

OCPM.QC.CA

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

**PROJET IMMOBILIER
DE L'ÎLOT WANKLYN**

Projet de règlement P-15-064

29 janvier 2016

**OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

PROJET IMMOBILIER DE L'ÎLOT WANKLYN

Projet de règlement P-15-064

Rapport de consultation publique

Le 29 janvier 2016

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Tél. : 514 872-3568
Télec. : 514 872-2556
Internet : www.ocpm.qc.ca
Courriel : info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2016

ISBN 978-2-924002-89-6 (imprimé)

ISBN 978-2-924002-90-2 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.



1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : (514) 872-3568
Télécopieur : (514) 872-2556
ocpm.qc.ca

Montréal, le 29 janvier 2016

Monsieur Denis Coderre, Maire
Monsieur Pierre Desrochers, Président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique sur le Projet immobilier de l'îlot Wanklyn

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique (OCPM) portant sur le projet de règlement P-15-064 autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel situé sur le quadrilatère délimité par la rue des Oblats, la rue Wanklyn, la route 138 et la rue Jean-Milot.

Situé sur un ancien terrain industriel vacant depuis plusieurs années, le projet de l'îlot Wanklyn consiste en la construction de 786 logements, dont 119 logements communautaires, 230 unités de condos liées au programme d'accès à la propriété, et 437 unités locatives ou en copropriété. Les dix édifices proposés seraient répartis autour d'un parc central et auraient de 3 à 8 étages.

Près de 270 personnes ont participé à la séance d'information et aux séances d'audition des mémoires. La commission a reçu 37 mémoires écrits, dont une pétition signée par 125 résidents, et 5 présentations orales sans dépôt de mémoire, pour un total de 42 interventions.

Le projet soumis à la consultation publique reçoit un accueil très mitigé. Bien que tous les intervenants conviennent que l'îlot Wanklyn est propice à un développement résidentiel et souhaitent qu'un projet y soit rapidement réalisé, des préoccupations qui touchent plutôt à la qualité du projet, à son insertion dans son environnement, à sa densité et à son impact sur le quartier ont été largement soulevées.

Rappelons que l'arrondissement de LaSalle a élaboré un document de planification pour le secteur de la gare de train de banlieue de LaSalle. Ce document présente une vision de redéveloppement et de consolidation du secteur, déployée autour du concept de « Transit Oriented Development » (TOD). L'îlot Wanklyn est situé dans l'une des sept zones visées par ce document. Précisons également qu'à au moins trois reprises au cours des cinq dernières années, l'arrondissement a tenté de modifier ses règlements de zonages pour permettre l'implantation de projets plus denses dans ce secteur et qu'il s'est, chaque fois, buté à des réticences profondes des citoyens, dont une demande de référendum.

Après analyse rigoureuse des divers arguments présentés par les intervenants, de la documentation fournie par l'arrondissement et le promoteur, ainsi que des documents de planification et de la réglementation d'urbanisme, la commission ne recommande pas l'adoption du projet de règlement P-15-064 dans la forme proposée, et ce, pour plusieurs raisons.

Fondamentalement, la commission note une inadéquation entre les caractéristiques du projet proposé et les dispositions du projet de règlement qui permettraient encore des modifications importantes aux hauteurs et densité du projet au moment de sa construction.

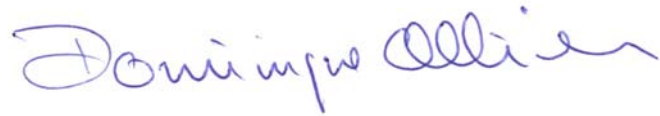
La commission retient également les arguments présentés par les intervenants sur la nécessité d'offrir aux citoyens actuels et futurs des garanties en matière d'accessibilité aux transports actifs et en commun, de cohabitation avec les zones d'emplois avoisinantes, ainsi qu'en matière de consolidation de services et d'équipements collectifs qui sont à la base des projets TOD, avant d'autoriser un développement de cette ampleur qui contraste drastiquement avec la trame urbaine avoisinante. Tout en trouvant louables les partis d'aménagement qui dictent les choix de développement du promoteur, la commission a été à même de constater que le projet montre plusieurs lacunes en matière de densité, d'ouverture sur le quartier et de desserte de services. Le séquençement prévu de la construction ne semble pas non plus en parfaite harmonie avec l'image de mixité sociale que le projet souhaite projeter.

À l'instar de plusieurs participants, la commission estime que le projet qui s'installera sur l'îlot Wanklyn peut jouer un rôle significatif dans la consolidation et le développement de ce secteur. Pour en assurer l'intégration harmonieuse, il convient, selon elle, d'en revoir les paramètres et de procéder, en collaboration avec le milieu, à un exercice approfondi et complet de planification pour le secteur, lequel inclura l'ensemble des composantes visant la création d'un milieu de vie durable.

L'Office rendra ce rapport public le 10 février 2016, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Dominique Ollivier

DO/II

c. c. Manon Barbe, Mairesse de l'arrondissement de LaSalle
Russell Copeman, membre du Comité exécutif et Responsable de l'OCPM

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1. Le projet immobilier de l'îlot Wanklyn.....	3
1.1 Localisation du projet et le contexte environnant	3
1.2 La description du projet immobilier de l'îlot Wanklyn	4
1.3 L'encadrement règlementaire	7
1.4 Les avis des instances consultatives	10
1.5 Les études réalisées	11
2. Les préoccupations et les opinions des participants	15
2.1 L'accueil général du projet.....	15
2.2 Le processus de consultation.....	16
2.3 Le contexte du projet	17
2.3.1 La planification et la vision du secteur	17
2.3.2 La circulation	18
2.3.3 Les transports collectif et actif.....	20
2.3.4 Les commerces et les services	21
2.3.5 La mixité et la cohabitation des fonctions	23
2.4 Le projet	24
2.4.1 Les hauteur et la densité.....	24
2.4.2 Les logements abordables et communautaires.....	26
2.4.3 L'accessibilité universelle et adaptabilité des logements.....	27
2.4.4 L'environnement.....	27
2.4.5 Les propositions des participants	27
3. Les constats et l'analyse de la commission	29
3.1 Le projet immobilier	30
3.1.1 La comparaison des projets de 2012 et de 2015.....	31
3.1.2 Les partis d'aménagement du promoteur.....	31
3.1.3 L'insertion du projet dans son environnement	32

3.1.4	L'analyse de la densité proposée.....	32
3.1.5	Les autres principales préoccupations des participants.....	34
3.1.6	L'adéquation du projet de règlement P-15-064 et du projet immobilier présenté.....	34
3.1.7	Une aire TOD : le Quartier de la gare LaSalle?.....	34
3.2	Un secteur de planification durable	36
3.2.1	Le secteur de planification détaillée.....	37
3.2.2	La mobilité durable	42
3.2.3	Les initiatives liées au développement durable	45
	Conclusion.....	47
	Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat.....	49
	Annexe 2 – La documentation	51
	Annexe 3 – Le projet de règlement P-15-064.....	55

Introduction

Le 16 juin 2015, le conseil municipal confiait à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat de tenir des audiences publiques sur le projet de règlement P-15-064 autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel situé sur le quadrilatère délimité par la rue des Oblats, la rue Wanklyn, la route 138 et la rue Jean-Milot.

L'avis public annonçant la consultation est paru le 28 août 2015. À cette date, la documentation relative au projet a été rendue disponible aux bureaux de l'OCPM ainsi que sur son site Internet. D'autres actions ont aussi été entreprises : distribution de dépliants d'information, publicités dans les journaux locaux et sur les réseaux sociaux, courriels, etc.

La commission, formée de M. Bruno Bergeron, de Mme Luba Serge et de M. Arlindo Vieira, a tenu une séance d'information le 15 septembre 2015 à la salle Sofia dans l'arrondissement de LaSalle, et une séance d'audition des opinions le 13 octobre, au même endroit.

Dans ses efforts de diffusion de l'information relative aux consultations publiques, l'OCPM s'appuie sur une communauté de citoyens et d'organismes qui suivent ses activités et les partagent. Chacune des consultations est annoncée aux abonnés de l'infolettre (plus de 2 000) ainsi qu'aux abonnés Facebook (plus de 5 000) et Twitter (plus de 1 500). Les réseaux sociaux de l'Office permettent aussi de faire des rappels avant les séances publiques et de suivre l'évolution des consultations, par exemple lors de l'annonce de séances supplémentaires ou de la mise en ligne de nouveaux documents ou d'outils de visualisation des projets.

Le premier chapitre du rapport décrit le projet immobilier de l'îlot Wanklyn et son encadrement réglementaire.

Le deuxième chapitre rassemble, quant à lui, les préoccupations et les opinions exprimées par les participants.

Enfin, le troisième chapitre du rapport est consacré à l'analyse de la commission, accompagnée de ses recommandations.



1. Le projet immobilier de l'îlot Wanklyn

Ce premier chapitre présente le projet immobilier de l'îlot Wanklyn dans son contexte urbain et règlementaire.

1.1 Localisation du projet et le contexte environnant

Situé dans le sud-ouest de l'arrondissement de LaSalle, l'îlot Wanklyn, d'une superficie de plus de 47 000 m², est bordé par les rues Wanklyn, des Oblats, Jean-Milot et la route 138.

Figure 1 : localisation de l'îlot Wanklyn



Source : document 3.4, p. 8

Le terrain aujourd'hui vacant a déjà été occupé par des entreprises dont les bâtiments ont été démolis. Les plus proches voisins du site sont les résidents des logements de la rue des Oblats appartenant à l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM). La cour de ces bâtiments de trois étages donne sur le site à être développé. Entre le site de l'îlot Wanklyn et la voie ferrée, se trouvent également Les Jardins LaSalle. Ce complexe de logement de trois étages, appartenant à un seul propriétaire privé, a été construit dans les années 1950 à l'aide de subventions du gouvernement fédéral et comprend notamment un parc.

Les commerces du secteur sont principalement regroupés sur la rue Lafleur autour de la Plaza Sami Fruit. Pour ce qui est des services, selon la présentation du promoteur, 6 écoles primaires et une école secondaire, 3 installations culturelles (dont une dans l'arrondissement de Lachine) et 8 installations de loisirs sont situées dans un rayon de 2 km du site.¹

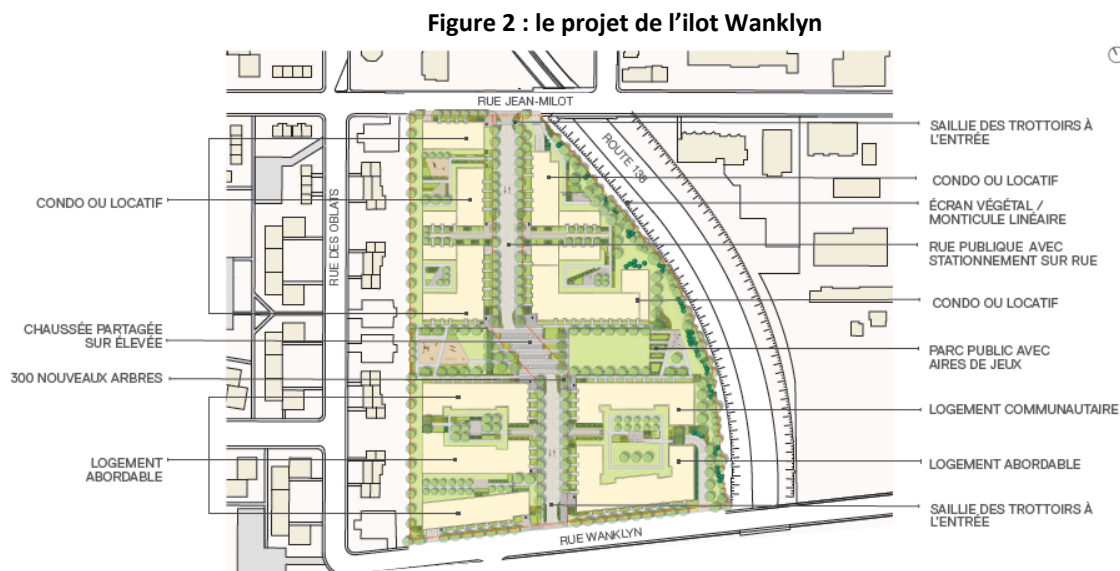
¹ Doc. 3.4, p. 18-23

Tout juste de l'autre côté de la route 138, se trouve également un secteur industriel de bonne dimension. L'usine de levure Fleischmann, en activité dans le secteur depuis la fin des années 1920, est toutefois située en vis-à-vis avec l'îlot à développer sur la rue Wanklyn. Cette entreprise est aujourd'hui située dans une enclave résidentielle. Afin d'éviter de circuler dans le secteur résidentiel dans lequel elle se trouve, les camions de l'usine utilisent la rue Wanklyn pour entrer et sortir du site de l'usine.

