

# LE 1440 DE LA MONTAGNE

**PROJET DE COMPLEXE RÉSIDENTIEL (CONDO / HÔTEL)**  
MONTRÉAL, AVRIL, 2004

UNE PRÉSENTATION DE  
MIGUEL ESCOBAR, ARCHITECTE + URBANISTE

**RESIDENTIAL COMPLEX PROJECT (CONDO / HOTEL)**  
MONTREAL, AVRIL, 2004

A PRESENTATION BY  
MIGUEL ESCOBAR, ARCHITECT + PLANNER

## TABLE DES MATIÈRES / TABLE OF CONTENTS

PAGE COUVERTURE / COVER PAGE

PAGE DE PRÉSENTATION / PRESENTATION PAGE

INTRODUCTION / INTRODUCTION

CONTEXTE / CONTEXT

Introduction / Introduction

Plan de localisation régional / Regional Location Plan

Plan de localisation - Centre-ville / Location Plan - Downtown

Plan de localisation - Quartier / Location Plan - Neighborhood

Isométrie contextuelle / Contextual Isometry

Isométrie contextuelle - projets récents / Contextual Isometry including recent projects

PRÉSENTATION ARCHITECTURALE / ARCHITECTURAL PRESENTATION

Introduction / Introduction

Plan d'implantation / Site Plan

Certificat De Localisation-Plan / Certificate Of Location Plan

Plans - Stationnement Et RDC / Parking Level And Ground Floor

Plans d'étages Types / Typical Floor Plans

Élévation rue De la Montagne / De La Montagne Street Elevation

Élévation rue De Maisonneuve / De Maisonneuve Street Elevation

Isométrie contextuelle - insertion du projet / Contextual Isometric With Project Insertion

Intégration Architecturale / Architectural Integration De la Montagne / De Maisonneuve,

Crescent / De Maisonneuve, De La Montagne / Ste-Catherine

Programme Architectural / Architectural Program

Conclusion

ANNEXES - INTRODUCTION

ANNEXE A - PROFIL DE SURHAUTEUR / SKYLINE PROFILE

ANNEXE B - ÉTUDE D'INSERTION / INSERTION STUDY

ANNEXE C - ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT / SUNLIGHT STUDY

ANNEXE D - ÉTUDE DE CIRCULATION / TRAFFIC STUDY

## INTRODUCTION / INTRODUCTION

Les propriétaires du lot vacant situé au 1440 rue de la Montagne cherchent à développer un complexe résidentiel multi-étages (condo/hôtel) sur ces 16 000 pi.ca. actuellement occupés par un stationnement extérieur.

La rue de Maisonneuve a soudainement regagné de l'intérêt auprès des investisseurs lors de la démolition de l'immeuble à appartements doté d'un tunnel qui enjambait le boul. de Maisonneuve entre les rues Stanley et Drummond. L'intérêt renouvelé pour cette partie du boul. de Maisonneuve entraîne un changement de vocation marqué par une haute densité résidentielle.

Fort à propos, le besoin actuel d'augmenter le nombre d'immeubles à logements ainsi que l'augmentation du tourisme à Montréal fournit une occasion des plus appropriées pour transformer ce secteur pratiquement négligé de la ville en un milieu revitalisé et vibrant d'activités.

The owners of the property situated at 1440 De la Montagne street wish to develop a multi-storey residential complex (condo/hotel) on this 16,000 square feet vacant lot currently occupied by an outdoor parking lot.

Following the demolition of the apartment building tunnel which straddled De Maisonneuve boulevard between Stanley and Drummond streets, De Maisonneuve has suddenly gained greater appeal. Renewed interest in this part of De Maisonneuve has led to a change in uses, including high-density residential.

The current need for housing and increased tourism economy in Montreal provides a great opportunity to transform this mostly neglected area of De Maisonneuve into a revitalized and vibrant neighborhood.



## CONTEXTE - PLAN DE LOCALISATION RÉGIONAL CONTEXT - REGIONAL LOCATION PLAN

### Introduction

Ces derniers temps, la ville de Montréal a pris un grand essor dans les secteurs du résidentiel et du tourisme, mais c'est un fait que le cœur de la ville a toujours eu une base résidentielle très forte, contribuant à son image de "bijou urbain vibrant de joie de vivre". L'expansion économique actuelle et la transformation du boulev. de Maisonneuve vont être une occasion excellente pour consolider le centre-ville avec des utilisations résidentielles complémentaires.

### Plan de localisation régional

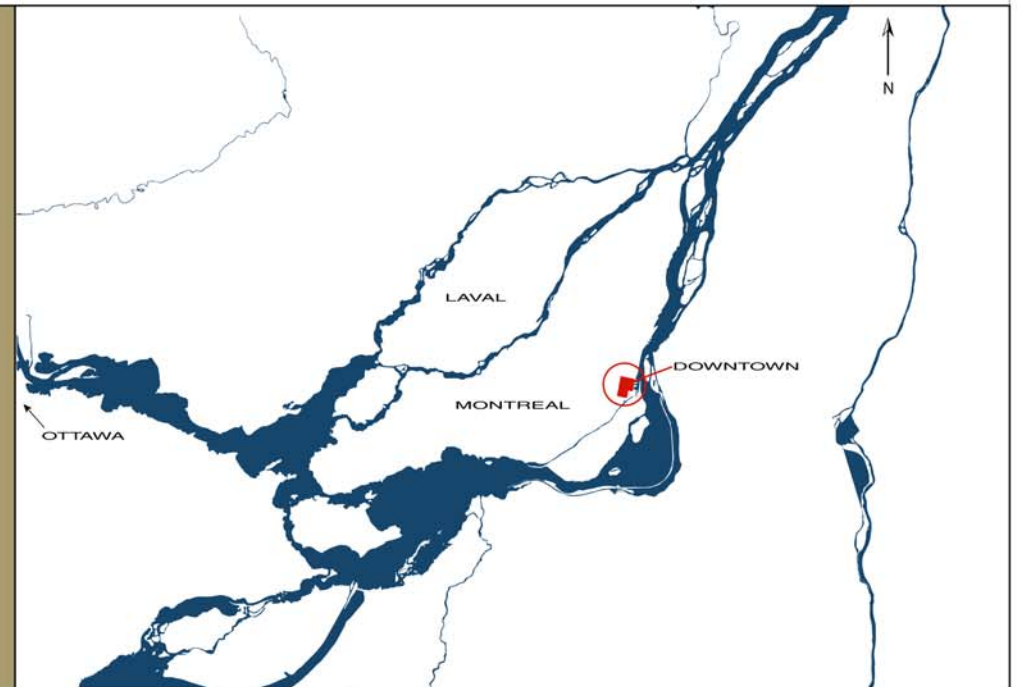
Le site du projet proposé se trouve sur l'île de Montréal, dans la province de Québec, Canada. L'île constitue une partie de l'archipel formé par la confluence de la rivière des Outaouais et du fleuve Saint-Laurent. Depuis janvier 2002, la nouvelle Ville de Montréal élargie couvre l'île dans toute sa grandeur et comprend les 27 anciennes municipalités, avec une population totale d'environ 2,5 millions d'habitants. Cette nouvelle métropole se trouve idéalement à une heure de vol de Toronto, Ottawa, New York, Boston et Washington D.C.

### Introduction

The City of Montreal is experiencing exceptional growth in both the residential and tourism industries. Historically, Montreal has always had a strong residential base downtown thus contributing to its world famous image for "joie-de-vivre", making it a lively urban gem in North America. Present economic growth and the transformation of De Maisonneuve Boulevard will lead to consolidation of the downtown core with complementary residential uses.

### Regional location plan

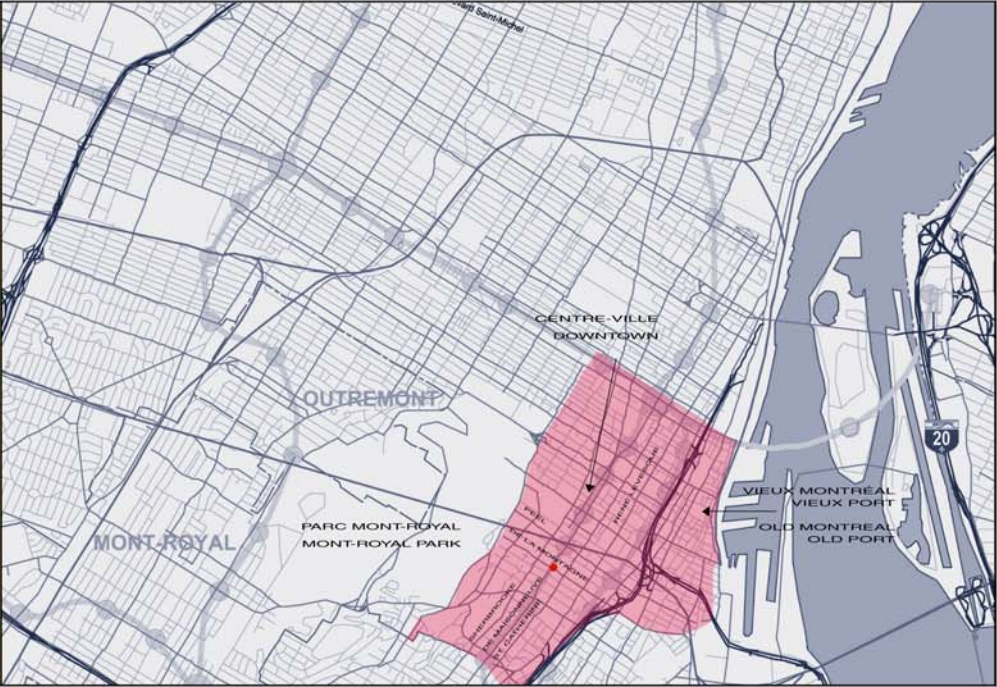
The site of the proposed project is located on the island of Montreal, in the province of Quebec, Canada. The island is part of the archipelago formed by the confluence of the Ottawa and the St-Lawrence rivers. As of January 2002, the newly transformed City of Montreal now covers the entire island and includes all of the 27 former municipalities and a total population of approximately 2.5 million inhabitants. This new metropolis is situated within a one-hour flight from Toronto, Ottawa, New York City, Boston and Washington, D.C.



CONTEXTE - PLAN DE LOCALISATION - CENTRE-VILLE  
CONTEXT - LOCATION PLAN - DOWNTOWN

Le site du projet se trouve au cœur du centre-ville de Montréal, à quelques minutes de marche du Vieux-Montréal, du Vieux-Port, du divertissement et du magasinage qui ont donné à la ville une renommée mondiale, et du fameux parc Mont-Royal conçu par Frederic Law Olmsted, le même concepteur du Central Park de New York.

The project site is located in the heart of Montreal's downtown core, within walking distance of Old Montreal, the Old Port, world-renown shopping and entertainment and of course, the stately Mount-Royal park designed by Frederic Law Olmsted who also designed Central Park in New York City.





## CONTEXTE - PLAN DE LOCALISATION - QUARTIER CONTEXT - LOCATION PLAN - NEIGHBORHOOD

Le site du projet se trouve sur la rue de la Montagne, entre le boul. de Maisonneuve et la rue Ste-Catherine, une artère commerciale parmi les plus longues et les plus achalandées du monde entier. Le boul. de Maisonneuve, considéré autrefois une rue secondaire de service, est maintenant sur le point de subir une transformation majeure. Plusieurs projets de tours résidentielles, juste à deux rues du site, sont actuellement sur les planches à dessins, quelques-unes sont en phase de construction, alors que d'autres sont déjà terminées.

