu du règlement de zonage, des espaces récréatifs et des autres espaces verts, ainsi que la position de chacun des accès véhiculaires à chacun des lots depuis la voie publique;
 - iv) le raccordement des réseaux de circulation véhiculaire et piétonnière avec les réseaux des terrains adjacents ou situés l'autre côté de toute rue qui borde le terrain visé par la demande;
 - v) la séquence de mise en oeuvre du projet et la date approximative de mise en chantier de chacune des phases.

2. d'esquisses préliminaires de chacun des bâtiments prévus sur chacun des lots, lesdites esquisses devant à tout le moins montrer la volumétrie générale du bâtiment (largeur, profondeur et hauteur), la forme du toit et les matériaux de revêtement des murs et du toit, y compris leur couleur, ainsi que la position des entrées principales et des entrées des aires de stationnement intérieures;
3. dans le cas où le projet devrait être réalisé par phases, les aménagements prévus pour assurer la propreté des terrains devant être développés lors d'une phase subséquente.

Objectifs

- 65.** Dans le secteur « G », les objectifs en fonction desquels une demande d'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale doit être évaluée sont les suivants:
1. Assurer le développement d'un ensemble mixte de bureaux, de commerces (y compris un ou des hôtels) et d'appartements de qualité, adapté à la densité et à la diversité du trafic sur le réseau routier périphérique, de façon à constituer un espace véritablement urbain, animé, propice aux échanges et susceptible de devenir une composante majeure du centre-ville de Pointe-Claire et, éventuellement, de l'ensemble de l'Ouest de l'Île.
 2. Favoriser la création d'un environnement structuré, attrayant et sécuritaire pour les piétons en aménageant les différentes fonctions et les réseaux de circulation et les aires de stationnement de façon à limiter les déplacements motorisés à l'intérieur du complexe et favoriser la circulation piétonnière.
 3. Préserver et enrichir la qualité du paysage bâti du corridor de l'autoroute Transcanadienne dans sa section qui traverse Pointe-Claire.
 4. Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère de Pointe-Claire tout en assurant une certaine homogénéité architecturale dans l'ensemble du projet.
 5. Permettre la construction de bâtiments ou de complexes résidentiels de qualité, adaptés au caractère essentiellement commercial du milieu et à la densité et la diversité de la circulation sur le réseau routier périphérique.
 6. Limiter les impacts des constructions en hauteur sur les conditions de vent et d'ensoleillement.

Critères relatifs à l'implantation

- 66.** En ce qui a trait à l'implantation des bâtiments, les critères en fonction desquels le plan d'implantation et d'intégration architecturale sera évalué sont les suivants:
1. Les bâtiments devraient être implantés de façon ordonnée, selon une géométrie évidente dictée par la forme du site, les relations fonctionnelles entre chacun des bâtiments, la vue ou l'ensoleillement.
 2. Le recul minimum de tout bâtiment par rapport à toute voie publique devrait être égal à la moitié de sa hauteur, sans jamais être moindre que la marge avant minimale telle qu'établie au règlement de zonage.

3. Tout au plus les deux tiers de la superficie du terrain devraient être occupés par des surfaces imperméables; pour les fins des présentes, un toit dit « vert » sera considéré comme une surface perméable.
4. Dans la mesure du possible, les bâtiments devraient être conçus et implantés de façon à ce que les aires de service ne soient pas visibles de la voie publique.
5. Aucun immeuble de bureaux ou autre bâtiment commercial ne devrait être implanté à moins de 25 mètres d'un bâtiment résidentiel.

Critères relatifs à l'architecture

67. En ce qui a trait à l'architecture des bâtiments, les critères en fonction desquels le plan d'implantation et d'intégration architecturale sera évalué sont les suivants:

1. Toutes les constructions de la zone devraient constituer visuellement un même ensemble ; pour ce faire, le concepteur devrait recourir à une thématique ou à une stratégie architecturale reconnue, comme par exemple l'utilisation des mêmes matériaux ou combinaisons de matériaux, des mêmes détails, des mêmes couleurs ou combinaisons de couleurs ou des mêmes formes, tout en utilisant, pour chacun des bâtiments, une architecture qui reflète sa fonction.
2. Toute construction devrait être de grande qualité. Les matériaux ou les combinaisons de matériaux devraient dénoter un souci d'authenticité et de sobriété. Le choix d'une couleur de matériau pourra être refusé s'il est jugé que cette couleur n'est pas compatible avec le caractère du voisinage. Les matériaux de revêtement devraient être le béton préfabriqué, la maçonnerie de brique, de pierre ou de pierre reconstituée, le verre ou tout autre matériau considéré de qualité équivalente par la Ville de Pointe-Claire.
3. Le traitement architectural des bâtiments entièrement commerciaux ou de bureaux devrait être différent de celui des bâtiments résidentiels tout en démontrant une volonté d'intégration.
4. Toutes les façades d'un même bâtiment devraient présenter un même traitement intégré et cohérent; le même matériau ou la même combinaison de matériaux de revêtement devrait être utilisé sur toutes les façades, visibles de la rue ou non.
5. Toute structure destinée au stationnement devrait s'harmoniser avec les bâtiments commerciaux et présenter une qualité architecturale au moins équivalente.
6. Tout équipement mécanique susceptible d'être visible depuis une voie publique ou une place publique devrait être intégré au bâtiment ou dissimulé par un écran s'intégrant à l'architecture du bâtiment.
7. Aucun bâtiment de plus de 6 étages ou 23 mètres de hauteur ne devrait être conçu ou implanté de façon à réduire l'ensoleillement dans une pièce habitable d'un immeuble résidentiel à midi le 21 juin ou, n'importe quel jour de l'année, à projeter indûment de l'ombre sur un terrain résidentiel.
8. Aucun bâtiment de plus de 6 étages ou 23 mètres de hauteur ne devrait être conçu ou implanté de façon à :