La route 138 longeant le site permet de se rendre sur la Rive-Sud via le pont Mercier, ou de rejoindre l'autoroute 20 pour se rendre au centre-ville de Montréal. Quelques lignes d'autobus sillonnent le secteur et se rendent au métro Angrignon. La gare de LaSalle permettant de prendre le train de banlieue de la ligne Candiac est située de l'autre côté de la voie ferrée. Le déplacement de celle-ci ainsi que du terminus d'autobus Lafleur / Newman sont mentionnés dans le document de planification de l'arrondissement concernant le Quartier de la gare. Nous reviendrons sur ce document dans la section sur l'encadrement réglementaire du projet sous étude (section 1.3).

1.2 La description du projet immobilier de l'îlot Wanklyn

Le promoteur, le Fonds immobilier de solidarité FTQ, envisage de construire un complexe d'habitation incluant 786 unités de logement, une nouvelle rue qui traverserait le site de la rue Wanklyn à la rue Jean-Milot, ainsi qu'un parc central.



Source : document 3.4, p. 28

Le projet consiste à redévelopper une friche industrielle et repose sur six partis d'aménagement² que voici :

- Créer de la valeur dans ce secteur de l'arrondissement de LaSalle.
- Favoriser une variation dans la densité et les typologies.
 - Maison de ville;
 - Immeuble de moyenne densité (3 à 4 étages);
 - Immeuble de plus forte densité (6 à 8 étages);
 - Résidence pour personnes âgées.
- Favoriser une mixité sociale, de clientèle variée. Cette mixité de population serait représentée par :
 - Des familles;
 - Les jeunes professionnels;
 - Des premiers acheteurs;
 - Des préretraités (2^e acheteurs);
 - Des personnes âgées.
- Développer un projet phare de qualité, axé sur le renouveau du secteur.
- Offrir un parc immobilier diversifié en fonction de la population.
 - Logements communautaires;
 - Logements locatifs conventionnels;
 - Condos;
 - Accès à la propriété;
 - Application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels.
- Intégrer et aménager des espaces verts de qualité et variés pour répondre aux besoins des différentes populations.

Le site serait séparé en deux par le parc central. Entre le parc et la rue Jean-Milot, on retrouverait les unités privées (condo / locatif), et entre le parc et la rue Wanklyn, les unités abordables et communautaires. La portion privée comprendrait 437 unités.

La portion entre le parc et la rue Wanklyn comprendrait 230 condos liés au programme d'accès à la propriété de la Société d'habitation de Montréal (SHDM), Accès Condos, ainsi que 119 unités de logement communautaire liées au programme AccèsLogis, ce qui représente près de 30 % de logements abordables et 15 % de logements communautaires selon les critères de la Stratégie d'inclusion de logement abordable de la Ville de Montréal.

² Doc. 3.1, p. 26

Figure 3 : répartition des unités de logement



Source : document 3.4, p. 29

Lors de la présentation du projet le 15 septembre 2015, l'architecte du promoteur a mentionné qu'afin de respecter l'objectif famille qu'ils se sont fixés, autour de 20 % des unités comprendraient trois chambres à coucher et environ 45 % auraient deux chambres à coucher.³

Les unités situées au rez-de-chaussée auraient des accès directs à la rue ou au parc, selon leur emplacement.⁴

Le site accueillerait dix bâtiments, dont les hauteurs varieraient entre 3 et 8 étages. Les immeubles les plus élevés (6 et 8 étages) seraient localisés en bordure de la route 138, à l'exception d'un bâtiment de 6 étages, prévu en bordure de la rue Jean-Milot. Cette répartition des hauteurs permet, selon le document de présentation du promoteur, de « [...] créer une gradation harmonieuse des hauteurs en lien avec les bâtiments existants de la rue des Oblats. »⁵ Le coefficient d'occupation du sol (COS) utilisé par les autorités municipales afin de déterminer la densité du projet serait de 2,04, alors que le COS maximal autorisé est de 4,5 dans le chapitre de l'arrondissement de LaSalle du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, et de 3,5 au projet de règlement sous étude. La densité d'un site peut également être calculée à

³ M. Simon Péloquin, doc. 7.1, L. 1890-1895

⁴ Doc. 3.1, p. 30

⁵ Doc. 3.1, p. 29

l'aide du taux d'implantation, qui serait dans le cas présent de 43 %, ou encore par le nombre de logements par hectare, qui serait de 166 ou 167 logements/ha selon les données utilisées.⁶

Les bâtiments implantés sur les rues Jean-Milot et Wanklyn pourraient accueillir des commerces de proximité au rez-de-chaussée. Le projet prévoit un ratio de stationnement de 1 case par unité de logement et de 0,5 case de stationnement par unité pour le logement communautaire, pour un total de 727 places de stationnement en sous-sol.

Le terrain formant la zone identifiée par le numéro P08-06 dans le projet de règlement serait cédé à l'arrondissement de LaSalle afin que celui-ci y aménage un parc central.⁷ Dans son document de présentation, le promoteur propose une série d'aménagements pour le parc, incluant notamment des aires de jeux pour les enfants, des aires gazonnées, une place publique et un jardin d'agrément.⁸ L'aménagement du parc n'est toutefois pas du ressort du promoteur, mais bien de l'arrondissement.

Afin de minimiser les impacts sonores de la route 138, le promoteur aménagerait un écran végétal en bordure de la route. Ce talus planté mesurerait entre 10 et 15 mètres de large et de 4 à 5 mètres de haut. Il serait en partie construit avec les débris de démolition des dalles de béton présentes sur le site.⁹

1.3 L'encadrement règlementaire

Les modifications règlementaires concernant les terrains de l'îlot Wanklyn remontent aussi loin que 1989 avec l'adoption du Plan d'urbanisme de la Ville de LaSalle.

Adoption du Plan d'urbanisme de Ville de LaSalle (1989)

Afin de bien comprendre l'encadrement règlementaire de l'îlot Wanklyn, il faut remonter en 1989. Au moment de l'adoption du premier Plan d'urbanisme de la Ville de LaSalle (1989), le zonage des terrains formant l'îlot Wanklyn, utilisés à des fins industrielles et commerciales, est modifié pour un usage résidentiel. Ce secteur est déjà identifié dans le document de 1989 comme un « *secteur potentiel pour projet de redéveloppement résidentiel intégré* ». Le lot occupé encore aujourd'hui par l'usine de levure Fleischmann a également subi un changement de zonage vers le résidentiel au même moment.¹⁰

⁶ Doc. 3.1, p. 35; doc. 6.3, p. 42; M. Simon Péloquin, doc. 7.1, L. 627-628

⁷ Doc. 4.4, p. 14

⁸ Doc. 3.1, p. 44

⁹ M. Simon Péloquin, doc. 7.1, L. 1438-1443

¹⁰ Doc. 6.8, p. 35

Document de planification du Quartier de la gare

L'arrondissement de LaSalle a élaboré un document de planification pour le secteur de la gare de train de banlieue de LaSalle. Ce document présente une vision de redéveloppement et de consolidation du secteur entourant la gare, développé autour du concept de « *Transit Oriented Development* » (TOD). Le document propose notamment le déplacement de la gare et du terminus d'autobus Lafleur / Newman, une densification résidentielle, ainsi que la consolidation des pôles d'emplois du secteur. Le concept du Quartier de la gare comprend sept zones pour lesquelles des principes d'aménagement sont identifiés. L'îlot Wanklyn est compris dans le secteur Wanklyn / des Oblats pour lequel sept principes¹¹ d'aménagement sont listés :

- Développement orienté sur le transport actif et collectif (gare, autobus, tramway, lien vert, vélo et marche);
- Déplacement de la gare;
- Densification résidentielle;
- Créer des liens avec le réseau routier existant;
- Végétalisation des abords de la route 138;
- Commerces de voisinage aux abords de la gare;
- Design urbain favorisant les déplacements alternatifs à l'automobile.

Modifications de deux règlements de l'arrondissement (2011)

L'arrondissement a, en novembre 2011, tenté de modifier son règlement de zonage (2098) en proposant le projet de règlement P2098-LAS-163, afin d'assurer la concordance de celui-ci avec les modifications demandées au chapitre de l'arrondissement du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, en lien avec la vision du Quartier de la gare. En raison des contestations, le projet de règlement fut retiré et non adopté.¹²

Également en novembre 2011, l'arrondissement a voulu modifier son règlement (LAS-0014) sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) par le projet de règlement PLAS-0014-6 afin d'intégrer les éléments concernant le secteur du Quartier de la gare. Ce projet de règlement a également été retiré et non adopté par les élus de LaSalle.¹³

Modification du chapitre d'arrondissement de LaSalle du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (2011)

¹¹ Doc. 1.4.2, p. 24

¹² Doc. 4.6, p. 1

¹³ Doc. 4.6, p. 1

En décembre 2011, les modifications du chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal requises pour concrétiser le plan du Quartier de la gare sont adoptées par le conseil municipal de Montréal.¹⁴

Modification du règlement de zonage de LaSalle (2012)

En juin 2012, l'arrondissement de LaSalle propose un projet de règlement amendant le règlement de zonage numéro 2098, de manière à assurer la concordance aux modifications du Plan d'urbanisme, annuler la zone H08-06 et créer les zones P08-06-H08-47, H08-48 et H08-49 (P2098-LAS-167). Même si les noms des zones sont identiques au projet de règlement sous analyse dans le présent dossier, la configuration de celles-ci ainsi que la densité et les hauteurs proposées sont différentes.

Un nombre suffisant de personnes habilitées à voter se sont enregistrées afin de demander la tenue d'un référendum sur le projet de règlement. En raison de l'opposition citoyenne qu'il suscitait, le conseil d'arrondissement a décidé de retirer le projet de règlement en juillet 2012. Le règlement n'a donc pas été adopté.

Modifications du règlement de zonage de LaSalle par l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (2015)

Un nouveau projet de règlement (P-15-064) autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel situé sur le quadrilatère délimité par la rue des Oblats, la rue Wanklyn, la route 138 et la rue Jean-Milot est soumis en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. Cet article de la Charte permet la modification, par le conseil municipal, des règlements d'arrondissement comme le règlement de zonage. L'utilisation de l'article 89 soustrait le droit des résidents au processus référendaire, mais exige en contrepartie une consultation publique par l'Office de consultation publique de Montréal. La commission chargée de la consultation publique analyse, dans le présent rapport, le projet de règlement soumis en vertu de l'article 89 et le projet immobilier qui y est rattaché.

Le projet immobilier sous étude est conforme aux dispositions du chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

¹⁴ Doc. 4.6, p. 1

Tableau 1 : conformité du projet immobilier aux dispositions du chapitre de l'arrondissement de LaSalle du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

	Chapitre de l'arrondissement de LaSalle du PU	Projet immobilier de l'îlot Wanklyn (2015)
Hauteur des bâtiments	3 à 12 étages	3 à 8 étages
Coefficient d'occupation du sol (COS)	0,3 à 4,5	2,04
Affectation du sol	Secteur résidentiel : aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation	Résidentiel avec possibilité de commerces de proximité sur les rues Jean-Milot et Wanklyn

Il déroge toutefois au règlement de zonage de l'arrondissement en vigueur, principalement en ce qui a trait au mode d'implantation, aux marges minimales, aux hauteurs et densité des bâtiments, ainsi qu'aux ratios de stationnement. Le projet de règlement, en vertu de l'article 89, autoriserait également des commerces au rez-de-chaussée sur les rues Jean-Milot et Wanklyn, et réduirait le pourcentage minimum de maçonnerie pour une façade à 50 %¹⁵.

1.4 Les avis des instances consultatives

Le projet de l'îlot Wanklyn a reçu des avis favorables de la part du comité consultatif en urbanisme (CCU) de l'arrondissement LaSalle¹⁶ ainsi que du Comité Jacques-Viger (CJV) de la Ville de Montréal¹⁷.

Le Comité Jacques-Viger considère que le projet actuel présente de nettes améliorations par rapport au projet qui avait été présenté devant le Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (CAU) de la Ville de Montréal dans le cadre de la modification du chapitre de l'arrondissement du Plan d'urbanisme en 2011. Le projet de 2012 du promoteur n'avait pas été soumis ni au CJV, ni au CAU, car la modification règlementaire entamée était à l'échelle de l'arrondissement, alors que les modifications au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et l'utilisation de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal font intervenir des instances de la Ville-centre et pas uniquement de l'arrondissement.

En complémentarité avec l'émission d'un avis favorable au projet, le CJV formule les recommandations¹⁸ suivantes dans le but de bonifier le projet.