The project site is located on De la Montagne street between De Maisonneuve Boulevard and Ste-Catherine street, one of the most successful and longest commercial arteries in the world. De Maisonneuve boulevard, once considered a secondary service street is now on the threshold of major, upscale transformation. Several high-rise residential projects, within a two-block distance from the site, are in the planning stages and some have already been built or are beginning construction.



CONTEXTE - ISOMÉTRIE CONTEXTUELLE  
CONTEXT - CONTEXTUAL ISOMETRICS

Le secteur adjacent au site (identifié en rouge) est représenté par un ensemble assez dense d'immeubles de différentes hauteurs, typologies et usages. En effet, cette partie de Montréal est peut-être la plus représentative de ce que la ville peut offrir. Le projet proposé, de par son apparence, sa forme et ses fonctions, célèbre la diversité et en même temps le charme de cette partie de Montréal.

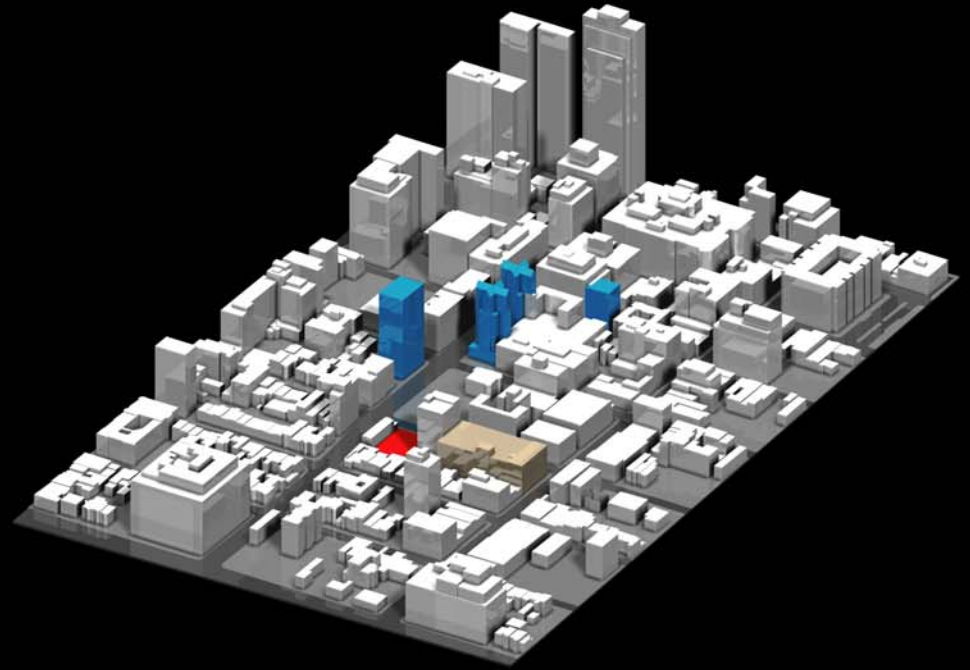
The immediate area around the site (seen in red) is a relatively dense neighborhood made up of buildings of varying height, typology and use. This area is perhaps the most representative of what Montreal has to offer. The proposed project, by its appearance, form and function, celebrates the diversity and charm of this part of Montreal.



## CONTEXTE - ISOMÉTRIE CONTEXTUELLE - PROJETS RÉCENTS CONTEXT - CONTEXTUAL ISOMETRICS WITH RECENT PROJECTS

L'isométrie à droite illustre l'emplacement ainsi que la hauteur et la densité des projets (identifiés en bleu) qui ont été réalisés récemment ou qui sont en voie de réalisation, à proximité immédiate du site du projet.

The isometry illustrates the location and relative height and massing of projects (seen in blue) that have been recently built or are about to be built in the immediate area of the project site.





## PRÉSENTATION ARCHITECTURALE - INTRODUCTION ARCHITECTURAL PRESENTATION - INTRODUCTION

Le projet proposé consiste en une tour résidentielle, agrémentée par un ensemble de boutiques haut de gamme aux étages inférieurs, de hauteur et volume égaux à l'Hôtel de la Montagne adjacent. La nouvelle structure cachera le mur non fini haut de 19 étages de l'Hôtel, contribuant ainsi à rehausser le style architectural des trois côtés exposés de l'immeuble.

Un langage architectural de très grande qualité a été développé pour tous les côtés de l'édifice. La partie commerciale, située aux étages inférieurs, sera extrêmement détaillée, de façon à fournir une dimension humaine et en même temps ajouter au charme de la rue de la Montagne. Malgré que l'édifice ne soit pas situé directement sur le boul. de Maisonneuve, la façade principale de la tour tourne et aborde cette rue qui a été négligée pendant de longues années. Le sommet de l'édifice, avec son profil effilé, couronne élégamment les étages supérieurs et développe un style architectural qui, nous en sommes certains, deviendra un point de repère pour cette partie de la ville.

Le but de ce projet est de compléter et faire connaître cette portion de la rue de la Montagne comme la "5ème Avenue" de Montréal. Des boutiques haut de gamme, du genre qui est déjà présent chez Ogilvy et Holt Renfrew, seront sollicitées afin de continuer le standard élevé de ce type de commerces entre les rues Sherbrooke et Ste-Catherine.

Plus de 150 nouvelles unités résidentielles viendront s'ajouter dans ce secteur du centre-ville de Montréal. Le 1440 de la Montagne deviendra un pied-à-terre apprécié par ceux qui aiment faire l'expérience de vivre au cœur de la métropole. Le projet se propose ainsi d'attirer des citoyens non seulement sur le marché local mais également au niveau national et international.

La vue de la montagne et du fleuve ne sera aucunement obstruée, alors que la vue de la ville et de la montagne à partir du nouveau complexe sera telle à couper le souffle. D'ailleurs, la vue à partir de la montagne ne pourra qu'en être améliorée, puisque le nouveau complexe couvrira complètement le mur non fini de l'Hôtel de la Montagne, qui est actuellement bien visible de l'Observatoire de la montagne. Pour ce qui est de la vue à partir du fleuve, le complexe sera complètement caché par l'Hôtel et n'affectera pas du tout la vue actuelle de la montagne.



The proposed project is a residential high-rise with a high-end retail component on the lower floors similar in height and volume to the adjacent Hotel de la Montagne. The new structure will hide the 19 storey blank wall of the Hotel and provide a vibrant new architecture on all three exposed sides of the building.

A high quality architectural language has been developed for all sides of the building. The lower-level commercial portion of the building will be highly detailed in order to develop a human scale quality to the street while at the same time contributing the charm of De La Montagne street. Although the building is not situated directly on De Maisonneuve, the main façade of the tower turns and addresses this street which has been neglected over the years. The top of the building tapers off providing a highly elegant crown to the building's upper floors developing a unique architectural feature that we believe will become a reference point for this part of the city.

The project intends to complete and recognize this stretch of De la Montagne street as the "5th Avenue" of Montreal. High-end fashion boutiques of the quality found at Ogilvy's and Holt Renfrew will be sought out to continue the high quality of retail and commercial business found on street between Sherbrooke and Ste-Catherine.

The project will add over 150 new residential units to this area of downtown Montreal. The 1440 de la Montagne will be a convenient pied-à-terre for those seeking to experience living in the heart of Montreal. The project will thus seek to attract urbanites from the local as well as the national and international markets.

The views of the mountain and the river will not be affected in any way. The views of the city and the mountain from the new complex will, however, be breathtaking. The view from the mountain will only be improved since the new complex will completely cover the blank wall of the Hotel De La Montagne which is now visible from the Mountain observatory. From the river, the complex will be hidden completely by the Hotel De La Montagne and any views of the new structure do not cover any existing views of the mountain from this vantage point.

MIGUEL ESCOBAR, ARCHITECTE + URBANISTE

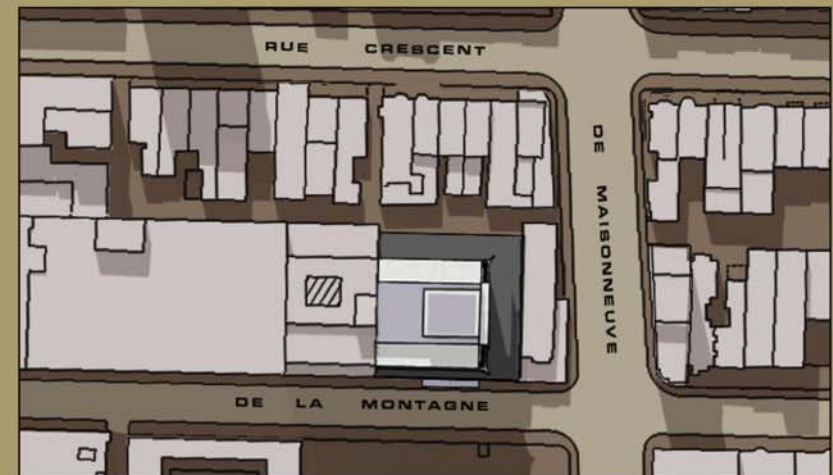
## PRÉSENTATION ARCHITECTURALE - PLAN D'IMPLANTATION ARCHITECTURAL PRESENTATION - SITE PLAN

Le nouvel immeuble couvrira presque la totalité des 16 000 pieds carrés du lot. La façade principale sera alignée, sur la ligne de propriété, avec les édifices adjacents, c'est-à-dire l'Hôtel de la Montagne au sud et Wanda's au nord. La façade arrière sera en retrait de presque 8 pieds par rapport à la voie publique et incorporera un quai de chargement couvert par la saillie du deuxième étage. Les façades latérales seront construites sur les lignes de propriété. Le côté sud sera mitoyen avec la façade de l'Hôtel de la Montagne pour toute la longueur des 19 étages de l'hôtel. La façade nord sera mitoyenne avec Wanda's pour les trois premiers étages, alors que les étages supérieurs seront en retrait.

Les entrées principales vers le hall de l'hôtel/résidence et vers les boutiques de l'immeuble seront situées sur la rue de la Montagne. L'accès au stationnement sera également localisé sur la façade donnant sur la rue de la Montagne, vers le coin nord du lot.

The new building will cover approximately 100% of the 16,000 square feet lot. The front façade will be aligned at the property line with the adjacent buildings, Hôtel de la Montagne to the South and Wanda's to the North. The rear façade will be set back approximately 8 feet from the public alley and will incorporate a loading dock situated under an overhang of the second floor. The lateral facades will be built on the property lines. The south side will be mitoyen with the Hotel de la Montagne façade on all 19 floors of the hotel. The North façade will be mitoyen with Wanda's for the first three floors and the above floors will be set back.

The main entrances to the residential/hotel lobby and the retail component of the building will all be situated on De la Montagne street. Car parking access will also be provided on the De la Montagne façade to the north of the lot.







# PRÉSENTATION ARCHITECTURALE - TYPE DE STATIONNEMENT ET RDC ARCHITECTURAL PRESENTATION - PARKING LEVEL AND GROUND FLOOR

## Étage De Stationnement-Type

Environ 160 espaces de stationnement privés et publics seront disponibles sur quatre (4) niveaux de garage souterrain. Le stationnement public continuera à servir sa clientèle des commerces avoisinants, alors que le stationnement privé sera réservé aux clients de la partie résidentielle du complexe.

## Plan du rez-de-chaussée

Le rez-de-chaussée du complexe sera occupé principalement par des commerces de détail, qui occuperont également la mezzanine et le 2ème étage. Les bureaux et d'autres espaces communs de la partie résidentielle de l'immeuble seront localisés au 3ème étage. Une porte et rampe de garage seront situées sur le côté nord du rez-de-chaussée, alors que l'entrée principale et le hall de la tour condo/hôtel seront sur le côté sud, près de l'Hôtel de la Montagne. Un quai de chargement est également prévu à l'arrière de l'édifice.