- i) générer un impact éolien dont la vitesse moyenne au sol, calculée sur une base horaire, soit supérieure à 15 km/h en hiver ou 22 km/h en été, avec une fréquence maximale de dépassement correspondant à 25% du temps sur une voie publique et 10% dans un parc, une place publique ou un lieu de détente;
 - ii) générer des rafales au sol qui dépassent une vitesse au sol de 75 km/h plus de 1% du temps, la période de référence pour l'évaluation de la rafale devant être de 2 secondes ou moins, avec une turbulence de 30%.
9. Les bâtiments résidentiels devraient présenter une construction de qualité, avec de grandes pièces, une fenestration abondante, des balcons et une bonne insonorisation; ils devraient être conçus et orientés de façon à assurer un ensoleillement adéquat des appartements.
 10. Des mesures devraient être prises, au plan du design architectural ou de l'aménagement paysager, pour assurer l'intimité des résidents et les protéger du bruit et des autres inconvénients associés aux activités commerciales ou au trafic, notamment en évitant les logements ou appartements avec des fenêtres ou des espaces extérieurs situés à moins de 30 mètres d'une artère ou, lorsque cela est impossible, en réduisant les inconvénients associés à cette situation par la plantation d'arbres ou d'arbustes permettant de créer un écran assurant une séparation visuelle entre un bâtiment et une artère.
 11. Le verdissement des toits devrait être encouragé.
 12. Tout agrandissement ou modification d'un bâtiment existant devrait respecter son caractère original et s'intégrer à son architecture et à son style.

Critères relatifs à l'aménagement du terrain

- 68.** En ce qui a trait à l'aménagement du terrain, les critères en fonction desquels le plan d'implantation et d'intégration architecturale sera évalué sont les suivants:
 1. Les aires de stationnement extérieures devraient être situées près des entrées des bâtiments tout en minimisant le plus possible la longueur des trajets que doivent parcourir les voitures entre la voie publique et lesdites aires de stationnement.
 2. Les accès véhiculaires à chacun des lots devraient être situés de façon à minimiser les inconvénients pour la circulation sur les voies publiques desservant lesdits lots, en tenant notamment compte des accès véhiculaires aux autres lots desservis par les mêmes voies.
 3. Les réseaux de circulation piétonnière ou cycliste devraient être conçus pour favoriser une circulation interne sécuritaire et un accès facile aux réseaux existants ou prévus en périphérie du secteur.
 4. Toute possibilité d'entreposage extérieur devrait être exclue.
 5. Tout bâtiment devrait être équipé d'un système de récupération et d'entreposage (entre deux cueillettes) des produits ou matières recyclables.

6. Les aires à rebuts et d'entreposage des bacs de recyclage devraient être intégrées à l'architecture des bâtiments et ne devraient pas être visibles de la voie publique ou des voies de circulation piétonnière; elles devraient être conçues de façon à minimiser les impacts, notamment les bruits et les odeurs.
7. Les quais et les aires de chargement ou de déchargement devraient être situés et aménagés de façon à minimiser les impacts associés à la circulation des véhicules et aux activités de livraison ou d'expédition, particulièrement à proximité des bâtiments résidentiels.
8. Dans un bâtiment résidentiel ou de bureaux, au moins 40% des cases de stationnement requises en vertu du règlement de zonage devraient être situées à l'intérieur du bâtiment
9. Tout parc de stationnement extérieur desservant un immeuble de bureaux, un hôtel ou une autre fonction commerciale devrait être séparé de tout terrain occupé par un bâtiment résidentiel et de toute voie publique par une bande de verdure, plantée d'arbres et d'arbustes, d'au moins 6 mètres de largeur.
10. Au moins 40% des cases de stationnement extérieures desservant un hôtel devraient être dissimulées de la voie publique et des autres composantes du projet d'ensemble par un écran végétal, un talus, un mur architectural ou une stratégie équivalente.
11. Tout bâtiment ou ensemble résidentiel devrait comporter une ou des aires extérieures aménagées d'une superficie totale minimale de 5 m² par logement ou appartement (excluant toute superficie affectée à la circulation des véhicules ou au stationnement) et réservées pour les seuls besoins des résidents.
12. Pour éviter les grandes superficies asphaltées et fournir quelques espace ombragés, tout parc de stationnement extérieur devrait être fractionné en aires d'au plus 6 000 mètres carrés par des îlots gazonnés et plantés d'arbres.
13. Tout écran végétal, talus, bande de verdure, aire extérieure aménagée, îlot gazonné et planté d'arbres ou d'arbustes ou autre aménagement requis en vertu des alinéas 9, 10, 11 ou 12 ci-dessus devrait faire l'objet d'un plan préparé par un architecte-paysagiste et comporter suffisamment d'arbres ou d'arbustes de calibre ou de taille suffisants pour remplir sa fonction d'écran ou créer des aires ombragées significatives.
14. Tout parc de stationnement de plus de 1 000 mètres carrés devrait comporter des trottoirs ou des allées pour assurer des déplacements piétonniers sécuritaires.
15. L'éclairage extérieur devrait être conçu pour assurer une bonne visibilité des lieux, procurer un sentiment de sécurité aux usagers tout en évitant l'éblouissement sur les propriétés adjacentes et sur la voie publique, notamment en évitant d'utiliser des lampadaires trop hauts, en orientant l'éclairage vers le bas ou en utilisant des dispositifs qui limitent la diffusion latérale de la lumière.