¹⁵ Doc. 4.3, p. 2

¹⁶ Doc. 1.4.1, p. 8-9

¹⁷ Doc. 1.3.3.1, p. 3

¹⁸ Doc. 1.3.3.1, p. 3-4

- Permettre un meilleur encadrement des extrémités du parc central et prévoir une connexion piétonne avec la rue des Oblats.
- Planter des maisonnettes tout au long de la rue principale et d'accorder une attention particulière à leur jonction avec les bâtiments hauts.
- Considérer l'introduction d'une mixité de fonctions, notamment des services, qui contribueront à l'animation de la rue centrale.
- Raffiner le traitement de la portion sud du projet, afin de l'adresser davantage à la rue Wanklyn.
- Garantir la pérennité des plantations réalisées sur les dalles de stationnement.

En conclusion de son avis, le CJV « [...] encourage l'arrondissement à poursuivre sa démarche de planification, en mettant l'accent sur le tissage de liens piétons à travers les îlots résidentiels du secteur et sur le réaménagement et l'encadrement de la rue Wanklyn, qu'il considère comme le cœur du futur quartier. Il recommande également d'adapter les normes de stationnement en vigueur au regard des orientations préconisées pour le redéveloppement du secteur. »¹⁹

1.5 Les études réalisées

Des études sur les répercussions éventuelles du projet sur la qualité de vie des résidents du secteur environnant ainsi qu'une étude descriptive des arbres présents sur le site ont été réalisées par les consultants du promoteur. Une étude de caractérisation des sols a également été réalisée afin de déterminer si les usages passés ont contaminé le site.

*L'étude d'ensoleillement*²⁰

Une étude sur l'ensoleillement du site comprenant des simulations à l'équinoxe et au solstice a été réalisée par le promoteur.

Les simulations du solstice d'été montrent que le site jouira d'une belle luminosité de juin à septembre quasi toute la journée.

Les simulations à l'équinoxe du printemps montrent toutefois que certaines sections des cours intérieures resteraient dans l'ombre toute la journée.

*L'étude d'impact sur les déplacements*²¹

L'étude d'impact sur les déplacements mise à jour en juillet 2015 porte sur le secteur entourant le projet de l'îlot Wanklyn et comprend les intersections des rues Wanklyn, Jean-Milot, Clément, Lafleur et des Oblats. L'étude conclut que « *La simulation des conditions de*

¹⁹ Doc. 1.3.3.1, p. 4

²⁰ Doc. 3.2.1

²¹ Doc. 3.2.3

déplacements anticipées présente des niveaux de service comparables à la situation actuelle. Ainsi, les conditions de circulation demeurent bonnes pour l'ensemble des axes, à l'exception de la rue Clément qui reste problématique à l'instar de la situation actuelle. »²²

L'étude fait toutefois état d'un manque à gagner concernant les cases de stationnement, malgré le fait que le projet respecterait la réglementation de l'arrondissement à cet effet. Selon l'étude, la demande en stationnement est estimée à 857 cases. Le projet offrirait 727 cases de stationnement en sous-sol et environ 50 places de stationnement sur rue.²³

L'évaluation du climat sonore²⁴

L'étude sur le climat sonore réalisée en juin 2015 met en exergue des critères d'évaluation développés pour les sites destinés à une occupation résidentielle par la Société canadienne d'hypothèque de logement (SCHL). Ces critères sont de deux ordres. Premièrement, selon le niveau sonore du site, trois cas de figure sont possibles :

- 1) Dans les zones où le niveau de bruit (LAeq, 24h) excède 75 dBA, la construction de logements est déconseillée;
- 2) Dans les zones où le niveau de bruit (LAeq, 24h) est entre 55 et 75 dBA, la construction de logements est possible, pour autant que l'insonorisation de l'enveloppe des bâtiments soit adaptée et adéquate;
- 3) Dans les zones où le niveau de bruit (LAeq, 24h) est inférieur à 55 dBA, la construction typique de logements devrait être adéquate.

Pour les cas où le niveau sonore est entre 55 et 75 dBA, des critères à respecter pour les espaces intérieurs et extérieurs sont également identifiés.

- 1) Chambre à coucher : LAeq, 24h < 35 dBA;
- 2) Salle de séjour, à manger et de divertissement : LAeq, 24h < 40 dBA;
- 3) Cuisine, salle de bain, hall d'entrée, rangement : LAeq, 24h < 45 dBA;
- 4) Espaces de divertissement à l'extérieur* : LAeq, 24h < 55 dBA.

Les niveaux sonores obtenus varieraient de 47 à 68 dBA sur les façades des bâtiments selon les simulations réalisées. L'étude conclut que les bâtiments prévus pour le projet immobilier de l'îlot Wanklyn « [...] sont compatibles avec les critères de la SCHL pour la construction résidentielle, pour autant que l'insonorisation procurée par l'enveloppe des bâtiments soit adéquate. Pour ce faire, l'enveloppe des bâtiments devra être conçue et construite de manière à réduire suffisamment le bruit incident sur les façades pour respecter les critères de la SCHL applicables pour chacun des types d'espaces du projet. »²⁵

²² Doc. 3.2.3, p. 49

²³ Doc. 3.2.3, p. 37-38

²⁴ Doc. 3.2.2

²⁵ Doc. 3.2.2, p. 9

*L'étude qualitative des arbres*²⁶

L'étude mise à jour en juillet 2015 a inventorié 254 arbres sur le site de l'îlot Wanklyn. À l'exception de 19 d'entre eux, ils sont tous d'origine naturelle. Les trois espèces dominantes sont le peuplier deltoïde (47 %), l'orme d'Amérique (25 %) et l'érable à giguère (14 %). Parmi les arbres inventoriés, seulement 51 ont une valeur de conservation allant de moyenne à très élevée.

Selon les conclusions de l'étude, le site s'est principalement régénéré avec des espèces pionnières peu intéressantes du point de vue ornemental et sensibles aux épidémies ravageuses. Quelques épinettes bleues du Colorado situées en périphérie du site et quatre peupliers deltoïdes de dimension importante sont jugés intéressants.

*L'évaluation environnementale (caractérisation des sols)*²⁷

Afin de réaliser les analyses environnementales des sols, le site de l'îlot Wanklyn a été divisé en deux selon les adresses des deux entreprises qui y étaient présentes (9600 rue Jean-Milot et 9585 rue Wanklyn).

Les deux portions du site ont fait l'objet d'une première évaluation basée sur une analyse documentaire de l'histoire du site et une analyse visuelle. Dans les deux cas, la conclusion de cette première évaluation a été d'en faire une deuxième plus poussée.

Pour la portion du site située au 9600 Jean-Milot, la première évaluation a notamment révélé qu'une décontamination a déjà été effectuée afin de respecter les critères pour le développement commercial et industriel (critères B-C). Toutefois, pour un terrain à vocation résidentiel, le critère B est considéré comme la limite maximale acceptable. Pour cette portion du site, la deuxième évaluation, effectuée à l'aide de l'analyse chimique des échantillons prélevés par forages et tranchées, a confirmé une contamination supérieure au critère B et recommande donc une nouvelle décontamination. Un plan de réhabilitation du terrain a également été fourni par le promoteur ainsi qu'une lettre d'approbation de celui-ci de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).²⁸

Pour la portion du site située au 9585 rue Wanklyn, la deuxième évaluation faite à l'aide de forages et de tranchées conclut « [...] *que les résultats d'analyses chimiques de l'ensemble des échantillons de sol prélevés sur la propriété respectent le critère générique B établi par le MDDEP pour une utilisation résidentielle du site.* »²⁹

²⁶ Doc. 3.2.4

²⁷ Doc. 3.2.5.1; doc. 3.2.5.2; doc. 3.2.5.3; doc. 3.2.5.4; doc. 3.2.5.5; doc. 3.2.5.5.1; et doc. 3.2.5.5.2

²⁸ Doc. 3.2.5.4; doc. 3.2.5.5; doc. 3.2.5.5.1; et doc. 3.2.5.5.2

²⁹ Doc. 3.2.5.2, p. 7



2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Ce chapitre propose une synthèse des préoccupations et des opinions exprimées par les participants. Près de 270 personnes ont assisté ou participé à la séance d'information ou aux séances d'audition des mémoires. La commission a reçu 37 mémoires, dont 11 ont fait l'objet d'une présentation devant celle-ci. À cela s'ajoutent 5 présentations sans dépôt de mémoire, pour un total de 42 interventions.

La majorité des interventions ont été réalisées par des résidents et des organismes du milieu communautaire et associatif du secteur.

2.1 L'accueil général du projet

L'accueil du projet immobilier de l'îlot Wanklyn est mitigé. Sur les 42 interventions, 22 étaient en faveur du projet et 16 étaient en désaccord avec le projet tel que présenté. Quelques mémoires sont plutôt neutres, tout en soulevant des réserves et en proposant des bonifications au projet.

Malgré un nombre plus important de mémoires favorables au projet, les mémoires défavorables au projet sont plus documentés et décrivent le contexte dans lequel le projet s'inscrirait.

Les résidents opposés au projet présenté sont, pour la majorité, ouverts et désireux de voir le terrain vacant occupé et valorisé, mais pas au prix de leur qualité de vie. Ils considèrent qu'il ne s'agit pas d'un bon projet et qu'il n'apportera aucun avantage aux résidents des alentours. Les opposants critiquent notamment la densité du projet (786 unités de logement) qui viendrait, selon eux, accentuer les problèmes chroniques de congestion automobile déjà existants dans le secteur.³⁰ Deux membres du comité consultatif en urbanisme (CCU) de l'arrondissement, tout en étant en faveur du projet, ont eux aussi formulé des réserves quant à la densité de celui-ci.³¹ La conseillère de ville, Mme Monique Vallée, présentement dans l'opposition à la mairie de l'arrondissement de LaSalle, a fait paraître une publicité dans le journal local afin d'inciter les résidents à faire valoir leur opinion pendant la consultation publique. Cette publicité identifiait plusieurs arguments contre le projet.³²

Les participants et les organismes en faveur du projet immobilier de l'îlot Wanklyn soulignent qu'il s'agit d'une opportunité de revitalisation et de développement du secteur. Le projet offre, selon ces participants, une diversité intéressante de logement et permettrait une certaine

³⁰ M. Chris Latchem, doc. 8.2.21, p. 4; M. Francisco Moreno, doc. 8.1.4, p. 3; M. Jean Provost, doc. 8.2.10, p. 1; M. Mike Smith, doc. 8.2.1, p. 1; M. Paul Dupré, doc. 8.2.17, p. 1

³¹ M. Charles Cadieux, doc. 8.2.22, p. 1; Mme Maryse Allard, doc. 8.2.23, p. 1

³² Le Messager de LaSalle du 1^{er} octobre 2015

dynamisation de l'offre commerciale actuelle dans le secteur en raison de l'arrivée de nouveaux résidents.³³

La revitalisation de l'îlot actuellement vacant et laissé à l'abandon depuis de nombreuses années semble toutefois faire l'unanimité, notamment pour des raisons de sécurité et d'esthétisme.³⁴

2.2 Le processus de consultation

Les opposants de la première heure au projet ont tous débuté leur mémoire en discutant du processus de consultation choisi par l'arrondissement, et ce, avant même de discuter du projet lui-même.