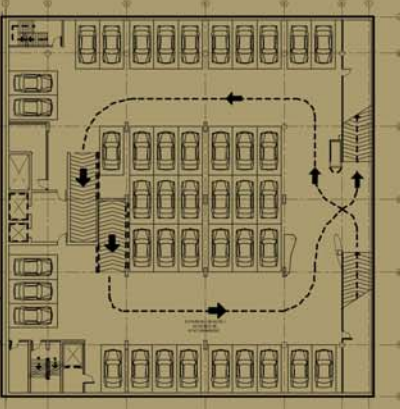
## Typical Parking Plan

Approximately 160 public and private car spaces will be provided on 4 underground garage levels. The public parking will continue to serve patrons of the neighborhood businesses and the private parking will serve residents of the residential portion of the complex.

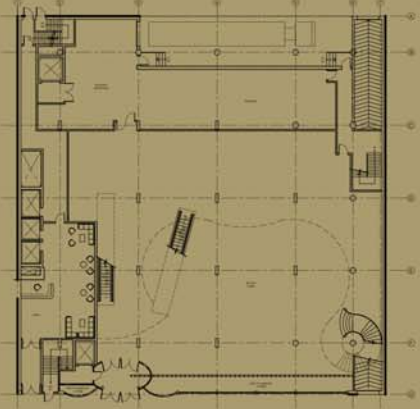
## Ground Floor Plan

The ground floor of the complex will be occupied primarily by retail commercial space. The retail will also cover a mezzanine and second floor area. Offices and other common areas for the residential component of the building will be situated on the third floor. A garage door and ramp will be situated on the north side of the floor. The main entrance and lobby to the residential/hotel tower will be situated to the South end of the floor adjacent Hotel De la Montagne. A loading dock facility will service the building at the rear of the building.

ÉTAGE DE STATIONNEMENT-TYPE  
TYPICAL PARKING LEVEL



REZ-DE-CHAUSSÉE  
GROUND FLOOR



## PRÉSENTATION ARCHITECTURALE - ÉTAGES TYPE ARCHITECTURAL PRESENTATION - TYPICAL FLOOR PLANS

La tour résidentielle a été conçue de manière à accueillir des unités résidentielles (10 par étage) ou bien des chambres ou suites d'hôtel (12 par étage), ou encore une combinaison des deux. La tour a été placée en retrait par rapport au boul. de Maisonneuve, et les unités ont été planifiées de manière à obtenir que toutes les façades exposées soient animées par des ouvertures.

Les unités ont une certaine profondeur, maximisant ainsi la présence en façade de chacune d'elles, à l'image d'un appartement typique de New York. Les unités résidentielles consistent en 6 appartements-studios ainsi que deux types de logements avec une seule c.à.c., et deux types avec deux c.à.c. Pour ce qui est de l'hôtel, on y trouve 8 chambres de type standard, 2 suites à une c.à.c. et 2 suites à une c.à.c. + cuisinette.

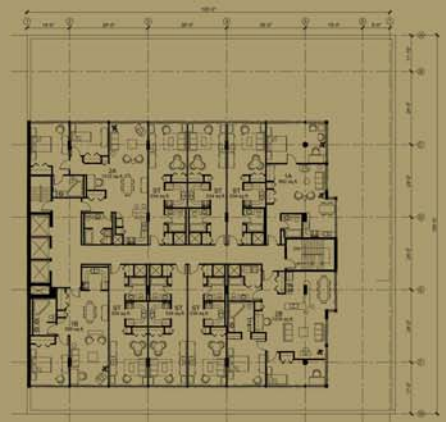
The residential tower has been designed in such a way that it may accommodate either residential apartment units (10 per floor), hotel units (12 per floor) or a combination of the two. The units have been arranged and the tower set back from De Maisonneuve in order to ensure that all of the exposed facades are animated and do not result in any blank walls.

The units are deep, thus maximizing façade exposure for each unit as a typical New York apartment. The residential units consist of 6 studio apartments, 2 types of one bedroom units and 2 types of 2 bedroom units. The Hotel layout provides for 8 standard hotel rooms, 2 1 bedroom suites and 2 1 bedroom suites with kitchenette.

ÉTAGE TYPE D'HÔTEL  
TYPICAL HOTEL FLOOR



ÉTAGE TYPE RÉSIDENTIEL  
TYPICAL RESIDENTIAL FLOOR





# PRÉSENTATION ARCHITECTURALE - ÉLÉVATION RUE DE LA MONTAGNE ARCHITECTURAL PRESENTATION - DE LA MONTAGNE STREET ELEVATION

## Élévation Rue de la Montagne

La tour a été conçue de manière à éviter de lui donner cet aspect " monolithique " qui caractérise la plupart des structures modernes. Cette tour, malgré qu'elle ne soit pas très haute, s'inspire des gratteciels newyorkais qui présentent une structure bien reconnaissable, composée de trois parties distinctes (la base, la colonne et le couronnement). Les trois parties sont tellement bien intégrées que l'édifice donne l'impression d'être bien ancré au sol mais de s'élaner vers le ciel, tout cela couronné par son sommet effilé qui contribue davantage à l'impression de verticalité de la tour.

La base de l'édifice, formée des trois étages inférieurs, couvre toute la largeur de la ligne frontale de l'immeuble et correspond à l'échelle de la base de l'Hôtel de la Montagne, qui se trouve immédiatement au sud, ainsi qu'à la hauteur de l'immeuble de Wanda's, qui se situe immédiatement au nord de la tour. Les lignes horizontales principales de cette portion de la façade et la présence de grandes colonnes constituent une base visuelle imposante de cette structure. La façade de la base sera en maçonnerie artistique, typique des façades de boutiques de haut de gamme. Des vitrines amples et bien éclairées animeront la rue et mettront l'accent sur l'aspect commercial de vente au détail de la partie inférieure de l'édifice. Une porte de garage sur la partie droite de la façade permettra l'accès au stationnement autant public que privé. La partie gauche de la façade sera réservée au hall principal de la tour résidentielle.

La colonne principale de la tour même se divise en trois sections. La première portion, celle du bas, consiste en un " plancher " élargi qui unit visuellement la base à la colonne principale par une courbe visuelle délicate prenant naissance sur le bord de la base majoritairement horizontale pour aller effleurer la colonne verticale de la tour. Le corps principal de la colonne de la tour consiste en une série de baies de fenêtres verticales de textures différentes, pour accentuer encore davantage la verticalité de l'édifice et réduire ainsi l'impact de sa largeur. Les étages supérieurs de la colonne diffèrent soit en traitement architectural soit en volume. L'aspect prédominant de cette partie de la colonne est représenté par les ailes en saillie à chaque coin de la façade sur de Maisonneuve, qui soulignent la base du chapiteau de cette colonne, à la manière des aigles décorant l'édifice Chrysler à New York. Les étages au-dessus de ce niveau s'effilent encore davantage et constituent la base appropriée pour l'étage mécanique qui forme la dernière couronne, siègeant comme un petit temple au sommet de l'immeuble. Ce " temple " se tourne de la rue de la Montagne vers le boul. de Maisonneuve, et de là salue le parc Mont-Royal. Ce geste est d'ailleurs souligné par l'incorporation d'un faîteau servant à accentuer en même temps la verticalité de l'édifice et la tendance effilée de ses étages supérieurs.

## De La Montagne Street Elevation

The tower has been designed in such a way as to avoid the monolithic appearance of most modern structures. This high-rise, although not very tall, is inspired by New York skyscrapers which are characterized by a very recognizable three part structure (the base, the column and the crown). All three components are proportionately integrated in such a way that the building looks well ground, has verticality and is tapered at the top to emphasize the impression of verticality.

The three storey base of the building covers the width of the front building line and responds to the scale of the Hotel De la Montagne's base immediately to the south as well as the height of Wanda's, immediately to the North. The main horizontal lines of this portion of the façade and the emphasis of the large columns provide for a strong visual base for the structure. The façade of the base will be treated in carefully crafted masonry typical of facades of high end boutiques. Large, well-lit storefront windows will animate the street and emphasize the retail nature of the lower portion of the building. A garage door to the right of the façade will provide access to a public/private car parking. The left side of the façade will be dedicated to the main lobby of the residential tower.

The main column of the tower itself is divided into three sections. The lower portion consists of a wider floor plate which visually ties the base with the main column by providing a gentle visual sweep from the edge of the predominantly horizontal base to the vertically predominant column of the tower. The main body of the tower column consists of predominantly vertical bays of windows with varying textures to accentuate the verticality further and reduce the impact of its width. The top floors of the column vary both in architectural treatment as well as volume. The most predominant feature of this portion of the column are protruding wings on each corner of the De Maisonneuve façade that mark the base of this column's "capital" similar to the eagles which decorate the Chrysler Building in New York. The floors above this level taper off further and provide an appropriate base for the building's mechanical floor and ultimate crown, which sits as a temple at the top of the building. This "temple" space, incorporated with the top of the building, turn from De la Montagne and address the more important street of Boulevard De Maisonneuve and salute Parc Mont-Royal. The gesture is further highlighted with the incorporation of a finial which serves to accentuate the verticality of the building and the tapered portion of the top floors of the building.



FACADE - DE LA MONTAGNE

## PRÉSENTATION ARCHITECTURALE - ÉLÉVATION BOUL. MAISONNEUVE ARCHITECTURAL PRESENTATION - DE MAISONNEUVE BLVD ELEVATION

### Élévation boul. de Maisonneuve

Le côté nord de l'édifice reste sur le boul. de Maisonneuve, en remplacement de la surface nue du mur mitoyen existant de l'Hôtel de la Montagne tel qu'on le voit soit à partir de la rue même soit du parc du Mont-Royal. La même attention portée au volume de la tour a été consacré à cette nouvelle structure pour lui conférer un profil élégant.

De loin, cette façade pourrait être considérée la principale, puisqu'elle se trouve sur de Maisonneuve et qu'elle remplit bien le rôle de revitaliser finalement cette partie du panorama urbain délaissée pendant longtemps. Bien que le nouvel immeuble ne soit pas beaucoup plus haut que l'Hôtel de la Montagne, sa forme effilée et en retrait le fait paraître mince et d'une hauteur remarquable.

Les matériaux utilisés et le traitement architectural de cette façade ainsi que de celle de la partie arrière de l'immeuble sont les mêmes de la façade sur la rue de la Montagne. Les trois façades ont bénéficié de la même attention au détail et du même langage architectural.

### De Maisonneuve Blvd. Elevation

The north side of the building faces De Maisonneuve boulevard replacing the vacant surface of the existing mitoyen wall of the Hotel De la Montagne as it is perceived from both the street and the look-out on Mont-Royal Park. The same care in the design of the volume of the tower has been taken to ensure an elegant profile of this new structure.

From a distance, this façade appears to be the main one, as it addresses De Maisonneuve Boulevard and provides an appropriate infill, for an overdue and neglected part of the urban landscape. Although this new proposed building is not much taller than the Hotel De la Montagne, its tapered and set-back form make it appear slender and tall.

The materials and architectural treatment of this façade and that of the rear of the building, are the same as those of the De la Montagne street facade. The same architectural language and attention to detail are present on all three facades.