Sans mettre en doute la crédibilité de l'OCPM, plusieurs participants ont déploré le choix de l'administration de l'arrondissement de LaSalle d'utiliser l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal dans le processus de modification réglementaire et ainsi, selon eux, contourner l'opposition au projet. Une grande méfiance de la part des participants envers l'arrondissement est perceptible à la lecture des mémoires. Ceux-ci affirment qu'ils ont l'impression que l'administration n'est pas à l'écoute de leurs préoccupations et tente de faire passer le projet coûte que coûte sans leur consentement. Pour ces participants, la version du projet présentée en consultation publique est trop similaire à celle qui a été rejetée au registre et retirée par l'arrondissement avant la tenue d'un référendum en 2012. Il est même pire pour certains, car il comprend un nombre plus important d'unités et moins de cases de stationnement. Une participante souligne également, à l'instar de quelques autres, que la nouvelle version ne prend toujours pas en considération les inquiétudes des résidents du secteur. Pour ces raisons, plusieurs participants questionnent la bonne foi de l'administration municipale dans ce processus.³⁵

Deux participants demandent, en conclusion de leur mémoire, l'implantation d'une démarche de planification urbaine intégrant l'ensemble des acteurs de la communauté, incluant les résidents, afin de créer un environnement bâti favorable à la santé et améliorant la qualité de vie des citoyens. Un des deux participants donne l'exemple de plusieurs arrondissements qui

³³ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. iii; CCISOM, doc. 8.1.6, p. 2; M. Daniel Jeffrey, doc. 7.3, L. 1689-1690; Centre des Viandes F. Iasenza inc., doc. 8.2.3, p. 1; Restaurant La Belle Province, doc. 8.2.2, p. 1; Table de concertation des Aînés de LaSalle, doc. 8.2.18, p. 1; Jacques Moreau Sports, doc. 8.2.5, p. 1; M. Jean Brunet, doc. 8.1.1, p. 1-2; Mme Julie Casavant, doc. 8.1.2, p. 1; M. Marc-Étienne Poirier, doc. 8.2.20, p. 1; Groupe Quorum, doc. 8.2.6, p. 1; M. Michel Caouette et Mme Jacqueline Caouette, doc. 8.2.25, p. 1; M. Michel Noël, doc. 8.2.8, p. 1; Maison de la famille de LaSalle, doc. 8.2.4, p. 1; Habitations Les Trinitaires, doc. 8.2.7, p. 1; Table de développement social de LaSalle, doc. 8.2.19, p. 2; ADUQ, doc. 8.2.11, p. 2

³⁴ M. Charles Cadieux, doc. 8.2.22, p. 1; M. Daniel Thériault, doc. 8.2.13, p. 1; M. Jacques Moreau, doc. 8.2.5, p. 1; M. Jean Brunet, doc. 8.1.1, p. 1; Mme Maryse Allard, doc. 8.2.23, p. 1; M. Michel Noël, doc. 8.2.8, p. 1; M. Normand Laforest, doc. 8.2.24, p. 1; M. Yves Daoust, doc. 8.1.8, p. 2; Habitations Les Trinitaires, doc. 8.2.7, p.1

³⁵ M. Chris Latchem, doc. 8.2.21, p. 1 et 3-4; M. Francisco Moreno, doc. 8.1.4, p. 1; M. Mike Smith, doc. 8.2.1, p. 1 et 3; Mme Sonja Susnjar, doc. 8.1.9, p. 4-5; M. Steven Laperrière, doc. 8.1.7, p. 2 et 8; M. Yves Daoust, doc. 8.1.8, p. 1; Mme Michèle Trépanier, doc. 8.2.9, p. 1; M. Patrick Duclos, doc. 7.2, L. 1044-1050; M. Paul Dupont, doc. 7.3, L. 2030-2033

ont mis de l'avant des processus de concertation avec les résidents afin de faire de leur quartier un endroit où il fait bon vivre, travailler et élever une famille.³⁶

2.3 Le contexte du projet

Les thèmes qui sont revenus le plus souvent dans les mémoires concernent l'environnement dans lequel le projet s'insérerait et la planification du secteur comprenant la circulation, les transports actif et collectif, ainsi que les commerces et les services du secteur.

2.3.1 La planification et la vision du secteur

La majorité des participants considère que la vision développée par l'arrondissement pour leur quartier ne répond pas à leurs besoins. Dans cette optique, plusieurs éléments de planification ont été abordés, dont : le projet du Quartier de la gare, le concept de TOD, le nombre de chantiers de construction de condos et l'apport en taxes pour l'arrondissement.

Plusieurs participants se préoccupent du fait que le projet immobilier de l'îlot Wanklyn est présenté par l'arrondissement et le promoteur comme le premier jalon du Quartier de la gare.³⁷ Ce document de planification, qui identifie le secteur comme une zone de « *Transit Oriented Development* » (TOD), impliquerait notamment une densification résidentielle du secteur et le déplacement de la gare de LaSalle ainsi que du terminus d'autobus Lafleur sur la rue Wanklyn.

Alors que certains participants considèrent que le déplacement des infrastructures de transport collectif est une bonne idée afin d'améliorer l'accessibilité au centre-ville³⁸, d'autres critiquent la notion de TOD et s'opposent à la construction d'autant de condos dans le périmètre du Quartier de la gare et à LaSalle.

Concernant le déplacement des infrastructures de transport en commun, la CDEC recommande de « *S'assurer que le déplacement de cette gare n'enclave pas les quartiers situés à l'est de la voie ferrée.* »³⁹

Une participante a plus particulièrement critiqué le concept de TOD que l'arrondissement désire implanter avec le Quartier de la gare en soulignant que, selon plusieurs études, les aires TOD ne fonctionnent pas. Toujours selon cette participante, on ne peut pas identifier un secteur comme un TOD lorsqu'il n'y a pas de métro, que le service d'autobus est inadéquat, que le service de train de banlieue est limité et que le secteur est aux prises avec des problèmes de congestion chronique.⁴⁰ Allant dans le même sens, la CDEC affirme dans son mémoire que,

³⁶ CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15, p. 6; M. Mike Smith, doc. 8.2.1, p. 3

³⁷ Mme Sonja Susnjar, doc. 8.1.9, p. 6; M. Steve Laperrière, doc. 8.1.7, p. 2; M. Chris Latchem, doc. 8.2.21, p. 3

³⁸ M. Daniel Thériault, doc. 8.2.13, p. 1; M. Michel Caouette et Mme Jacqueline Caouette, doc. 8.2.25, p. 2

³⁹ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 5

⁴⁰ Mme Sonja Susnjar, doc. 8.1.9, p. 6-7

selon les définitions, les aires TOD devraient donner le minimum de place à la voiture et être organisées autour d'un mode de transport collectif. Pour l'organisme, « *Le projet n'est pas relié avec la gare LaSalle dans un plan d'ensemble selon le principe de base d'un TOD* ». ⁴¹

Plusieurs ont également mentionné qu'il se construit trop de condos à LaSalle. Cette situation rend la vente et la location d'unités de plus en plus difficiles dans le quartier selon deux participants. ⁴²

Toujours en lien avec la planification de l'arrondissement, certains mentionnent que « [...] *sur le plan financier, il faut reconnaître l'apport substantiel et additionnel de la taxation que représentent près de 800 logis [...] Ce qui est très bénéfique pour une municipalité. Cet apport additionnel permettrait d'augmenter la capacité de fournir des services adéquats à la population et sans doute même de contribuer à maintenir ou baisser la taxation, existante.* » ⁴³

Sur le même sujet, quelques participants ont affirmé que seulement 5 % des taxes récoltées par l'arrondissement retournent à LaSalle. ⁴⁴

2.3.2 La circulation

Les problèmes de congestion et de transport en général ont été les sujets les plus fréquemment abordés dans les mémoires.

Plusieurs résidents du secteur sont venus parler de l'état actuel de la circulation. En raison de la proximité d'une bretelle de la route 138 menant au pont Honoré-Mercier et de la configuration du réseau viaire du secteur, les résidents ont mentionné qu'ils vivent avec une congestion routière quasi perpétuelle aux heures de pointe et même les fins de semaine quand des travaux ont lieu sur le pont. En ce sens, un participant souligne « *Il faut reconnaître que déjà, depuis longtemps, les citoyens sont confrontés à cette surcharge matinale de circulation et de fin de journée. Même avec les améliorations municipales proposées il est bien clair que la situation ne s'améliorera pas de beaucoup. En réalité la cause de ces embouteillages émane du flux de circulation des automobilistes et camionneurs qui proviennent et retournent à la rive-sud aux heures de pointe. Nous vivons cet état de fait à LaSalle, depuis des lunes.* » ⁴⁵

⁴¹ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 4

⁴² Mme Johanne Cantin, doc. 8.2.26, p. 1; M. Mike Smith, doc. 8.2.1, p. 2; M. Patrick Duclos, doc. 7.2, L. 1158-1160; Mme Sonja Susnjar, doc. 8.1.9, p. 10

⁴³ M. Jean Brunet, doc. 8.1.1, p. 1; M. Michel Noël, doc. 8.2.8, p. 1; ADUQ, doc. 8.2.11, p. 3

⁴⁴ M. Francisco Moreno, doc. 7.3, L. 1121-1127; Mme Sonja Susnjar, doc. 7.3, L. 649-655

⁴⁵ M. Jean Brunet, doc. 8.1.1, p. 2; M. Paul Dupré, doc. 8.2.17, p. 1; M. Daniel Jeffrey, doc. 7.3, L. 1750-1757; M. Paul Dupont, doc. 7.3, L. 2043-2053

L'ajout de plus de 700 véhicules dans un environnement déjà congestionné inquiète les résidents et certains organismes du secteur.⁴⁶ Un participant souligne à cet effet « *La congestion déjà lourde à l'intersection de l'avenue Lafleur et de la rue Clément, aux heures de pointe, ne pourra que s'en trouver alourdie. Ce sont tous les citoyens/nes qui verront leur temps de transit allongé, leur qualité de vie diminuée sans compter la pollution automobile, sonore ainsi que la détérioration de la chaussée.* »⁴⁷ À l'opposé, un couple résidant dans le secteur affirme que « [...] *le problème de circulation ne sera pas plus important que lorsqu'il y avait deux entreprises qui embauchaient près de 700 personnes et personne ne se plaignait de problèmes de circulation.* »⁴⁸

En raison de l'état actuel de la circulation dans le secteur, les participants considèrent que l'étude de circulation est non crédible et ne tient pas compte de la réalité des LaSallois.⁴⁹ Un résident du secteur mentionne dans son mémoire « *Le document fourni pour la circulation, truffé de tableaux et de simulations pour arriver à la conclusion que l'impact du projet sur la circulation serait minime relève de la pure fantaisie.* »⁵⁰

Pour des résidents du secteur, « *Une étude à jour sur les impacts sur la circulation aux heures de pointe de la semaine comprenant les nouveaux paramètres de 780 unités d'habitation, du rapprochement de la gare de LaSalle avec stationnement incitatif de 250 places ainsi que du rapprochement à l'intérieur de l'enclave du terminus de la STM serait un préalable minimal avant de prendre une décision irréfléchie et aboutir par la suite à un fait accompli [...]* »⁵¹ Allant dans le même sens, la Table de développement social de LaSalle demande de « *Réfléchir à des moyens qui favoriseront la circulation routière fluide* ». ⁵²

Pour certains, le nombre plus bas de places de stationnement que dans le premier projet ainsi que le prix des espaces prévus en sous-sol feront en sorte d'inonder les rues aux alentours de voitures.⁵³ À l'opposé, un résident considère que la planification des places de stationnement et du rangement pour vélo est adéquate.⁵⁴

⁴⁶ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 4; M. Jean Provost, doc. 8.2.10, p. 1; M. Luc Fréchette, doc. 7.3, L. 784-785; Mme Michèle Trépanier, doc. 8.2.9, p. 1; M. Mike Smith, doc. 8.2.1, p. 1-2; M. Patrick Duclos, doc. 7.2, L. 1075-1084; Table de développement social de LaSalle, doc. 8.2.19, p. 3; Mme Johanne Cantin, doc. 8.2.26, p. 1

⁴⁷ M. Steven Laperrière, doc. 8.1.7, p. 2

⁴⁸ M. Michel Caouette et Mme Jacqueline Caouette, doc. 8.2.25, p. 2

⁴⁹ M. Chris Latchem, doc. 8.2.21, p. 1-2; M. Francisco Moreno, doc. 8.1.4, p. 1

⁵⁰ M. Joseph Mathews, doc. 8.2.12, p. 1

⁵¹ M. Yves Daoust, doc. 8.1.8, p. 3; M. Steven Laperrière, doc. 8.1.7, p. 5

⁵² Table de développement social, doc. 8.2.19, p. 4

⁵³ M. Chris Latchem, doc. 8.2.21, p. 2; M. Joseph Mathews, doc. 8.2.12, p. 1

⁵⁴ M. Michel Noël, doc. 8.2.8, p. 1

2.3.3 Les transports collectif et actif

Concernant le transport collectif, la situation semble faire l'unanimité. Pour ce secteur de LaSalle, la desserte en transport collectif est inadéquate.⁵⁵ La Table de développement social de LaSalle fait les constats suivants concernant le transport collectif⁵⁶ :

- *« L'insatisfaction quant à la fréquence, la quantité et la longueur de certains circuits qui causent une longue attente et une surcharge des autobus.*
- *Les trajets actuels favorisent majoritairement l'accès au métro et rendent difficiles les déplacements intra-arrondissement, certains quartiers sont ainsi moins bien desservis.*
- *Mauvaise desserte du secteur où se développe le projet immobilier de l'îlot Wanklyn, et ce, malgré la présence du terminus Lafleur. »*

Un participant souligne également que malgré la proximité de la gare de train de banlieue de LaSalle, celle-ci n'est pas très efficace, car il n'y a pas de train les fins de semaine et seulement neuf trains par jour dans chacune des directions.⁵⁷

Pour ces raisons, plusieurs résidents ont affirmé que peu de LaSallois prennent le transport en commun; ils prennent leur voiture, car c'est plus rapide.