FACADE - DE MAISONNEUVE

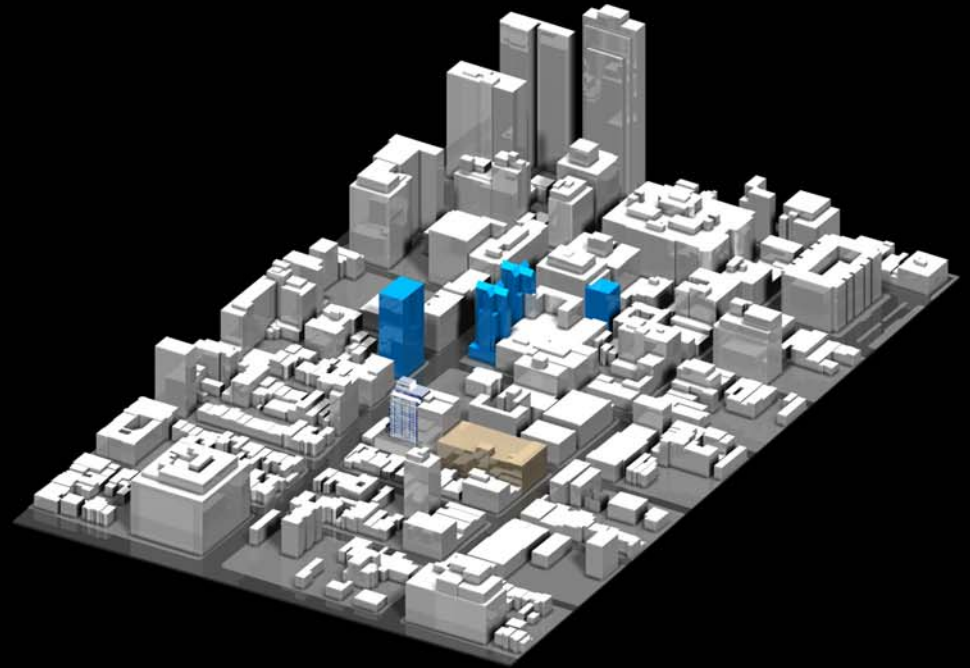
PRÉSENTATION ARCHITECTURALE / ISOMÉTRIE CONTEXTUELLE - INSERTION DE PROJET  
ARCHITECTURAL PRESENTATION / CONTEXTUAL ISOMETRY WITH PROJECT INSERTION

Isométrie contextuelle - insertion du projet

L'isométrie sur cette page illustre l'intégration du nouveau projet au contexte d'immeubles avoisinants dans ce quartier.

Contextual Isometry with Project Insertion

The isometry on this page illustrates the integration of the new building into the surrounding context of buildings in this neighborhood.





# PRÉSENTATION ARCHITECTURALE- INTÉGRATION SUR LA RUE DE LA MONTAGNE ARCHITECTURAL PRESENTATION - INTEGRATION WITH DE LA MONTAGNE STREET

## Intégration à la rue de la Montagne

L'élévation du côté ouest de la rue de la Montagne montre l'intégration de la structure proposée à celle des immeubles voisins sur la même rue. En particulier, l'élévation illustre les façades d'immeubles à partir de la rue Ste-Catherine jusqu'à la limite nord du boul. de Maisonneuve.

L'élévation de la façade donnant sur la rue de la Montagne montre clairement l'attention portée à l'intégration du complexe dans le contexte construit de cette rue. Le nouvel immeuble se divise en trois parties : la base, avec sa partie commerciale au niveau de la rue; le corps central de la tour; le couronnement du sommet de l'immeuble.

La base de l'immeuble, au niveau de la rue, est conçue en continuité avec l'environnement commercial existant. Le détail et l'alignement de cette portion de l'immeuble seront réalisés par rapport à l'échelle de la rue.

Le corps principal de la tour a été conçu avec le soin du détail, donnant à l'immeuble une apparence élégante et effilée. L'accent mis sur les fenêtres individuelles contribue à souligner le caractère résidentiel de la structure, en contraste net avec les lignes horizontales de l'Hôtel de la Montagne. L'architecture de la tour s'harmonise avec l'échelle de la ville au lieu de se présenter comme une masse monolithique sans échelle.

La couronne du sommet contribue à la ligne élancée de l'immeuble. Ce détail contribuera à donner un caractère particulier à la silhouette élégante de ce secteur du centre-ville, en adoucissant en même temps la structure monolithique actuelle de l'Hôtel de la Montagne.

## Integration with De la Montagne street

This elevation of the West side of De la Montagne street demonstrates the integration of the proposed structure on De la Montagne street with respect to its adjacent neighbors. The elevation illustrates the facades of buildings from Ste-Catherine street to just North of De Maisonneuve Boulevard.

The elevation of the De la Montagne street façade demonstrates the careful integration of the complex with the existing built context of the street. The new building is divided into three parts: the base or street level retail portion; the main body of the tower and, the crown at the top of the building.

The street level base of the building is designed in continuity with the existing street level shops and retail environment. The detailing and the alignment of this portion of the building will be carried out in response to the scale of the street.

The main body of the tower has been carefully detailed, giving the building an elegant and slender appearance. The emphasis of individual windows highlight the residential character of the structure and contrasts with the horizontal lines of the Hotel De la Montagne. The architecture is in keeping with city scale as opposed to a monolithic scale-less mass.

The crown at the top of the building provides for the tapering-off of the building. This feature will provide an elegant skyline feature to this part of the neighborhood by softening the present monolithic nature of the existing Hotel De la Montagne structure.



# INTÉGRATION ARCHITECTURALE ARCHITECTURAL INTEGRATION

## Introduction

Les photomontages suivants de l'immeuble proposé illustrent bien l'intégration de la tour à son environnement construit.

## De Maisonneuve/De la Montagne

Au cours des années, la vue existante de l'intersection entre le boul. de Maisonneuve et la rue de la Montagne a été dominée par des lots de stationnement et par un mur monolithique non fini en béton, d'une hauteur de vingt étages. La nature sombre de l'environnement construit existant a été longtemps la cause du manque d'attrait pour ce secteur, et conséquemment du manque de développement ou d'améliorations.

Le nouvel immeuble se propose de corriger cette situation en transformant complètement la vue existante en un panorama urbain vibrant de vie et capable d'attirer, en guise de phare, la revitalisation économique et architecturale du voisinage. Le langage architectural nouveau illuminera la rue de son reflet et deviendra un point de repère respectueux de l'héritage architectural traditionnel de Montréal.



DE LA MONTAGNE / MAISONNEUVE  
(AVANT)

## Introduction

The following photomontages of the proposed building illustrate the integration of the building with the existing built environment.

## De Maisonneuve/De la Montagne

Over the years, the existing view of the intersection of De Maisonneuve Boulevard and De la Montagne street has been dominated by parking lots and a twenty storey blank and monolithic concrete wall. The dark nature of the existing built environment has caused this portion of the city from attracting further development and the improvement of the neighborhood.

The new building proposes to correct all of these issues by completely transforming the existing view into a vibrant and exciting urbanscape and act as a beacon for economic and architectural revitalization of the neighborhood. The fresh architectural language will brighten the street and provide a landmark that respects the traditional nature of Montreal's architectural heritage.



DE LA MONTAGNE / MAISONNEUVE  
(APRÈS)



## INTÉGRATION ARCHITECTURALE ARCHITECTURAL INTEGRATION

### Ste-Catherine/De la Montagne

La vue de la rue de la Montagne à partir de la rue Ste-Catherine montre bien l'intégration du nouvel immeuble proposé à la silhouette de la rue existante.

The view up De la Montagne as seen from Ste-Catherine street illustrates the integration of the new proposed building with the existing streetscape.



DE LA MONTAGNE / STE-CATHERINE  
(AVANT/BEFORE)



DE LA MONTAGNE / STE-CATHERINE  
(APRÈS/AFTER)

## INTÉGRATION ARCHITECTURALE ARCHITECTURAL INTEGRATION

### Ste-Catherine/Crescent

La vue à l'intersection des rues Ste-Catherine et Crescent montre clairement que le nouvel immeuble est à peine visible à partir de ce point.

The view from the intersection of Ste-Catherine street and Crescent illustrates the minimal view of the new building from this vantage point.



CRESCENT / STE-CATHERINE  
(AVANT/BEFORE)



CRESCENT / STE-CATHERINE  
(APRÈS/AFTER)

# PROGRAMME ARCHITECTURAL ARCHITECTURAL PROGRAM

Hauteur / Height :	
Basilaire / Building Base :	12.50 m
Résidence / Residence:	57.00 m
Mécanique / Mechanical:	63.00 m

Densité / Density:	
R-D-C / Ground Floor:	1,300 m <sup>2</sup>
Mezzanine:	400 m <sup>2</sup>
2-3ième étages / 2nd and 3rd Floors (1,400 m <sup>2</sup> ):	2,800 m <sup>2</sup>
4-6ième étages 4-6th Floors (900 m <sup>2</sup> ):	1,800 m <sup>2</sup>
7-17ième étages 7-17th Floors (825 m <sup>2</sup> ):	9,900 m <sup>2</sup>
18-19ième étages 18-19th Floors (810 m <sup>2</sup> ):	1,620 m <sup>2</sup>
Sup. Total de plancher / Total Floor Area:	17,820 m <sup>2</sup>

Sup. du lot / Total Lot Area:	1,511 m <sup>2</sup>
-------------------------------	----------------------

Densité / Density:	11.79
--------------------	-------

Taux d'implantation / Lot Coverage :	100%
--------------------------------------	------

Le nouveau complexe résidentiel proposé pour le 1440 de la Montagne a été conçu de manière à pouvoir atteindre les standards élevés de cette rue de prestige, ainsi que ceux du propriétaire/promoteur. Nous sommes confiants que ce projet servira non seulement de catalyseur pour entamer ou compléter le redéveloppement du boulev. de Maisonneuve, mais également pour réaffirmer le rôle de la rue de la Montagne en tant que destination pour le "shopping" haut-de-gamme. Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes :

- Un nouveau complexe résidentiel de plus de 160 unités au centre-ville de Montréal;
- Des boutiques haut-de-gamme aux étages inférieurs, à partir du niveau de la rue;
- Le nouvel immeuble couvre un mur non fini en béton, haut de 20 étages, qui est bien visible à partir de l'observatoire de la montagne;
- Les façades des trois côtés exposés de l'immeuble ont la même qualité architecturale élevée;
- La tour de l'immeuble se tourne et adresse le boulev. de Maisonneuve, au lieu de le considérer comme une rue secondaire;
- Le couronnement de l'immeuble est effilé, lui conférant ainsi un profil extrêmement élégant;
- Le niveau inférieur de l'immeuble, au niveau de la rue, reflètera la qualité "haut-de-gamme" offerte par les boutiques qu'il abrite (la 5th Avenue de Montréal);
- L'immeuble ne fera que réitérer le caractère unique de la rue, déjà acquis grâce à la présence de Holt Renfrew et de la Maison Ogilvy;
- Les vues de la montagne et du fleuve n'en seront aucunement affectées;
- Les vues de la ville et de la montagne, à partir du nouveau complexe, seront telles à vous couper le souffle.

The new proposed residential complex at 1440 De la Montagne has been carefully designed in order to meet the high standards of the street as well as those of the owner/developer. We believe that this project will be a catalyst for the completion of the redevelopment of De Maisonneuve Boulevard and the consolidation of De la Montagne street as the "Haut-de-gamme" shopping destination. The main features of the project are as follows:

- A new residential complex contributing over 160 units to the downtown area;
- An "Haut-de-gamme" retail component on the lower street levels;
- The building covers the 20 storey blank concrete wall visible from the mountain;
- The façades of the three exposed sides of the building have been treated to the same high architectural quality;
- The building's tower turns and addresses De Maisonneuve street rather than treating it as a secondary street;
- The crown of the building is tapered off, giving it an highly elegant profile;
- The building will reinforce and consolidate the Holt Renfrew - Ogilvy's street of high-end retail shops;
- The views of the mountain and the river will not be affected in any way;
- The views of the city and the mountain from the new complex will be breathtaking.