L'Association du design urbain du Québec (ADUQ) souligne dans son mémoire *« [...] que pour limiter la congestion, plus particulièrement lors des heures de pointe, la qualité et l'offre des services de transport en commun devront être améliorés (SIC). Afin de répondre aux besoins des usagers, ceux-ci devront notamment offrir efficacité, fiabilité et flexibilité. »*⁵⁸ Allant dans le même sens, le CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, affirme que *« [...] le transport collectif doit aussi être planifié avant même les premières constructions. Le CIUSSS ODIM recommande de : se doter d'une vision globale du transport sur l'ensemble du territoire; se doter d'une politique de rues conviviales « complete street » pour mieux encadrer l'aménagement de l'ensemble des corridors de déplacement sur le territoire de LaSalle, et ce, en connexion avec l'ensemble de l'île de Montréal. »*⁵⁹ Toujours dans le but d'améliorer le transport collectif du secteur, la CDEC LaSalle-Lachine recommande de *« Mobiliser les organismes et citoyens autour des efforts de l'arrondissement LaSalle dans ses échanges avec la Société de Transport de Montréal afin de favoriser un transport collectif efficient répondant aux besoins particulièrement dans ce secteur. »*⁶⁰

⁵⁵ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 4; M. Daniel Jeffrey, doc. 7.3, L. 1765-1768; M. Jean Provost, doc. 8.2.10, p. 1; M. Luc Fréchette, doc. 7.3, L. 785-786; Mme Sonja Susnjar, doc. 8.1.9, p. 2

⁵⁶ Table de développement social, doc. 8.2.19, p. 3

⁵⁷ M. Mike Smith, doc. 8.2.1, p. 1

⁵⁸ ADUQ, doc. 8.2.11, p. 2

⁵⁹ CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15, p. 5

⁶⁰ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 5

Dans le cadre de leur mémoire, plusieurs organismes ont fait des recommandations dans le but de faciliter les transports actifs dans le secteur soit, le vélo et la marche.

De manière globale, afin de maximiser le transport actif dans la vie quotidienne, le CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal recommande, à l'instar d'autres organismes, de tenir compte des éléments suivants⁶¹ :

- Prioriser la place des piétons et des vélos dans les aménagements par la création d'espaces agréables et conviviaux;
- Sécuriser les grandes artères;
- Développer une offre commerciale principalement par des services de proximité en cohérence avec l'idée d'un quartier mixte où les déplacements courants peuvent facilement se faire par transport actif;
- Inclure un réseau cyclable dans ce nouveau quartier;
- S'assurer que ce nouveau réseau cyclable se connecte avec le réseau existant et s'inspire des meilleures pratiques en matière d'aménagements cyclables (par exemple, sur le modèle de Copenhague);
- Imposer une norme minimale d'installation de places de stationnement pour vélo par appartement et par unité de surface commerciale afin de favoriser l'usage de ce mode de transport.

De manière plus précise, la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSMB) recommande l'ajout de brigadiers scolaires afin de favoriser des écoles de marcheurs.⁶²

Pour sa part, l'ADUQ considère que « [...] l'arrondissement devrait sérieusement étudier l'opportunité d'améliorer la connexion entre la gare LaSalle et l'îlot Wanklyn par la mise en valeur d'un lien piéton agréable et convivial, lequel pourrait emprunter l'axe de la ruelle Cherry. » Pour cet organisme, il serait « [...] aussi très souhaitable de permettre un accès piéton depuis la place centrale du projet vers la rue des Oblats pour permettre une meilleure connectivité dans le tissu urbain du secteur. »⁶³

2.3.4 Les commerces et les services

Pour un bon nombre de participants, à l'instar de l'organisme Maison des familles de LaSalle, « L'ajout de près de 800 unités d'habitation dont plusieurs pour les familles, permettrait une

⁶¹ CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15, p. 4; Table de développement social de LaSalle, doc. 8.2.19, p. 41; CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 5; CSMB, doc. 8.1.3, p. 3

⁶² CSMB, doc. 8.1.3, p. 3

⁶³ ADUQ, doc. 8.2.11, p. 2

réelle revitalisation du secteur et entrainerait un développement économique significatif pour les commerçants. »⁶⁴

Toutefois, pour plusieurs autres participants, le secteur manque de commerces et de services de proximité ainsi que d'équipements collectifs de toutes sortes afin de répondre aux besoins des résidents actuels et futurs. Ils soulignent que les commerces sont loin du projet et accessibles uniquement en voiture (épicerie, pharmacie, banques, cliniques médicales, etc.). Ils soulignent que, contrairement à ce qui a été dit lors de la présentation du projet le 15 septembre, les commerces ne sont pas accessibles à moins de 15 minutes de marche à l'exception de la Plaza Sami Fruit. À cet effet, l'ADUQ mentionne que « [...] *la présence des commerces sur les rues Wanklyn et Jean-Milot sera parfaitement logique. Celle-ci permettrait d'abord une offre commerciale à distance de marche pour les futurs résidents, et assurerait une diversification de celle déjà présente ailleurs dans l'arrondissement. »⁶⁵*

Selon plusieurs résidents et organismes du secteur, les écoles du quartier sont pleines et le secteur manque d'infrastructures culturelles, de sports et loisirs, ainsi que de services de garde. Certains ont même mentionné que leurs enfants se prévalent des services de loisirs de l'arrondissement de Lachine. À cet effet, le CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal propose, afin d'évaluer les besoins du secteur, « *Une concertation de l'arrondissement avec les partenaires du réseau de la santé et de l'éducation pour planifier l'indispensable implantation des services publics. »⁶⁶* Allant dans le même sens, pour la Table de développement social de LaSalle « *Si les acteurs sociaux avaient été interpellés dès le début, cela nous aurait permis de travailler ensemble sur les services à mettre en place ou à bonifier et assurer que le développement du projet s'inscrit dans une démarche concertée et dans une stratégie d'intégration sur le terrain. Cette approche contribue à l'établissement d'une vision commune de l'aménagement du territoire, d'autant plus à la lutte contre la pauvreté et à l'amélioration des conditions de vie des personnes vivant sur un territoire, qu'à l'acceptation du projet par le milieu. »⁶⁷*

Pour la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSMB), l'arrivée de plus de 700 ménages se traduit par l'ajout de 175 à 200 nouveaux élèves, ce qui équivaut à une dizaine de classes supplémentaires selon les ratios du primaire. Dans son mémoire, la commission scolaire souligne que les écoles de la CSMB à LaSalle sont presque remplies à pleine capacité et mentionne qu'elle n'aura pas suffisamment de places pour accueillir tous les nouveaux enfants. Pour cette raison, « *La CSMB recommande que les municipalités réservent des terrains en vue de la construction d'écoles, lorsqu'est pensé et développé le plan d'urbanisme des nouveaux*

⁶⁴ Maison des familles de LaSalle, doc. 8.2.4, p. 1; CCISOM, doc. 8.1.6, p. 2; M. Daniel Thériault, doc. 8.2.13, p. 1; Centre des Viandes F. lasenza inc, doc. 8.2.3, p. 1; Restaurant La Belle Province, doc. 8.2.2, p. 1; Jacques Moreau Sports, doc. 8.2.5, p. 1; M. Jean Brunet, doc. 8.1.1, p. 1; M. Michel Noël, doc. 8.2.8, p. 1; Groupe Quorum, doc. 8.2.6, p. 2

⁶⁵ ADUQ, doc. 8.2.11, p. 3

⁶⁶ CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15, p. 6; M. Joseph Mathews, doc. 8.2.12, p. 1; Mme Sonja Susnjar, doc. 8.1.9, p. 9; M. Steven Laperrière, doc. 8.1.7, p. 5; M. Yves Daoust, doc. 7.3, L. 1845-1848; M. Francisco Moreno, doc. 7.3, L. 1129-1131; M. Luc Fréchette, doc. 7.3, L. 820-822

⁶⁷ Table de développement social de LaSalle, doc. 8.2.19, p. 3

quartiers. Ces terrains accueilleraient ce qui deviendrait une infrastructure attractive dédiée à la communauté. »⁶⁸

Concrètement, il est réclamé par les participants et les organismes du milieu, qu'une école soit construite dans le périmètre du Quartier de la gare, qu'un ou des services de gardes, selon les besoins, ainsi qu'une salle communautaire soient implantés à même l'îlot Wanklyn.⁶⁹

2.3.5 La mixité et la cohabitation des fonctions

La cohabitation avec l'usine Fleischmann, la zone industrielle adjacente et l'intégration d'une mixité fonctionnelle sur le site de l'îlot Wanklyn ont été mentionnées dans quelques mémoires.

La CDEC LaSalle-Lachine, au même titre que la Chambre de commerce du Sud-Ouest de Montréal, affirme dans son mémoire que « *Perdre une ancienne zone d'emploi est un coût collectif. [...] la transformation des anciens sites industriels ou des quartiers intégrés dans le tissu urbain avec une forte composante d'entreprises aboutit le plus souvent à la construction de logements.* »⁷⁰ À cet effet, l'organisme fait deux recommandations⁷¹ :

- Réserver une zone facile d'accès pouvant accueillir une ou plusieurs entreprises de petite taille. Veiller à l'intégration de ces activités pour limiter les éventuelles nuisances de bruits ou d'odeurs.
- Encourager le développement d'activités économiques variées de petite taille à l'intérieur de la zone TOD. Mettre en valeur les inclusions réussies d'entreprises dans les quartiers d'usage mixte. Modifier le règlement de zonage pour favoriser la mixité d'usage dans les futurs projets.

Dans le même ordre d'idées, la Chambre de commerce mentionne que, de plus en plus, les gens désirent vivre près de leur emploi afin de se déplacer à pied ou à vélo et éviter les longs trajets en voiture.⁷² Un résident se demande également si LaSalle ne devrait pas attirer plus d'industries afin d'inciter les gens à demeurer à LaSalle.⁷³

En raison de la proximité d'une zone industrielle et tout particulièrement de l'usine de fabrication de la levure Fleischmann, les possibles problèmes de cohabitation des fonctions (résidentielle et industrielle) ont été évoqués dans quelques mémoires.

⁶⁸ CSMB, doc. 8.1.3, p. 2-3 et doc. 7.2, L. 357-360

⁶⁹ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 5-6; ADUQ, doc. 8.2.11, p. 3; M. Paul Dupont, doc. 7.3, L. 2118-2120; M. Francisco Moreno, doc. 8.1.4, p. 2; M. Jean Brunet, doc. 8.1.1, p. 1; M. Paul Dupont, doc. 7.3, L. 2035-2041; M. Yves Daoust, doc. 8.1.8, p. 2

⁷⁰ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 6; CCISOM, 8.1.6, p. 2

⁷¹ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 6; CCISOM, 8.1.6, p. 6-7

⁷² CCISOM, doc. 7.2, L. 662-665

⁷³ M. Jean Provost, doc. 8.2.10, p. 2

Un résident du secteur souligne « [...] que contrairement à ce que croit et souhaite l'administration de l'arrondissement LaSalle, l'entreprise Fleischmann maintiendra ses installations de LaSalle, ils ont même modernisé leur installation. » Il explique également que l'entreprise a déménagé l'entrée de ses des camions sur la rue Wanklyn à la suite de nombreuses plaintes. Auparavant, l'entrée des camions était sur la rue Airrie, dans un secteur résidentiel à côté d'une école primaire.⁷⁴ L'entreprise elle-même souligne dans son mémoire qu'une grande densité résidentielle « [...] amplifierait les sources potentielles de friction qui pourraient être occasionnées par les usages résidentiels en proximité d'un usage industriel. » Pour l'entreprise, « Un développement responsable implique que le Projet de l'îlot Wanklyn incorpore des zones tampons afin d'assurer que les activités industrielles et les logements résidentiels puissent coexister en proximité et permettre d'éviter les frictions éventuelles. »⁷⁵ L'entreprise tient également à souligner « [...] que si le Projet limite l'utilisation actuelle ou future du terrain d'AB Mauri ou de l'exploitation de l'usine, notamment sous la forme de limites aux opérations ou à la capacité de production, cela équivaldrait à de l'expropriation déguisée. »⁷⁶

Un résident du secteur a également souligné que les opérations de certaines entreprises de la zone industrielle située à proximité de l'îlot Wanklyn représentent un potentiel d'accident majeur.⁷⁷

En plus des nuisances liées au camionnage, à la proximité d'une zone industrielle et aux odeurs potentielles, le CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal se préoccupe de la quiétude des futurs résidents en lien avec la présence de la voie ferrée. Pour cette raison, l'organisme recommande à l'arrondissement de prendre en considération les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires préparées par l'Association des chemins de fer du Canada en collaboration avec la Fédération canadienne des municipalités et de s'assurer que le promoteur prenne en considération le bruit et les vibrations générés dans ses aménagements.⁷⁸

2.4 Le projet

Les deux principaux éléments qui sont décriés par les participants sur le projet lui-même sont la densité de celui-ci et la hauteur des bâtiments.