La présente étude vise à illustrer et à décrire les différents impacts du projet de construction " Le 1440 De la Montagne " sis sur la rue De la Montagne entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Ste-Catherine O. L'étude explique les conséquences potentielles d'un tel projet sur son milieu physique et son environnement bâti. Elle répond aux critères énoncés au Règlement sur la procédure d'approbation de projets de construction comportant une surhauteur.

The present study describes and illustrates the integration of the new proposed building "1440 De la Montagne" situated on De la Montagne street between De Maisonneuve Boulevard and Ste-Catherine West street. The study therefore explains the various potential consequences of such a project on its immediate surroundings and built environment.

L'étude est divisée en trois parties / The study is divided into three parts:

ANNEXE - A	Profil de surhauteur Skyline profile
ANNEXE - B	Étude d'insertion Insertion study
ANNEXE - C	Étude d'ensoleillement Sunlight study
ANNEXE - D	Étude de circulation Traffic study



ANNEXE A LE 1440 DE LA MONTAGNE

PROFILS DE SURHAUTEUR  
SKYLINE PROFILES

LE 1440 DE LA MONTAGNE PROFILS DE SURHAUTEUR  
SKYLINE PROFILES

Schémas

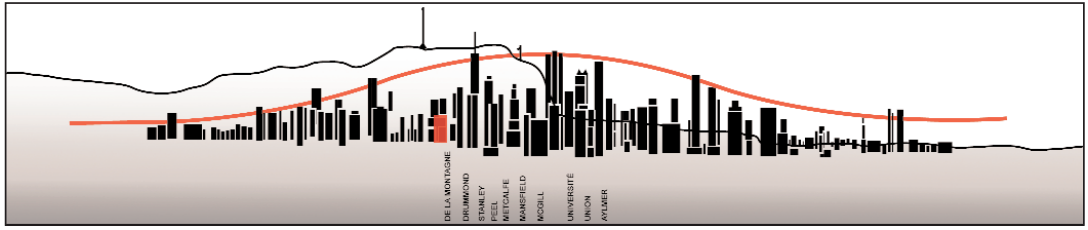
Les schémas suivants permettent de démontrer que le projet s'insère dans la silhouette du centre-ville. Le projet n'a pas d'impact sur les profils nord-sud et est-ouest du centre-ville. La silhouette du 1440 De la Montagne (identifiée en rouge) a été incorporée à ces images et confirme que la structure proposée est bien au-dessous du profil de surhauteur pour cette partie de Montréal.

Les images illustrent également la parfaite intégration du 1440 De la Montagne au contexte moyen des immeubles avoisinants, soient-ils ceux de la rue de la Montagne ou du boul. de Maisonneuve.

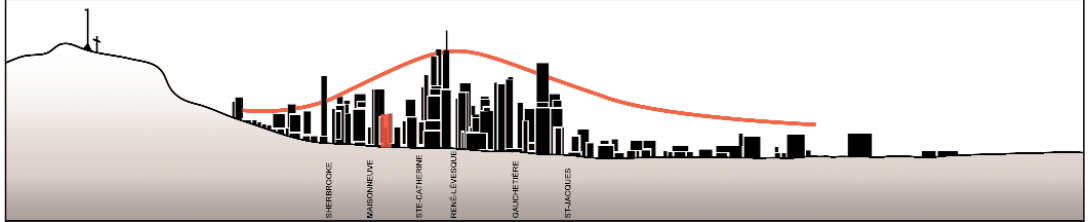
Illustrations

The following illustrations demonstrate that the project is well integrated within the city skyline. The project, therefore, has no impact upon the North-South and East-West city skyline profiles. The silhouette of 1440 De la Montagne (in red), has been incorporated into these images and confirms that the proposed structure is well below the skyline profile for this part of Montreal.

The images also illustrate that 1440 De la Montagne would be well integrated within the average building context, whether it be that of De la Montagne street or that of De Maisonneuve boulevard.



PROFIL EST-OUEST PROFILE EAST-WEST



PROFIL NORD-SUD PROFILE NORTH-SOUTH

ANNEXE B LE 1440 DE LA MONTAGNE

ÉTUDE D'INSERTION  
INSERTION STUDY

L'objectif de cette étude d'insertion est d'illustrer dans quelle mesure les vues existantes de la montagne et de la rivière seraient affectées par le nouvel immeuble proposé. Les quatre (4) vues requises pour le site du 1440 de la Montagne confirment clairement qu'aucune des vues existantes ne serait affectée.

**Les quatre vues requises sont les suivantes :**

- Cône visuel A - Vue de la montagne à partir du Canal Lachine
- Cône visuel G - Vue du fleuve à partir de l'Observatoire de la montagne
- Rue de la Montagne à l'intersection de l'avenue des Pins - Vue vers le fleuve
- Rue de la Montagne à l'intersection de la rue de la Gauchetière - Vue vers la montagne

The objective of the insertion study is to illustrate how the existing view of the Mountain as well as those of the river would be affected by the new proposed building. The four (4) views required for the site of 1440 de la Montagne clearly illustrate that neither of these existing views will in any way be affected.

**The four required views are :**

- Visual Cone A - View of the Mountain from the Lachine Canal
- Visual Cone G - View of the River from the Mountain Lookout
- De la Montagne at Pine Avenue - View to the River
- De la Montagne at De la Gauchetière - View to the Mountain

CÔNES VISUELS - Vues depuis le fleuve (Cône A)  
 VISUAL CONES - Views from the river (Cone A)

Cône visuel A - Vue de la montagne à partir  
 du Canal Lachine

La vue à partir du Canal Lachine illustre  
 clairement que l'immeuble proposé serait  
 partiellement caché par l'Hôtel de la  
 Montagne, et qu'il ne couvrirait aucune vue  
 existante de la montagne.

Visual Cone A - View of the Mountain from  
 the Lachine Canal

The view from the Lachine Canal clearly  
 illustrates how the proposed building  
 would be partially hidden by the Hotel De la  
 Montagne. It also illustrates that the building  
 would not cover any existing views of the  
 Mountain.



(AVANT/BEFORE)

CANAL LACHINE - Vue vers la montagne / LACHINE CANAL - View to mountain



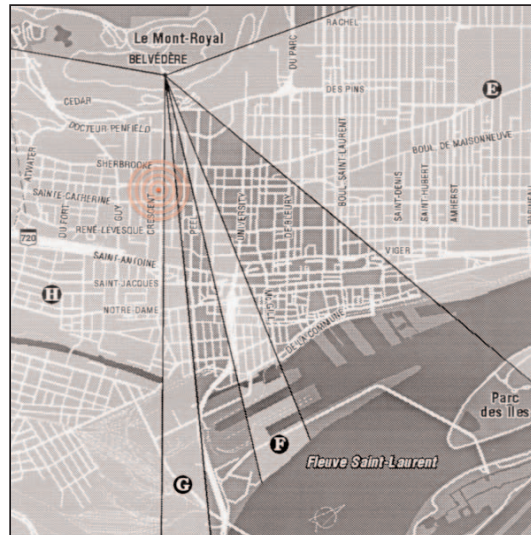
(APRÈS/AFTER)



CÔNES VISUELS - Vues de la montagne (Cône G)  
 VISUAL CONES - Views from the mountain (Cone G)

**Cône visuel G - Vue du fleuve à partir de l'Observatoire de la montagne**  
 La vue à partir de l'Observatoire de la montagne illustre clairement que l'immeuble proposé n'interfère aucunement avec la vue du fleuve. En effet, l'immeuble éliminerait la vue du mur non fini de l'Hôtel de la Montagne, qui est actuellement bien évident à partir de l'Observatoire.

**Visual Cone G - View of the River from the Mountain Lookout**  
 The view from the Mountain lookout clearly illustrates how the proposed building in no way interferes with the view of the river. In fact, the building would eliminate the present view of the blank wall of the Hotel De la Montagne which is presently a major feature from the Mountain observatory.



(AVANT/BEFORE)



(APRÈS/AFTER)



**Rue de la Montagne à l'intersection de l'avenue des Pins - Vue vers le fleuve**  
 La vue du fleuve, à partir de l'intersection de la rue de la Montagne et de l'avenue des Pins, illustre comment l'immeuble s'intégrerait à l'actuel environnement construit, et qu'il n'affecterait aucunement la vue existante du fleuve.

**Rue de la Montagne à l'intersection de la rue de la Gauchetière - Vue vers la montagne**  
 La vue de la montagne à partir de l'intersection des rues de la Montagne et de la Gauchetière illustre comment le nouvel immeuble s'intégrerait à l'environnement construit actuel et comment serait-il à peine perceptible à partir de ce point de vue.

**De la Montagne at Pine Avenue - View to the River**  
 The view of the river from the intersection of De la Montagne and Pine Avenue illustrates how the building would be integrated into the present built environment and in no way would affect the existing view of the river.

**De la Montagne at De la Gauchetiere - View to the Mountain**  
 The view of the Mountain from the intersection of De la Montagne and De la Gauchetiere streets illustrates how the building would be integrated into the present built environment and how it is barely perceptible from this vantage point.



(AVANT/BEFORE)



(APRÈS/AFTER)



(AVANT/BEFORE)



(APRÈS/AFTER)

DE LA MONTAGNE / AVE. DES PINS  
 Vues vers le fleuve - Views to the river

DE LA MONTAGNE / DE LA GAUCHETIERE  
 Vues vers la montagne - Views to the mountain

ANNEXE C LE 1440 DE LA MONTAGNE

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT  
SUNLIGHT STUDY

#### Introduction

Tel que requis, l'objectif de l'étude vise à valider les implications en termes d'ensoleillement (et d'ombrage) du projet en développement, en comparant la situation actuelle à une situation projetée à des heures précises de la journée

Dans le but de réaliser adéquatement les impacts d'ensoleillement, l'étude est basée sur la compilation de données, effectuée à l'aide d'un logiciel (3D Studio Max). À partir d'une modélisation du site à laquelle les volumes des bâtiments existants et projetés ont été ajoutés, le logiciel analyse et dessine les ombres projetées au sol et sur les éléments environnants. Ce logiciel, élaboré pour le rendu 3D, analyse les ombres en fonction du jour et de l'heure précise, à partir des données de latitude et de longitude.

Ce projet d'importance dans le paysage urbain a été élaboré en tenant compte du contexte construit et futur. Ainsi, cette démarche donne à l'étude l'impartialité et l'argumentaire qui consolident les résultats.

#### Constat

Le site pressenti pour le projet est situé auprès des artères De la Montagne et De Maisonneuve. Le projet consiste à ériger une tour d'habitation de 19 étages, dont l'accès est prévu sur la rue De la Montagne. Les trois premiers niveaux constituent un basilaire commercial sur lequel reposent les étages supérieurs. Le basilaire est de forme carrée et couvre la plupart du terrain, tandis que le périmètre des étages supérieurs prend la forme d'un rectangle ayant approximativement la même profondeur que celle de l'Hôtel de la Montagne et occupant un peu plus de 50% de la superficie du lot.

Aussi bien l'Hôtel de La Montagne que les autres voisins immédiats ont une implantation au sol qui couvre la plupart de leur terrain respectif. Leur architecture s'inscrit dans l'environnement bâti du Montréal urbain.

Sur le coin nord-est du boulevard De Maisonneuve et de la rue Drummond, à une rue du site, une nouvelle tour de 18 étages sera construite, accompagnée de deux nouvelles tours de plus de 20 étages sur le coin opposé. Les bâtiments donnant sur les rues avoisinantes sont, quant à eux, de hauteurs et profils différents.