2.4.1 Les hauteurs et la densité

La majorité des participants critique la densité du projet et la hauteur des bâtiments qu'ils jugent trop élevés pour le secteur. La principale raison évoquée est le choc que créeraient la

⁷⁴ M. Jean Provost, doc. 8.2.10, p. 2

⁷⁵ AB Mauri Ltd., doc. 8.2.16, p. 1-2

⁷⁶ AB Mauri Ltd., doc. 8.2.16, p. 3

⁷⁷ M. Paul Dupont, doc. 7.3, L. 2087-2104

⁷⁸ CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15, p. 5

hauteur et la densité du projet en comparaison avec le bâti actuel des alentours composé principalement de bâtiment de deux ou trois étages.⁷⁹ Certains décrivent le projet comme un développement massif, rivalisant avec le quartier Angrignon où se construisent des tours de 6 à 14 étages, à des monstres, ou encore qualifient le projet de pollution visuelle. Certains s'inquiètent que des bâtiments de la hauteur proposée soient plus propices au développement de problèmes sociaux dans le secteur et ne comprennent pas pourquoi vouloir implanter de tels bâtiments dans leur quartier alors qu'il n'y en a jamais eu.⁸⁰

Un participant s'inquiète de la densité du projet en se demandant « *Pourquoi ne pas permettre [...] de construire a des dimensions ou la qualité de vie soit plus attrayante que dans des gros blocs anonymes. Laissé à son état actuel, l'îlot Wanklyn sera connu dans quelques années comme le ghetto Wanklyn.* »⁸¹

Alors que quelques participants félicitent le fait que le projet proposerait une grande proportion de grands logements pour les familles, ce qui pourrait retenir et attirer des familles à LaSalle, d'autres affirment que ce n'est pas en construisant des tours de condos luxueux qu'on attire les familles. Un participant souligne tout particulièrement qu'il ne connaît personnellement pas de familles avec deux jeunes enfants qui voudraient vivre au 7^e étage d'un édifice à condos.⁸²

Alors que bon nombre des participants critiquent le projet en affirmant qu'il est en rupture avec l'environnement actuel du secteur et qu'il affecterait leur qualité de vie, un participant croit « [...] *que la planification des espaces et des immeubles proposés afin de fournir un environnement plaisant et sécuritaire aux usagers ont été bien agencé afin de permettre une intégration harmonieuse avec le secteur.* »⁸³

Outre l'intégration physique du projet à son milieu, un participant considère que la communauté du complexe immobilier des Jardins LaSalle, qui comprend des centaines de personnes de tous les milieux professionnels, pourrait être mise à contribution dans le développement du projet immobilier.⁸⁴

⁷⁹ M. Charles Cadieux, doc. 8.2.22, p. 1; M. Luc Fréchette, doc. 7.3, L. 780-782; Mme Maryse Allard, doc. 8.2.23, p. 1; M. Mike Smith, doc. 8.2.1, p. 3; Mme Sonja Susnjar, doc. 8.1.9, p. 9; M. Steve Laperrière, doc. 8.1.7, p. 2 et 5; Mme Michèle Trépanier, doc. 8.2.9, p. 1

⁸⁰ M. Joseph Mathews, doc. 8.2.12, p. 1; M. André Gaudreault, doc. 7.3, L. 1660-1789; M. Jean Provost, doc. 8.2.10, p. 2; M. Luc Fréchette, doc. 7.3, L. 793-794; Mme Sonja Susnjar, doc. 8.1.9, p. 9

⁸¹ M. Joseph Mathews, doc. 8.2.12, p. 1

⁸² CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. iii; M. Daniel Thériault, doc. 8.2.13, p. 1; CPE André-Laurendeau, doc. 8.2.14, p. 1; M. Patrick Duclos, doc. 7.2, L. 1118-1121; M. Steve Laperrière, doc. 8.1.7, p. 7; ADUQ, doc. 8.2.11, p. 2

⁸³ M. Michel Noël, doc. 8.2.8, p. 1

⁸⁴ M. Douglas Jack, doc. 8.1.10, p. 1

2.4.2 Les logements abordables et communautaires

L'implantation de logements abordables et communautaires dans le projet immobilier est félicitée par bon nombre de participants pour des raisons diverses.⁸⁵ Le Comité logement Lachine-LaSalle est notamment heureux de constater que la Stratégie d'inclusion de logement abordable dans les nouveaux projets résidentiels est appliquée avec 15 % de logement communautaire et près de 30 % de logement abordable. Deux organismes auraient aimé voir davantage de logements communautaires et abordables et ainsi dépasser les attentes.⁸⁶ Toutefois, certains auraient aimé voir parmi ces logements une coopérative d'habitation, des logements abordables prévus pour les besoins des aînés, et des logements de quatre chambres à coucher afin de répondre aux besoins des grandes familles.⁸⁷

Tout en accueillant favorablement l'implantation de 119 logements communautaires et de 230 unités de condos liés au programme d'accès à la propriété, le Comité logement Lachine-LaSalle et le CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal considèrent que pour qu'elle réussisse, cette implantation de logements communautaires et abordables doit être travaillée et arrimée avec l'ensemble des partenaires de la communauté (CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, commission scolaire, organismes communautaires, arrondissement, etc.).⁸⁸

La mixité sociale offerte par l'implantation dans le même projet de condos privés, de condos abordables et de logements communautaires est appréciée.⁸⁹ Une participante souligne à cet effet « [...] *que les logements communautaires et les condos soient dans le même projet est une bonne solution à la stigmatisation des gens à faibles revenus. Les gens plus pauvres sont souvent associés aux problèmes sociaux et d'actes de violence qui sont pour moi le syndrome du pas dans ma cour.* »⁹⁰

Dans l'idée d'encourager la mixité sociale, le CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal recommande d'intensifier les efforts pour faciliter la cohabitation harmonieuse des résidents des différents secteurs du projet. Toujours afin de favoriser une cohabitation harmonieuse des résidents, une participante propose l'organisation d'activités ou de projets afin que les différentes clientèles se côtoient, comme des jardins communautaires.⁹¹

⁸⁵ M. Jean Brunet, doc. 8.1.1, p. 1; Mme Julie Casavant, doc. 8.1.2, p. 1; M. Michel Caouette et Mme Jacqueline Caouette, doc. 8.2.25, p. 2; CPE André-Laurendeau, doc. 8.2.14, p. 1; Groupe Quorum, doc. 8.2.6, p. 1; Habitations Les Trinitaires, doc. 8.2.7, p. 1

⁸⁶ Comité logement Lachine-LaSalle, doc. 8.1.11, p. 6; Habitations Les Trinitaires, doc. 8.2.7, p. 2; Table de développement social de LaSalle, doc. 8.2.19, p. 3

⁸⁷ Comité logement Lachine-LaSalle, doc. 8.1.11, p. 6 et p. 10-12; Table de concertation des Aînés de LaSalle, doc. 8.2.18, p. 1

⁸⁸ Comité logement Lachine-LaSalle, doc. 8.1.11, p. 12 et 21; CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15, p. 4

⁸⁹ CCISOM, doc. 8.1.6, p. 1; M. Daniel Thériault, doc. 8.2.13, p. 1; M. Michel Caouette et Mme Jacqueline Caouette, doc. 8.2.25, p. 1

⁹⁰ Mme Julie Casavant, doc. 8.1.2, p. 1

⁹¹ CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15, p. 7; Mme Julie Casavant, doc. 7.3, L. 192-194

Le Comité logement Lachine-LaSalle a formulé dans son mémoire plusieurs recommandations sur le processus de sélection des futurs résidents des logements communautaires de l'îlot Wanklyn afin notamment de favoriser les résidents de LaSalle et de faciliter l'accès aux grandes familles.⁹²

Deux participants apportent toutefois un bémol. L'un d'eux considère que la construction des logements communautaires n'est que de la poudre aux yeux pour faire accepter le projet et que ceux-ci exerceront de la pression sur le parc de logements abordables déjà existant (Jardins LaSalle).⁹³ L'autre désapprouve le fait que les logements communautaires soient tous implantés dans le même secteur. Il craint ainsi une ghettoïsation par la création de secteur de riches et de secteur de pauvres.⁹⁴

2.4.3 L'accessibilité universelle et adaptabilité des logements

Deux participants ont souligné l'importance de l'application du principe d'accessibilité universelle des bâtiments, mais également l'adaptabilité des unités, au besoin.⁹⁵

2.4.4 L'environnement

Plusieurs organismes du secteur auraient aimé voir plus d'éléments favorisant des pratiques durables dans l'implantation et l'élaboration du projet immobilier.⁹⁶ La Table de développement social souligne notamment que « *Le projet ne présente aucun lien avec Le Pacte vert, le Plan local de développement durable de LaSalle. Pourtant, il pourrait être l'instigateur de pratiques écoresponsables qui favorisent l'environnement et le développement durable, et ce, de plus grandes envergures qu'en implantant seulement un parc et des arbres. La Table de développement social et ses partenaires sont particulièrement préoccupés par l'implantation d'îlots de chaleur due aux toits de ces 10 nouveaux édifices.* »⁹⁷

2.4.5 Les propositions des participants

Bon nombre de participants ont fait part à la commission de ce qu'ils aimeraient voir sur le terrain à développer en remplacement ou en complément du projet immobilier proposé.

Plusieurs aimeraient voir un projet résidentiel qui respire davantage, de basse ou moyenne densité, d'environ 350 unités et composé de maisons de ville, de maisons en rangée, de duplex, ou encore d'une résidence pour personnes âgées, qui s'approcherait des proportions du

⁹² Comité logement Lachine-LaSalle, doc. 8.1.11, p. 8, 15, 16, 18 et 19

⁹³ M. Chris Latchem, doc. 8.2.21, p. 4

⁹⁴ M. Francisco Moreno, doc. 8.1.4, p. 2

⁹⁵ CCISOM, doc. 7.2, L. 953-959; M. Steven Laperrière, doc. 7.2, L. 1265-1295

⁹⁶ Table de développement social de LaSalle, doc. 8.2.19, p. 4; CCISOM, doc. 8.1.6, p. 2; CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15, p. 7

⁹⁷ Table de développement social de LaSalle, doc. 8.2.19, p. 4

complexe des Jardins LaSalle ou du projet Highlands. Les hauteurs proposées varient entre 2 à 4 étages.⁹⁸

Certains ont exprimé le désir de voir sur le terrain visé une zone d'emplois avec des services et des commerces, ou encore de l'industrie légère en complément ou pas avec le projet résidentiel. Il a également été proposé l'implantation d'un marché public avec kiosques intérieurs et extérieurs, comme aux marchés Atwater et Jean-Talon.⁹⁹

Un résident du secteur propose, pour sa part, de transformer le terrain vacant en grand espace vert.¹⁰⁰

⁹⁸ Mme Michèle Trépanier, doc. 8.2.9, p. 1; M. Patrick Duclos, doc. 7.2, L. 1052-1055; Mme Sonja Susnjar, doc. 8.1.9, p. 10; M. Steven Laperrière, doc. 7.2, L. 1328-1329 et L. 1365-1366; M. Yves Daoust, doc. 7.3, L. 1980-1985; Pétition signée par 125 personnes, doc. 8.3.1.1, p. 1

⁹⁹ M. Luc Fréchette, doc. 7.3, L. 846-852 et L. 881-884; Mme Sonja Susnjar, doc. 8.1.9, p. 10; M. Yves Daoust, doc. 7.3, L. 1980-1985

¹⁰⁰ M. Chris Latchem, doc. 8.2.21, p. 4

3. Les constats et l'analyse de la commission

La commission retient des points de vue qui lui ont été exprimés lors des séances publiques et dans les nombreux mémoires qui lui ont été soumis, une palette de préoccupations qu'elle juge important de mettre en perspective pour bien saisir la dualité des opinions qui entoure l'accueil de ce projet. Bien que tous les participants aient exprimé leur satisfaction à l'idée d'accueillir un projet immobilier sur le terrain vacant de l'îlot Wanklyn, le projet, tel que proposé par le promoteur et l'amendement réglementaire proposé par les représentants de l'arrondissement, ne font pas l'unanimité et soulèvent un ensemble de préoccupations qui portent principalement sur les points suivants :

- La comparaison entre les projets de 2012 et de 2015;
- Le recours à un processus de consultation publique non susceptible d'approbation référendaire;
- La densité du projet;
- La congestion de la circulation et l'enclavement du secteur;
- L'insertion du projet dans le tissu urbain et social environnant;
- Les enjeux particuliers liés aux services à la population, au maintien des lieux d'emploi et au développement durable.

Dans son analyse, la commission s'est appuyée sur la documentation fournie par l'arrondissement et le promoteur, les représentations des participants et sur les documents de planification et la réglementation d'urbanisme, dont :

- Le chapitre de l'arrondissement de LaSalle du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (2012) codifié à ce jour;
- Le Quartier de la gare LaSalle, version codifiée à ce jour;
- Le projet de règlement P-15-064;
- Le projet de règlement de concordance au Schéma d'aménagement et de développement de Montréal (version courante).