#### Introduction

As required, the objective of this study is to validate the effects of sunlight (and shadow) generated by the proposed project by comparing it to the existing situation at given hours of the day.

In order to properly prepare the sunlight analyses, the study was based upon the collection of data generated with the help of computer software (3D Studio Max). Based upon a three-dimensional model of the site to which were added existing and projected buildings, the software analyses and illustrates the shadows projected on the ground and the surrounding elements. This software, developed for 3-D modeling, analyses shadow projections for a given day and hour according to a specific latitude and longitude.

Because of the importance of this project, the present and future built context of the building has been taken into account. Therefore, the method used for the development of this study provides for an impartial assessment of the results.

#### Observations

The site of the proposed project is situated near the intersection of De la Montagne street and De Maisonneuve Boulevard. The project consists in the construction of a 19 storey residential tower with access on De la Montagne street. The first three levels are reserved for commercial space including retail and office space and the residential tower will be built above. The lower levels form a square and cover a major portion of the site whereas the perimeter of the tower is rectangular in form, as deep as the De la Montagne Hotel, and covers a little over 50% of the lot area.

The majority of the buildings in the area, including Hôtel De la Montagne, cover the major portion of their lots. Their architecture is consequently well integrated into Montreal's urban framework.

On the North-East corner of De Maisonneuve Boulevard and Drummond street, one block away from the proposed project, a new residential tower of 18 storeys will soon be built, along with two new towers of more than 20 storeys on the opposite corner. The buildings in the adjacent vicinity are of varying heights and profiles.

### Scénarios

Afin de démontrer les impacts du projet, les scénarios ont été réalisés sur une base annuelle. En s'arrimant aux demandes spécifiques de la Ville de Montréal, l'étude compile l'impact au solstice d'été ainsi qu'aux équinoxes (étant donné leur équivalence, l'étude ne présente qu'une seule des deux saisons). Les scénarios illustrent l'existant et le projeté sur une base horaire de 8h00 le matin à 17h00 le soir.

La simulation a été réalisée à partir d'une vue aérienne. Chacune des heures illustre la condition actuelle et l'ombre que générera le projet une fois érigé. Le périmètre des édifices a été circonscrit avec une ligne fine blanche afin de mieux percevoir leur localisation. Les plans couvrent assez de territoire pour voir et comprendre les ombres. En plus de l'angle, les images générées permettent également de percevoir les variations d'ensoleillement tout au long de la journée.

### Analyses

À la lumière des images produites, trois éléments viennent confirmer l'impact du projet.

- **Ensoleillement du site actuel**
- **Impact sur les artères De la Montagne et De Maisonneuve**
- **Impact sur les édifices voisins**

Si l'on considère l'impact de la nouvelle construction sur l'ensoleillement des édifices voisins, il est aisé de constater que les effets se font principalement sentir sur ceux sur le côté est de la rue De la Montagne, entre Boulevard De Maisonneuve et la rue Ste-Catherine. Dans un premier temps, il est facile de constater que les immeubles adjacents de la rue De la Montagne projettent déjà leurs ombres sur la rue à partir de 12h00 aux équinoxes et à partir de 15h00 au solstice d'été. La construction du 1440 De la Montagne affectera donc légèrement la largeur de l'ombre mais ne modifiera aucunement les périodes d'ensoleillement de la rue.

En ce qui concerne la rue De Maisonneuve, la tour a été implantée en recul par rapport au boulevard, afin de minimiser l'effet d'ombrage sur les façades des édifices sur le côté nord du boulevard. En effet, ces édifices ne seront dans l'ombre que pendant environ une heure le matin aux équinoxes. Au solstice d'été, les façades sur le côté nord du boulevard De Maisonneuve ne sont plus affectées par l'ombre à partir de 10h00. À partir de 12h00, la tour ne projette plus d'ombre sur le boulevard De Maisonneuve pour le reste de la journée.

### Scenarios

In order to determine the impact of the project, the various scenarios have been developed on an annual basis. Following the requirements of the City of Montreal, the study measures data at the Summer Solstice as well as at the Equinoxes (considering that the values of the Spring and Fall Equinoxes are the same, the present study will only consider one of these). The study illustrates various scenarios on an hourly basis between 8:00 in the morning and 17:00 in the evening.

The simulation has been developed from an aerial point of view. Each hour illustrates the existing condition as well as the shadow which the project would generate once built. The perimeter of the buildings has been identified with a thin white line in order to better identify their location. The view plans cover a sufficient area to view and understand the projection of the shadows. The generated images permit one to observe the variations of sunlight throughout the day as well as the angles of projected shadow.

### Analysis

In light of the images produced, three elements confirm the impact of the project.

- **Sunlight of the existing site**
- **Impact on De la Montagne street and De Maisonneuve Boulevard**
- **Impact on the neighboring buildings**

The resulting study confirms that the impact of the new construction on the sunlight projected on the neighboring buildings is mostly evident on those located on the east side of De la Montagne street between De Maisonneuve boulevard and Ste-Catherine street. It is important to note however, that the existing buildings on De la Montagne street already project their shadow on the street starting at 12:00 at the Equinox and starting at 15:00 at the Summer Solstice. The construction of 1440 De la Montagne will therefore have no effect on the time of day of the projected shadows and only a minor effect on their width.

With regards to De Maisonneuve boulevard, the tower has been set back with respect to the street in order to minimize the effect of shadow on the buildings situated on the North side of De Maisonneuve. In fact, these buildings will not be in shadow except for approximately one hour in the morning during the Equinox. At the Summer Solstice, the facades on the North side of De Maisonneuve are not affected by shadow after 10:00 in the morning. After 12:00, the tower no longer projects any shadow on De Maisonneuve for the rest of the day.

#### Conclusion

Comme il est possible de le constater sur les différentes simulations, le projet immobilier ne perturbe que peu l'ensoleillement de l'environnement bâti existant sur le boulevard De Maisonneuve. La rue De la Montagne en sera plus affectée, mais uniquement dans la partie nord du tronçon De Maisonneuve-Ste-Catherine. Le profil similaire à celui de l'Hôtel De la Montagne ainsi que l'implantation en recul par rapport au boulevard De Maisonneuve, minimisent l'impact.

La présente étude permet de constater que l'ombrage projeté par le nouveau bâtiment sur le cadre urbain existant est principalement perceptible en période d'équinoxe. Outre les immeubles situés sur le côté est de la rue De la Montagne, les constructions avoisinantes sur De Maisonneuve ne percevront l'ombre du projet que le matin, avant 10h00 en été. L'impact sur les immeubles existants sur De la Montagne sera minime par rapport à la situation actuelle.

Il serait utopique de penser que le projet " 1440 De la Montagne " n'aura aucun impact sur son cadre environnemental. Cependant, un grand souci a été pris, pour le design de l'édifice, afin de maintenir le niveau d'impact le plus proche des valeurs qui auraient découlé si le projet avait été construit selon la réglementation actuelle. Finalement, le projet a été conçu de manière à créer une implantation et alignement du bâtiment en harmonie avec son insertion dans le contexte des édifices adjacents, et sans compromettre la qualité d'ensoleillement des espaces urbains avoisinants.

#### Conclusion

As one can observe from the various simulations, the project impacts the sunlight of the existing environment only slightly on De Maisonneuve Boulevard. De la Montagne street will be affected more, however only on the north portion of the east side of the street between De Maisonneuve and Ste-Catherine. The impact has been minimized by aligning the building with the Hôtel De la Montagne and by setting the building back from the De Maisonneuve end of the lot.

The present study allows one to observe that the shadow projected by the new building is primarily perceptible during the Equinox. Other than the buildings situated on the East side of De la Montagne street, the adjacent buildings on De Maisonneuve will only perceive a shadow in the morning before 10h00 in the summer. The impact on the existing buildings on De la Montagne will be minimal with respect to the existing situation.

It would obviously be utopistic to expect that "1440 De la Montagne" would not have any impact on the built environment, however, great care has been taken to keep the extent of the effects close to the results that would have otherwise been obtained if the project was built within the present legislative framework. Finally, the project was developed in such a way as to create a layout and alignments of the building which result in a contextual insertion respectful of the adjacent .



**Localisation / Location**

<b>Montréal (Qc) Canada</b>	
Latitude / Latitude	45.5
Longitude / Longitude	73.6

Heure avancée : Du dernier samedi du mois de mars au dernier samedi du mois d'octobre.  
Heure normale : Du dernier samedi du mois d'octobre au dernier samedi du mois de mars.

Daylight Savings Time : From the last Saturday of March to the last Saturday of October.  
Eastern Standard Time : From the last Saturday of October to the last Saturday of March.

Équinoxe printemps Spring Equinox	21 mars (03) March 21, (03)	Heure normale (UTC-5) Eastern Standard Time
Heure / Hour	Azimet / Azimuth	Altitude / Altitude
8h00	111	20
9h00	124	29
10h00	140	37
11h00	158	42
12h00	179	44
13h00	200	43
14h00	218	37
15h00	234	30
16h00	247	21
17h00	259	11

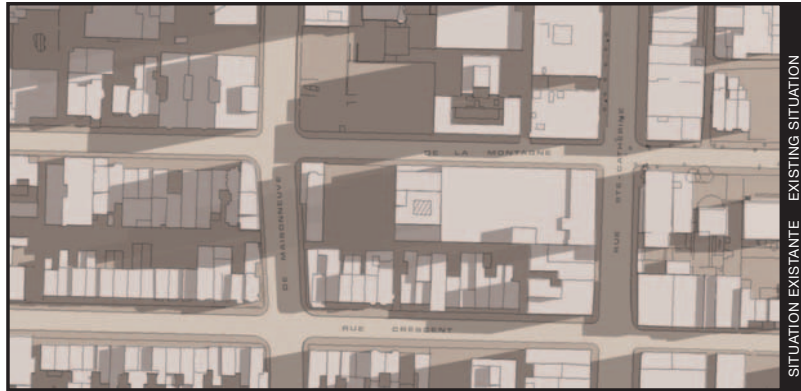
Équinoxe d'automne Fall Equinox	21 septembre (09) September 21, (09)	Heure avancée (UTC-4) Daylight Savings Time
Heure / Hour	Azimet / Azimuth	Altitude / Altitude
8h00	102	13
9h00	114	23
10h00	128	32
11h00	144	39
12h00	163	43
13h00	184	45
14h00	204	42
15h00	222	36
16h00	237	28
17h00	250	18



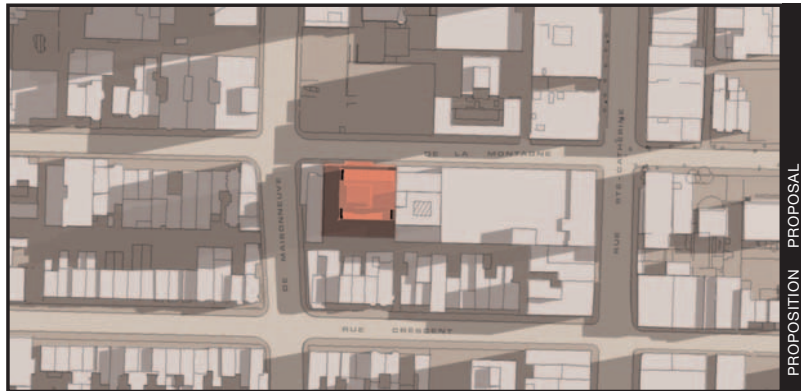
LE 1440 DE LA MONTAGNE ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT  
SUNLIGHT STUDY