Dans sa présentation, le promoteur a déclaré souhaiter présenter un projet immobilier bien intégré au contexte environnant qui contribuerait au redéveloppement du quartier.¹⁰¹ Il indique également un certain nombre de partis d'aménagement énumérés au chapitre 1. De plus, l'arrondissement indique que le projet constitue un premier jalon en vue de développement d'une aire TOD¹⁰². Après examen du cahier de présentation du projet et des commentaires des participants, la commission passera en revue ces différentes composantes pour élaborer son avis.

¹⁰¹ M. Pierre Guillot-Hurtubise, doc. 7.1, L. 476-488

¹⁰² Transit Oriented Development

3.1 Le projet immobilier

D'entrée de jeu, la commission constate que le nombre de logements proposé de 786 unités réparties dans 10 bâtiments de 3 à 8 étages est important et impose une implantation au sol relativement dense avec un taux d'implantation de 43 % en moyenne pour l'ensemble de l'îlot. Celle-ci est en rupture avec l'implantation des bâtiments dans le voisinage. Tant les bâtiments résidentiels communautaires de la rue des Oblats que ceux du vaste complexe immobilier Les Jardins LaSalle situés à proximité présentent une implantation au sol et des hauteurs plus faibles avec des espaces de dégagement plus importants. Les participants opposés au projet notent ces disparités et questionnent la pertinence d'imposer autant de logements sur le site. Les participants favorables au projet, qu'ils jugent propice à la revitalisation commerciale du secteur, n'abordent pas cet aspect du projet.

Les volumes de 3 à 8 étages des bâtiments proposés risquent d'augmenter le sentiment de fermeture et d'enclavement créés par la configuration du secteur.

Le promoteur propose une rue comportant une mesure d'apaisement de la circulation au cœur du projet afin de limiter le transit entre les rues Wanklyn et Jean-Milot. Cette rue sera toutefois bordée de cases de stationnement sur ses deux côtés. Les cinquante cases de stationnement proposées seront sans doute rapidement occupées par les résidents qui ne trouveront pas de case en sous-sol, de même que sur les rues du voisinage, ce qui laisse peu de place pour les visiteurs et les services de livraison et d'entretien. Les commerces que désire implanter le promoteur en front des rues Jean-Milot et Wanklyn risquent fort de se heurter également à un manque d'espace de stationnement et de livraison pour la même raison.

Le Comité Jacques-Viger a recommandé de revoir le positionnement du parc proposé, ce qui a été fait par le promoteur. Le parc est toutefois morcelé en deux espaces, car la rue centrale du projet le traverse. Cette rue sera sans doute achalandée de visiteurs, de services de livraison et d'entretien vu le nombre important de logements. La mesure d'apaisement de la circulation, située à l'endroit où la rue coupe le parc en deux espaces, est essentielle, mais pourra paraître insuffisante pour les utilisateurs. De plus, la commission s'interroge sur le sentiment de privauté que l'emplacement et la configuration du parc pourront engendrer en décourageant la venue de citoyens qui ne sont pas des riverains immédiats du parc. En effet, son emplacement, en façade des bâtiments résidentiels qui ne sont séparés de celui-ci que par un trottoir, a pour effet de favoriser le sentiment que le parc n'est réservé qu'aux riverains immédiats. Malgré la recommandation du Comité Jacques-Viger, le parc n'est pas accessible par la rue des Oblats et sa fréquentation se trouvant, dans les faits, restreinte aux seuls résidents de l'îlot Wanklyn et probablement aux seuls résidents des bâtiments riverains.

Des commerces sont proposés sur la rue Jean-Milot en continuité des commerces existants sur cette rue. Des commerces sont aussi proposés sur la rue Wanklyn. La commission s'interroge sur cette dernière proposition et sur leur viabilité, car ils se trouveraient isolés et ne bénéficieraient pas des effets de synergie que procure la présence d'autre commerce à proximité. Aucun élément n'a été soumis à la commission qui appuie la pertinence de ce choix.

La commission est d'avis que le souhait du promoteur d'intégrer le projet au contexte environnant n'est pas démontré.

3.1.1 La comparaison des projets de 2012 et de 2015

Plusieurs intervenants ont mis en doute les affirmations à l'effet que la densité du nouveau projet est inférieure au projet soumis en 2012. Les représentants de l'arrondissement ont indiqué que le plan fut modifié en tenant compte des préoccupations des citoyens :

- *transport en commun*
- *stationnement*
- *impact sur la circulation et camionnage*
- *dimension des bâtiments*
- *logements pour personnes âgées*
- *ouverture de rues*
- *disponibilité des services publics et scolaires*
- *sources de bruit*¹⁰³

Plusieurs préoccupations des participants à la présente consultation sont identiques ou très proches de celles soulevées en 2012, ce qui rend la commission d'autant plus sensible à celles-ci. La densité du projet a été encore une fois l'une des principales préoccupations des participants.

3.1.2 Les partis d'aménagement du promoteur

Les partis d'aménagement du promoteur qui dictent les choix entourant le redéveloppement de cette friche industrielle sont sans aucun doute louables. Toutefois, certains retiennent particulièrement l'attention de la commission.

Le promoteur propose une variation dans la densité et la typologie des logements. Des maisons de ville sont effectivement proposées, mais aux deux premiers planchers d'immeubles de 3 à 8 étages reposant sur de vastes stationnements en sous-sol. Ce choix est difficile à comprendre par les participants, car cette typologie n'est pas usuelle dans le quartier et reflète, quant à eux, une typologie de grande densité contrairement à ce qui est perçu quand des maisons de ville sont proposées, chacune sur son propre terrain.

Les logements pour personnes âgées sont peu définis, le promoteur laissant entendre que cette clientèle occupera les logements d'une chambre à coucher qui pourraient être construits. Les participants évoquent le flou de cette proposition qui ne correspond pas à un réel engagement de la part du promoteur.

¹⁰³ Doc. 4.2, p. 1

La mixité sociale proposée dans les partis d'aménagement du promoteur est tributaire de la capacité du projet d'accueillir des familles, des jeunes professionnels, des premiers acheteurs, des préretraités et des personnes âgées. Outre la proposition de logements abordables et de logements communautaires, la mixité sociale semble reposer sur la variété de typologie de logement.

Les participants sont également perplexes, car le type de projet présenté ne correspond pas à l'image qu'ils se font d'un projet qui correspond à l'arrondissement de LaSalle, outre le projet du métro Angrignon qu'ils jugent hors proportion.

3.1.3 L'insertion du projet dans son environnement

Le tissu urbain du secteur, comme le rappelle le Comité Jacques-Viger¹⁰⁴, comporte de nombreuses ruptures, lesquelles posent des défis. Le projet de l'îlot Wanklyn, tel que présenté, se doit de contribuer à répondre à ces défis.

La commission constate que la présentation du projet se limite à l'implantation d'un complexe immobilier sur le seul terrain. Les bénéfices du projet pour le voisinage et pour le quartier restent à démontrer.

Outre la venue de nouvelles clientèles pour les commerces de proximité, plusieurs questions sont restées sans réponse. La haute densité du projet répond-elle à une demande pressante de logements dans le quartier? Les services à la population sont-ils adéquats pour recevoir autant de nouveaux résidents? La congestion de la circulation due à la présence de la route 138 est-elle prise en compte? Les mesures pour favoriser l'usage du transport en commun sont-elles suggérées ou mises en place?

Ces questions sont restées sans réponse.

La commission s'interroge sur la pertinence de la taille et du nombre aussi important de logements, éloignés des services et du transport collectif.

3.1.4 L'analyse de la densité proposée

Dans le but d'aborder la question de la densité du projet qui a été l'une des principales préoccupations des participants, la commission a examiné, dans un premier temps, les documents de planification urbaine de l'arrondissement qui font état d'orientations politiques en matière d'aménagement. Puis, dans un deuxième temps, elle a analysé la question de la densité du projet.

¹⁰⁴ Doc. 1.3.3.1, p. 2

L'arrondissement indique que les projets qui se réaliseront au fil des ans dans l'ensemble du secteur¹⁰⁵ devraient être orientés pour atteindre la moyenne de 80 logements par hectare. Ses représentants ont précisé que d'autres projets, comme le projet Highland actuellement en construction, auront une densité beaucoup plus faible, car les 80 logements à l'hectare constituent, pour l'arrondissement, une moyenne pour tout le secteur. La commission constate néanmoins que « *Le Quartier de la Gare LaSalle* » évalue la possibilité d'accueillir des projets de 650 logements¹⁰⁶ à 800 logements¹⁰⁷ sur le site de la Fleischmann, d'une densité nettement supérieure à 80 logements par hectare pour ce terrain. Le projet Highland ne pourra pas à lui seul rabaisser la moyenne de densité au point de justifier celle proposée sur l'îlot Wanklyn pour rétablir la moyenne prescrite par le Schéma d'aménagement de développement de l'agglomération de Montréal.

L'arrondissement et le promoteur présentent aux participants un projet sur l'îlot Wanklyn comportant 786 logements sur un terrain d'une superficie de 47 139 mètres carrés, soit une densité de 167 logements par hectare¹⁰⁸. Des participants ont soulevé le fait que le projet soumis en 2015 est tout au moins d'une densité comparable à celle présentée en 2012¹⁰⁹. L'arrondissement mentionne toutefois que le nombre d'étages des bâtiments présenté est inférieur à celui du plan de 2012 et que les objectifs et les critères inscrits dans le projet de règlement offrent certaines garanties.

La commission estime que ces objectifs et ces critères, bien qu'ils constituent des balises d'encadrement louables, n'offrent aucune garantie aux citoyens. En 2012, le projet prévoyait la construction de 750 logements¹¹⁰ pour une densité de 159 logements par hectare. Le projet soumis en 2015 est d'une densité supérieure (167 logements par hectare).

La commission est amenée à déduire que pour présenter un nombre d'étages inférieur en haussant la densité, l'arrondissement et le promoteur ont dû augmenter de façon importante l'occupation du sol. À l'examen du plan d'implantation proposé, la commission constate que la densité d'occupation du sol des bâtiments du projet 2015 est nettement supérieure à la densité d'occupation du sol des bâtiments du projet de 2012.

Malgré un avis favorable du comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement, deux de ses membres ont exprimé des réserves concernant la densité du projet dans leur mémoire présenté à la commission.¹¹¹

¹⁰⁵ Ce secteur comprend l'îlot Wanklyn, le terrain de la Fleischmann et le terrain du projet Highland du groupe Quorum, actuellement en construction

¹⁰⁶ Doc. 1.4.2, p. 18

¹⁰⁷ Doc. 4.5.1, p. 103

¹⁰⁸ Le nombre de 167 logements par hectare est établi en divisant le nombre de logements, 786, par le nombre d'hectare du terrain, 4,7. La doctrine en urbanisme au Québec établit que la notion de densité est tributaire du nombre de logement en rapport avec la superficie de l'aire d'affectation consentie à cette fonction, d'où le nombre de logement par hectare.

¹⁰⁹ Doc. 4.7

¹¹⁰ Doc. 4.7

¹¹¹ M. Charles Cadieux, doc. 8.2.22, p. 1; Mme Maryse Allard, doc. 8.2.23, p. 1

Les représentants de l'arrondissement n'ont présenté aucune justification à la densité proposée en 2015, laquelle est supérieure à la densité du projet rejeté en 2012 et qui est source d'un grand mécontentement de la part de nombreux participants.

3.1.5 Les autres principales préoccupations des participants

Les préoccupations des participants concernant les éléments de transport et de stationnement, la présence de commerces et de services ainsi que les nuisances, seront traitées dans la section 3.2.

3.1.6 L'adéquation du projet de règlement P-15-064 et du projet immobilier présenté

À l'examen des dispositions du projet de règlement de modification de zonage, la commission remarque qu'elles autorisent des constructions qui dépassent les caractéristiques du projet présenté et permettraient, par conséquent, des modifications importantes du projet au moment de sa construction. Par exemple, le plan d'aménagement soumis à la consultation montre des bâtiments de 4 étages adossés aux bâtiments de 3 étages de la rue des Oblats. Hors, les grilles des usages et normes annexées au règlement pour les zones H-08-47 et H-08-49 offrent la possibilité d'ériger des bâtiments de six étages de hauteur, immédiatement adossés aux bâtiments de trois étages de la rue des Oblats, et jusqu'à 24 mètres de hauteur (ce qui pourrait représenter un volume de bâtiment apparenté à 8 étages). Sans compter que les marges avant, latérales et arrière sont faibles et que l'indice d'occupation du sol est relativement élevé. Le promoteur allègue que toutes les cases de stationnement sont en sous-sol et que tous les espaces extérieurs sont verts. La commission constate toutefois la faible qualité de ces espaces qui sont étroits et peu invitants. La qualité des plantations sera aussi compromise, car elles reposeront principalement sur des dalles de béton.