Équinoxe Printemps 21 mars (Heure normale) / Équinoxe Automne 21 septembre (Heure avancée) 9h00  
Spring Equinox March 21 (Eastern Standard Time) / Fall Equinox, September 21 (Daylight Savings Time) 9h00

8h00



SITUATION EXISTANTE EXISTING SITUATION



PROPOSITION PROPOSAL

Équinoxe Printemps 21 mars (Heure normale) / Équinoxe Automne 21 septembre (Heure avancée) 10h00  
Spring Equinox March 21 (Eastern Standard Time) / Fall Equinox, September 21 (Daylight Savings Time) 10h00

9h00



SITUATION EXISTANTE EXISTING SITUATION



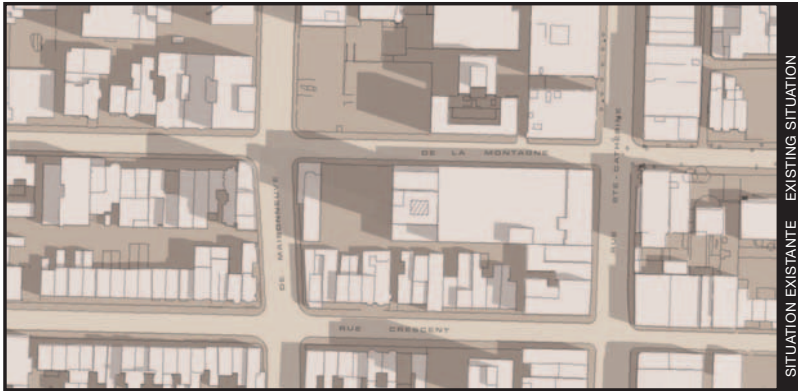
PROPOSITION PROPOSAL



LE 1440 DE LA MONTAGNE ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT  
SUNLIGHT STUDY

Équinoxe Printemps 21 mars (Heure normale) / Équinoxe Automne 21 septembre (Heure avancée) 11h00  
Spring Equinox March 21 (Eastern Standard Time) / Fall Equinox, September 21 (Daylight Savings Time) 11h00

10h00



Équinoxe Printemps 21 mars (Heure normale) / Équinoxe Automne 21 septembre (Heure avancée) 12h00  
Spring Equinox March 21 (Eastern Standard Time) / Fall Equinox, September 21 (Daylight Savings Time) 12h00

11h00





# LE 1440 DE LA MONTAGNE ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT SUNLIGHT STUDY

Équinoxe Printemps 21 mars (Heure normale) / Équinoxe Automne 21 septembre (Heure avancée) 13h00  
Spring Equinox March 21 (Eastern Standard Time) / Fall Equinox, September 21 (Daylight Savings Time) 13h00

12h00



SITUATION EXISTANTE EXISTING SITUATION



PROPOSITION PROPOSAL

Équinoxe Printemps 21 mars (Heure normale) / Équinoxe Automne 21 septembre (Heure avancée) 14h00  
Spring Equinox March 21 (Eastern Standard Time) / Fall Equinox, September 21 (Daylight Savings Time) 14h00

13h00



SITUATION EXISTANTE EXISTING SITUATION



PROPOSITION PROPOSAL





# LE 1440 DE LA MONTAGNE ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT SUNLIGHT STUDY

Équinoxe Printemps 21 mars (Heure normale) / Équinoxe Automne 21 septembre (Heure avancée) 15h00  
Spring Equinox March 21 (Eastern Standard Time) / Fall Equinox, September 21 (Daylight Savings Time) 15h00

14h00



Équinoxe Printemps 21 mars (Heure normale) / Équinoxe Automne 21 septembre (Heure avancée) 16h00  
Spring Equinox March 21 (Eastern Standard Time) / Fall Equinox, September 21 (Daylight Savings Time) 16h00

15h00



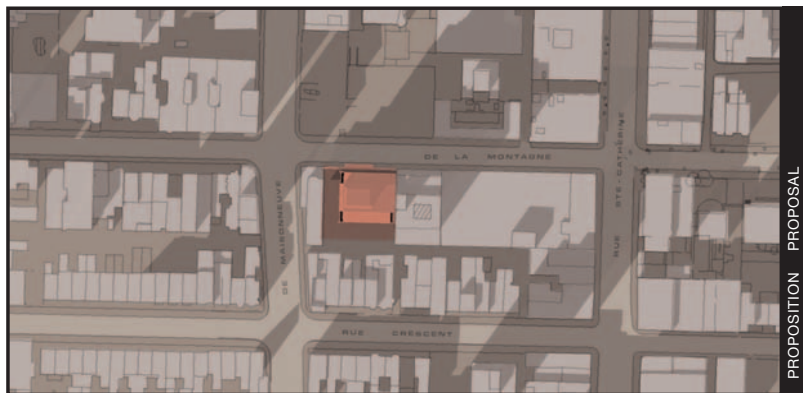
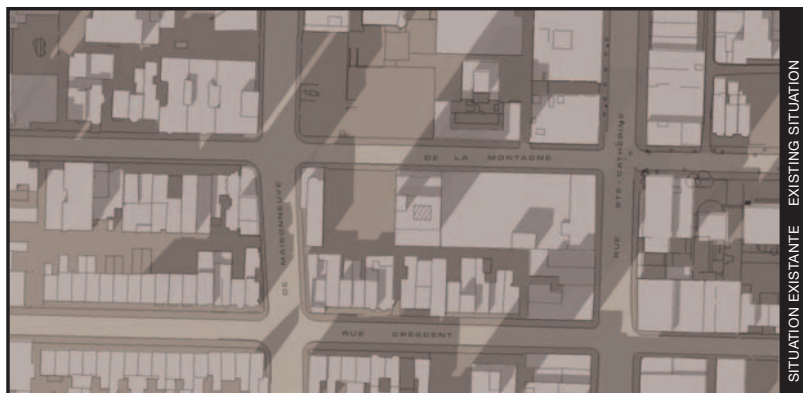




LE 1440 DE LA MONTAGNE ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT  
SUNLIGHT STUDY

Équinoxe Printemps 21 mars (Heure normale) / Équinoxe Automne 21 septembre (Heure avancée) 17h00  
Spring Equinox March 21 (Eastern Standard Time) / Fall Equinox, September 21 (Daylight Savings Time) 17h00

16h00



Équinoxe Printemps 21 mars (Heure normale) / Équinoxe Automne 21 septembre (Heure avancée) 18h00  
Spring Equinox March 21 (Eastern Standard Time) / Fall Equinox, September 21 (Daylight Savings Time) 18h00

17h00



Heure avancée : Du dernier samedi du mois de mars au dernier samedi du mois d'octobre.  
Heure normale : Du dernier samedi du mois d'octobre au dernier samedi du mois de mars.

Daylight Savings Time : From the last Saturday of March to the last Saturday of October.  
Eastern Standard Time : From the last Saturday of October to the last Saturday of March.

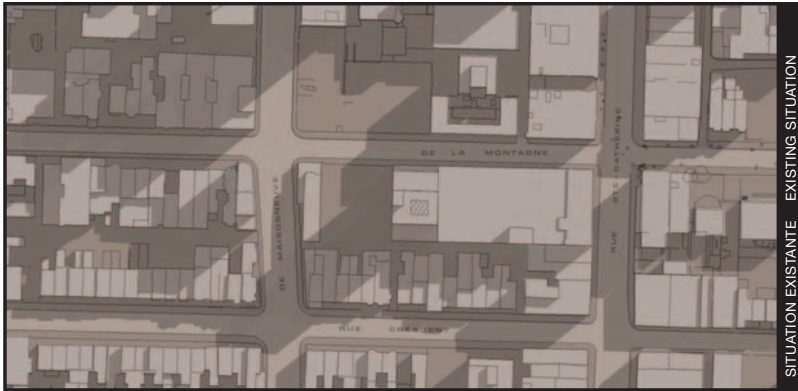
Solstice d'été Summer solstice	21 juin (06) June 21 (06)	Heure avancée (UTC-4) Daylight Savings Time
Heure / Hour	Azimut / Azimuth	Altitude / Altitude
8h00	83	27
9h00	94	37
10h00	106	48
11h00	123	57
12h00	148	65
13h00	182	67
14h00	215	64
15h00	239	56
16h00	255	46
17h00	267	36



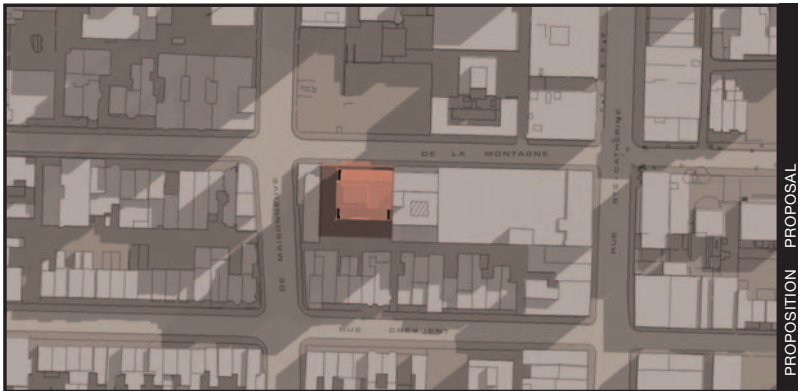
LE 1440 DE LA MONTAGNE ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT  
SUNLIGHT STUDY

Solstice d'été 21 Juin (Heure normale)  
Summer Solstice June 21 (Eastern Standard Time)

8h00



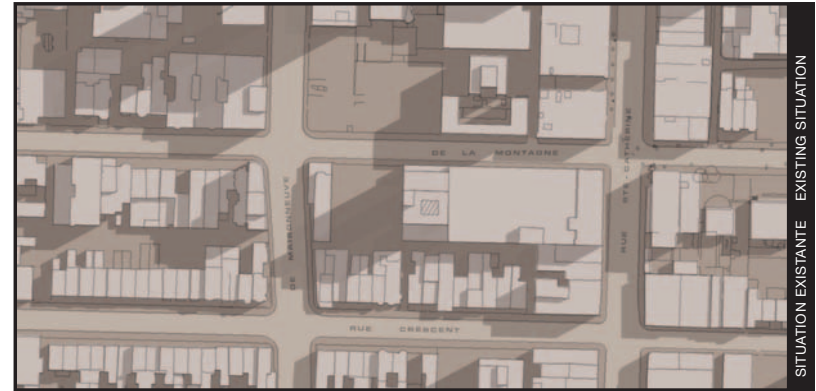
SITUATION EXISTANTE EXISTING SITUATION



PROPOSITION PROPOSAL

Solstice d'été 21 Juin (Heure normale)  
Summer Solstice June 21 (Eastern Standard Time)

9h00



SITUATION EXISTANTE EXISTING SITUATION



PROPOSITION PROPOSAL



LE 1440 DE LA MONTAGNE ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT  
SUNLIGHT STUDY

Solstice d'été 21 Juin (Heure normale)  
Summer Solstice June 21 (Eastern Standard Time)

Solstice d'été 21 Juin (Heure normale)  
Summer Solstice June 21 (Eastern Standard Time)

10h00

11h00







LE 1440 DE LA MONTAGNE ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT  
SUNLIGHT STUDY

Solstice d'été 21 Juin (Heure normale)  
Summer Solstice June 21 (Eastern Standard Time)

12h00



SITUATION EXISTANTE EXISTING SITUATION



PROPOSITION PROPOSAL

Solstice d'été 21 Juin (Heure normale)  
Summer Solstice June 21 (Eastern Standard Time)

13h00



SITUATION EXISTANTE EXISTING SITUATION



PROPOSITION PROPOSAL





LE 1440 DE LA MONTAGNE ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT  
SUNLIGHT STUDY

Solstice d'été 21 Juin (Heure normale)  
Summer Solstice June 21 (Eastern Standard Time)

14h00



SITUATION EXISTANTE EXISTING SITUATION



PROPOSITION PROPOSAL

Solstice d'été 21 Juin (Heure normale)  
Summer Solstice June 21 (Eastern Standard Time)

15h00



SITUATION EXISTANTE EXISTING SITUATION



PROPOSITION PROPOSAL



LE 1440 DE LA MONTAGNE ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT  
SUNLIGHT STUDY

Solstice d'été 21 Juin (Heure normale)  
Summer Solstice June 21 (Eastern Standard Time)

16h00



Solstice d'été 21 Juin (Heure normale)  
Summer Solstice June 21 (Eastern Standard Time)

17h00



ANNEXE D LE 1440 DE LA MONTAGNE

ÉTUDE DE CIRCULATION  
TRAFFIC STUDY

MIGUEL ESCOBAR ARCHITECTE + URBANISTE

**TABLE DES MATIÈRES**

- 1- DESCRIPTION DU PROJET ..... 1
- 2- ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE ..... 2
  - 2.1 CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU DE RUES EXISTANT AUTOUR DU PROJET ..... 2
  - 2.2 OCCUPATION DU SOL ..... 2
  - 2.3 ACCESSIBILITÉ..... 2
    - 2.3.1 TRANSPORT EN COMMUN ..... 2
    - 2.3.2 DÉPLACEMENT À PIED..... 3
    - 2.3.3 DÉPLACEMENT EN AUTO ..... 3
  - 2.4 CONTRÔLE DE LA CIRCULATION..... 3
- 3- GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS..... 4
  - 3.1 DÉBITS GÉNÉRÉS SANS FACTEUR DE CORRECTION ..... 4
  - 3.2 DÉBITS GÉNÉRÉS AVEC FACTEURS DE CORRECTION..... 5
  - 3.3 DÉBITS GÉNÉRÉS NETS ..... 6
- 4- BILAN..... 7

TOUR 1440 DE LA MONTAGNE, À MONTRÉAL

*Génération des déplacements*

Note technique sommaire

TRAFIX

Mars 2004



## 1- DESCRIPTION DU PROJET

Le projet de développement se situe au 1440 de la Montagne, entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine, à Montréal. À cet endroit, on retrouve présentement un stationnement public d'environ 58 places.

Il est prévu d'y développer un édifice de 20 étages en hauteur. Le développement comprend ce qui suit :

- 2 étages commerciaux dont la superficie de plancher est de l'ordre de 20 000 pi.ca.
- 1 étage administratif dont la superficie de plancher est de l'ordre de 12 000 pi.ca.
- 15 étages d'habitation (condo ou hôtel) totalisant 192 unités
- 5 étages de stationnement souterrain d'une capacité d'environ 210 places

Cette note technique sommaire présente les débits véhiculaires générés (entrant et sortant) par le projet, tout en tenant compte de la perte du stationnement existant.

## 2- ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE

### 2.1 Caractéristiques du réseau de rues existant autour du projet

Le site est localisé dans le quadrilatère de la Montagne/de Maisonneuve/Crescent/Sainte-Catherine. Du côté est du site, on retrouve le boulevard de la Montagne qui est à double sens avec une voie de circulation en plus du stationnement en bordure par direction. Des débarcadères pour les hôtels sont présents sur la rue de la Montagne.

Du côté nord, la rue de la Maisonneuve est à sens unique vers l'ouest. Au sud, la rue Sainte-Catherine est à sens unique vers l'est. À l'ouest du site, la rue Crescent est à sens unique vers le sud.

### 2.2 Occupation du sol

Présentement, le site est occupé par un stationnement public d'une capacité d'environ 58 places. L'occupation du stationnement fluctue en fonction de l'heure de la journée et du jour de la semaine. En plus du stationnement, on retrouve du côté ouest de la rue de la Montagne, entre Sainte-Catherine et de Maisonneuve, un hôtel, un club de nuit et les magasins Ogilvy. Du côté opposé sur de la Montagne, on retrouve un grand stationnement public, un hôtel et des espaces commerciaux.

### 2.3 Accessibilité

#### 2.3.1 Transport en commun

Présentement, le site est très bien desservi par le métro et les circuits d'autobus complètent cette accessibilité.

♦ Métro

La station de métro Peel, de la ligne verte, dont un édicule est localisé à proximité du carrefour de Maisonneuve/Pell, se retrouve à moins de 5 minutes de marche du site. Également, la station Guy-Concordia de la même ligne de métro se retrouve à moins de 8 minutes de marche. Plus au sud, on retrouve la station de métro Lucien l'Allier, de la ligne orange, à moins de 10 minutes de marche.

♦ Autobus

De nombreux circuits d'autobus desservent le secteur :

- > circuit #15 sur les boulevards Sainte-Catherine (direction est) et de Maisonneuve (direction ouest),
- > circuit #107 sur la rue Peel
- > circuits #57, #66, #165, #166 et #535 sur Guy en direction nord et Saint-Mathieu en direction sud
- > circuits #150, #410, #420 et #535 sur René-Lévesque

2.3.2 Déplacement à pied

Le déplacement à pied est très important dans le secteur compte tenu des nombreux commerces et autres attraits du secteur.

2.3.3 Déplacement en auto

Ce mode de transport peut être considéré comme accessoire.

**2.4 Contrôle de la circulation**

Sur la rue de la Montagne, à proximité du site, on retrouve des feux de circulation à la hauteur de la rue Sainte-Catherine et du boulevard de Maisonneuve.

3- GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS

La génération et l'attraction des déplacements associés à la nouvelle tour sont évaluées en fonction des taux provenant de «Trip Generation» (Institute of Transportation Engineers). Deux séries de tableaux présentent les résultats de la génération. La première présente les débits générés sans facteur de correction. La deuxième présente les débits ajustés en fonction de l'utilisation du transport en commun dans le secteur et des déplacements en chaîne. Pour les deux cas, l'option hôtel et l'option condominium sont présentées.

3.1 Débits générés sans facteur de correction

Le tableau 1 présente les débits générés bruts, sans facteur de correction. Pour l'option hôtel, le projet génère 220 véhicules (total entrant et sortant) à l'heure de pointe du matin et 416 véhicules à l'heure de pointe du soir. Pour l'option condominium, le débit généré est de 162 véhicules à l'heure de pointe du matin et de 345 véhicules à l'heure de pointe du soir.

Débits générés par le projet – Sans facteur de correction

Développement	Débits (véh/h)			
	Pointe du matin		Pointe du soir	
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
<u>Option hôtel</u>				
• 192 chambres d'hôtel	72	48	77	65
• 20 000 pi. ca. de superficie de plancher commercial	40	23	118	117
• 12 000 pi. ca. de superficie de plancher administratif	32	5	7	32
<b>TOTAL</b>	<b>144</b>	<b>76</b>	<b>202</b>	<b>214</b>
<u>Option condominium</u>				
• 192 unités de condos	9	53	44	27
• 20 000 pi. ca. de superficie de plancher commercial	40	23	118	117
• 12 000 pi. ca. de superficie de plancher administratif	32	5	7	32
<b>TOTAL</b>	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>169</b>	<b>176</b>

Tableau 1

### 3.2 Débits générés avec facteurs de correction

Une partie importante des nouveaux résidants, travailleurs et clients se déplacera en métro, à pied ou en taxi. D'après les récentes enquêtes origine-destination de l'AMT et du MTQ, seulement 47% des déplacements originant de la zone périphérique du centre-ville s'effectuent en automobile en pointe du matin. Également, selon la même enquête, près de 49% des déplacements se destinant dans le centre-ville (24h sauf retour à domicile) s'effectuent en automobile. Pour les fins d'estimation, un taux de déplacement en automobile de 50% a été utilisé pour l'ensemble du projet.

De plus, une partie des déplacements effectués en automobile en direction des nouveaux commerces sont de type « Pass-By » ou encore en chaîne, ce qui implique que le conducteur circule déjà sur la rue de la Montagne. Pour les fins d'estimation et en fonction des taux suggérés par l'ITE, un pourcentage de 25% a été appliqué.

Le tableau 2 présente les débits générés en tenant compte des facteurs d'ajustement. Pour l'option hôtel, le projet génère 95 véhicules (total entrant et sortant) à l'heure de pointe du matin et 160 véhicules à l'heure de pointe du soir. Pour l'option condominium, le débit généré est de 68 véhicules à l'heure de pointe du matin et de 125 véhicules à l'heure de pointe du soir.

Débits générés par le projet – Avec facteurs de correction

Développement	Débits (véh/h)			
	Pointe du matin		Pointe du soir	
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
<b>Option hôtel</b>				
• 192 chambres d'hôtel <sup>(1)</sup>	36	24	38	33
• 20 000 pi. ca. de superficie de plancher commercial <sup>(2)</sup>	10	6	35	35
• 12 000 pi. ca. de superficie de plancher administratif <sup>(1)</sup>	18	3	3	16
<b>TOTAL</b>	<b>64</b>	<b>33</b>	<b>76</b>	<b>84</b>
<b>Option condominium</b>				
• 192 unités de condos <sup>(1)</sup>	5	26	22	14
• 20 000 pi. ca. de superficie de plancher commercial <sup>(2)</sup>	10	6	35	35
• 12 000 pi. ca. de superficie de plancher administratif <sup>(1)</sup>	18	3	3	16
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>35</b>	<b>60</b>	<b>65</b>

Notes

1: Adaptation en fonction de l'utilisation du transport en commun dans le centre-ville de Montréal

2: Adaptation en fonction du « Pass-By » et des déplacements en chaîne

Tableau 2

### 3.3 Débits générés nets

Cette section présente les débits générés nets en tenant compte des facteurs d'ajustement et de l'utilisation du stationnement existant qui sera remplacé par la nouvelle tour. En fonction d'observations effectuées sur les lieux, entre 30 et 40 véhicules sortent du stationnement à l'heure de pointe du soir alors qu'environ 20 véhicules entrent. Ces débits peuvent changer en fonction du jour de la semaine et de la température. Ainsi, les débits générés nets (total entrant et sortant) sont les suivants :

#### Option hôtel

- Heure de pointe du matin : entre 67 et 72 véhicules
- Heure de pointe du soir : entre 120 et 130 véhicules

#### Option condominium

- Heure de pointe du matin : entre 35 et 40 véhicules
- Heure de pointe du soir : entre 65 et 75 véhicules

#### 4- BILAN

Le débit généré net (en tenant compte du stationnement existant) change selon l'occupation projetée, soit d'un hôtel avec espaces commerciaux ou de condominiums avec espaces commerciaux. Dans le premier cas, le débit net est de l'ordre de 67 à 72 véh/h en pointe du matin et entre 120 à 130 véh/h en pointe du soir. Dans le deuxième cas, le débit net se situe entre 35 et 40 véh/h en pointe du matin et entre 65 et 75 véh/h en pointe du soir.

Il est à souligner que, surtout dans le cas de l'hôtel, une bonne partie des déplacements sera effectuée par le mode taxi dont un certain nombre se retrouvent déjà sur la rue de la Montagne.

Quoique le débit net généré ne semble pas être très significatif, il pourrait y avoir, le cas échéant, lieu de le qualifier par rapport à la capacité et au niveau de service aux intersections dotées de feux de circulation.

Dans la perspective de la gestion de la demande des déplacements et du développement durable en transport, le projet envisagé, tant pour l'option hôtel que condominium, semble être compatible avec ladite perspective.



Aristomen Anéziris, ing./M. Ing.  
Ingénieur en circulation et transport