La commission est préoccupée du fait que les règles de zonage proposées ne correspondent pas au plan proposé. La commission constate que les règles sont beaucoup plus généreuses et offrent au propriétaire du terrain toute la latitude qui lui permettra de présenter un projet plus dense une fois que le règlement sera entré en vigueur. L'intégrité du processus de consultation publique pourrait être mise en cause et les participants peuvent être en droit de s'en plaindre.

3.1.7 Une aire TOD : le Quartier de la gare LaSalle?

Préoccupée par les nombreuses questions qui ont été soulevées, la commission a souhaité se pencher sur les composantes du TOD suggéré par l'arrondissement dans « *Le Quartier de la gare LaSalle* »¹¹².

¹¹² Doc. 1.4.2, p. 16

Le rapport sur le redéveloppement des anciens garages du MTQ de l'Office de consultation publique de Montréal utilise une définition de la notion d'une aire TOD que la présente commission juge pertinent de reprendre.

Selon le programme de recherche URBATOD de l'UQAM, une aire TOD, « [...] est un secteur de développement de moyenne à haute densité, situé à distance de marche (400 mètres) d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, offrant des opportunités de logement, d'emploi et de commerce, conçu pour le piéton, mais n'excluant pas l'automobile »¹¹³. Le TOD implique également un design qui favorise les piétons, une mixité d'usages complémentaires, un développement compact avec une vie de quartier qui favorise le bon voisinage et une offre de stationnement mesurée. Dès lors, un projet TOD se planifie presque inévitablement dans le cadre d'un processus intégré.

Cet énoncé illustre avec beaucoup de justesse ce à quoi la population devrait s'attendre de la planification et de la mise en œuvre des éléments devant composer à terme une aire TOD, c'est-à-dire un milieu de vie accueillant, qui répond aux besoins fondamentaux de l'urbain : se loger, s'occuper, se récréer, se détendre, socialiser, s'approvisionner à distance de marche ou aisément accessible par le transport collectif.

Pour l'arrondissement, c'est la proximité de la future gare de train déplacée et du futur terminus Newman / Lafleur qui constitue le principal point d'appui d'une aire TOD dans ce secteur.

La commission est à même de constater qu'en premier lieu, l'axe principal de transport en commun autour duquel doit graviter tout le quartier, est, à ce jour, inexistant et son horizon de réalisation plus qu'incertain. La gare de train de LaSalle ne constitue pas une desserte de transport locale pour les usagers. Elle est conçue essentiellement pour offrir le transport des travailleurs du matin vers le centre-ville et le soir vers leur résidence. Cette ligne de train de banlieue n'offre pas de service les fins de semaine et très peu de départs en semaine. Elle ne constitue donc pas une véritable alternative de transport collectif. Le déplacement de la gare à proximité de l'îlot Wanklyn est inscrit dans les documents de planification, mais aucun engagement formel n'a été pris à ce jour. Il en est de même pour la gare d'autobus Newman / Lafleur. Un représentant de l'arrondissement a mentionné que la Société de Transport de Montréal (STM) ne s'est pas engagée formellement à relocaliser le terminus de la rue Newman.¹¹⁴

Dans l'optique de la création d'un véritable TOD advenant qu'un pôle de transport collectif ait été aménagé, on aurait dû retrouver des commerces et des services à proximité de ce dernier. La commission ne retrouve pas d'orientation, outre les quelques commerces proposés sur la rue Wanklyn, voulant intégrer ces composantes, ni aucune orientation concernant les secteurs

¹¹³ Rapport de consultation publique sur le Projet de revalorisation du site des anciens garages du ministère des Transports du Québec (2012), p. 23

¹¹⁴ M. Normand Trottier, doc. 7.1, L. 1159-1169

d'emploi à offrir aux nouveaux venus. La commission retient que seuls la densification et la mixité de la fonction résidentielle et l'aménagement d'une zone tampon verte le long de la rue Wanklyn devant mener à la future gare et au futur terminus d'autobus ont été retenus.

La commission est d'avis qu'en absence de composantes essentielles à une aire TOD, le projet ne trouve pas sa justification et que le contexte urbain ne supporte ni sa taille ni sa composition.

L'examen attentif des éléments qui précèdent amène la commission à s'interroger sur l'intégration du projet au quartier, sur la justification d'une densité deux fois supérieure aux exigences du Schéma d'aménagement et de développement de Montréal, malgré la dénomination de TOD et sur la réponse aux préoccupations des citoyens.

En raison de tous ces éléments,

R-1 La commission recommande de ne pas adopter le projet de règlement modifiant le règlement de zonage de l'arrondissement LaSalle, tel que présenté.

R-2 La commission recommande que la densité d'une éventuelle intervention sur l'îlot Wanklyn soit diminuée afin de s'approcher des 80 logements par hectare suggérés par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal et le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal.

R-3 La commission recommande que le projet de développement sur l'îlot Wanklyn intègre un ensemble de mesures favorisant l'ouverture sur le quartier, et contribue à l'amélioration de la qualité du cadre de vie au bénéfice de l'ensemble de la communauté.

R-4 La commission recommande que le positionnement du parc fasse en sorte qu'il soit accueillant pour l'ensemble du voisinage.

La commission voit ici une occasion de procéder à une nouvelle réflexion qui concoure à justifier l'identification d'un secteur de planification détaillée pour ce secteur dans le chapitre de l'arrondissement du Plan d'urbanisme.

3.2 Un secteur de planification durable

Tous les participants s'accordent sur la nécessité du développement du terrain de l'îlot Wanklyn, même les opposants au projet sous analyse. Les raisons évoquées sont surtout la sécurité et l'esthétisme. Dans leurs mémoires et leurs interventions, les opposants ont d'ailleurs fait plusieurs propositions prouvant qu'ils ne sont pas contre un développement du terrain. Ils désirent un développement respectant leur qualité vie et les couleurs lassalloises.

Il s'agit là d'une opportunité à saisir pour élaborer une planification durable du secteur comprenant des actions concrètes, en lien direct avec les préoccupations des participants à la présente consultation, mais également à celles soulevées en 2012.

Il s'agit là également d'une opportunité pour officialiser la vision de l'arrondissement pour le secteur en enchâssant les éléments du Quartier de la gare LaSalle revu et corrigé dans le chapitre de l'arrondissement du Plan d'urbanisme.

La commission est d'avis qu'un nouveau processus de planification doit se faire en collaboration avec un ensemble d'acteurs, dont les citoyens et les organismes tels que le CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, la Table de développement social de LaSalle, la CDEC LaSalle-Lachine et la CSMB.

La commission est d'avis que la réussite du redéveloppement du secteur passe par une participation citoyenne et l'acceptation de l'offre de collaboration de la part des acteurs du milieu.

Considérant l'ensemble des lacunes qui ont été mises en lumière tant par les participants que par l'analyse qui en a été faite :

R-5 La commission recommande à l'arrondissement de procéder à un exercice approfondi et complet de planification pour le secteur, lequel inclura l'ensemble des composantes visant la création d'un milieu de vie durable.

R-6 La commission recommande que le processus de planification inclue la participation des citoyens et des organismes du milieu.

3.2.1 Le secteur de planification détaillée

Cette section regroupe des éléments qui, pour la commission, sont importants dans l'élaboration d'une révision de la planification pour le secteur de l'îlot Wanklyn.

La commission illustrera d'abord dans cette section certaines lacunes du projet Wanklyn qui, selon elle, seraient à éviter afin de favoriser l'intégration des projets à leur environnement. Ensuite, d'autres éléments liés au développement durable, dont la mobilité, seront discutés.

Le logement communautaire et abordable

L'inclusion de 119 logements communautaires et 230 unités Accès Condo a été accueillie favorablement par une vaste majorité des intervenants, étant donné le nombre de ménages sur la liste d'attente de l'OMHM ainsi que le déficit de logements communautaires dans

l'arrondissement. Toutefois, plusieurs intervenants¹¹⁵, dont le Comité logement Lachine-Lasalle, le CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, ainsi qu'un résident du projet avoisinant, ont parlé d'un besoin de concertation avec le milieu et les partenaires pour mieux planifier le projet et son intégration au quartier.

La commission salue la décision d'adhérer à la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal qui vise à préserver la mixité sociale, offrir des logements qui répondent aux besoins, freiner l'exode des jeunes ménages et, à travers ces interventions, contribuer à la vitalité économique de Montréal.

Des questions ont été posées quant aux prix des condos abordables, incluant les garages, qui seront construits par la SHDM¹¹⁶. Selon le promoteur, les prix sans stationnement sont de moins de 250 000 \$ pour une chambre, moins de 280 000 \$ pour deux chambres, et moins de 360 000 \$ pour trois chambres¹¹⁷. La commission constate que ces unités abordables ne s'adresseraient pas aux ménages de LaSalle, dont le revenu médian annuel est de 42 636 \$.¹¹⁸

La commission s'interroge. Bien qu'il soit possible d'inclure ce produit dans les projets Accès Condo, pourquoi les unités privées pour familles, très en demande selon le promoteur, ne sont pas prévues dans les premières phases du projet, ce qui permettrait d'ailleurs d'ancrer l'image d'un projet familial.¹¹⁹

R-7 La commission recommande que dans ce secteur, l'arrondissement identifie les mesures à adopter pour assurer l'abordabilité des logements pour les familles avec enfants.

Les services

Selon le promoteur, « le projet s'insère dans un milieu qui est prêt à offrir les services tant en termes d'écoles, de desserte de toutes sortes, de soins de santé, en termes de culture, en termes de réseaux de parcs »¹²⁰. Les services, tels que les écoles primaires, sont à moins de 500 mètres du site et les installations sportives sont à moins de 30 minutes de marche. D'autres services, tels que la bibliothèque et le CLSC, sont à l'intérieur d'un périmètre de 2 km. La rue Lafleur est le principal axe commercial situé à proximité du site et offre une épicerie, une poissonnerie et des restaurants.¹²¹

La commission relève que les mémoires et les interventions des résidents présentent un autre portrait de la situation. À maintes reprises, les résidents ont parlé du manque de services et de

¹¹⁵ Comité logement Lachine-LaSalle, doc. 8.1.11; CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15; M. Doug Jack, doc. 8.1.10

¹¹⁶ Mme Sonja Susnjar, doc. 7.1, L. 2305-2309

¹¹⁷ M. Pierre Guillot-Hurtubise, doc. 7.1, L. 2739-2746

¹¹⁸ Annuaire statistique de l'agglomération de Montréal

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897_67887860&_dad=portal&_schema=PORTAL

¹¹⁹ Doc. 5.4.1

¹²⁰ M. Simon Pélouquin, doc. 7.1, L. 556-558

¹²¹ Doc. 3.1

commerces, tels que pharmacies ou épiceries dans le secteur. Les interventions des participants appuient le principe voulant que pour qu'une communauté soit considérée piétonnière ou « marchable », les services doivent se trouver à une distance variant entre 5 et 10 minutes de marche ou dans un rayon de 400 m.¹²²

Les équipements culturels et sportifs actuels sont éloignés et peu accessibles. Plusieurs résidents ont notamment parlé de l'utilisation des équipements et services à Lachine¹²³. Certains ont aussi évoqué la transformation des services commerciaux offerts, tels le gymnase situé au centre d'achats sur la rue Lafleur qui n'existe plus¹²⁴ et les petits commerces qui sont disparus suite à l'arrivée des magasins de grande surface.¹²⁵

D'autres services et équipements, notamment ceux qui sont essentiels pour l'accueil de familles avec enfants, sont largement insuffisants. Par exemple, il y a un manque d'espace dans les écoles du quartier, une situation soulignée par la CSMB qui souhaiterait que les municipalités réservent des terrains pour de nouvelles écoles lors du développement de nouveaux quartiers et pour favoriser « des écoles de marcheurs ». La situation des services de garde dans le quartier s'apparente à celle des écoles. Le taux d'occupation des services de garde est de 80 à 95 % et, selon un calcul, le projet ajouterait près de 350 enfants dans ce secteur.¹²⁶ Notons que le Quartier de la gare prévoit 2124 nouveaux logements pouvant accueillir jusqu'à 4600 nouveaux résidents.¹²⁷

R-8 La commission recommande que l'arrondissement intègre à la planification du secteur des actions en réponse aux besoins de commerces et d'équipements, tels que les écoles et les services de garde. De plus, le rôle de la rue Lafleur, identifiée comme axe principal, est à évaluer, ainsi que les causes de son déclin.

Le contexte industriel

Depuis 1989 l'arrondissement vise à transformer ce secteur, incluant les terrains de l'usine Fleischmann, en secteur résidentiel¹²⁸ et, 26 ans plus tard, l'usine, installée depuis 1929, est toujours en opération.

Le propriétaire AB Mauri (Canada) Ltd. souligne que le projet résidentiel doit tenir compte des activités actuelles et craint une « expropriation déguisée » si l'aménagement du projet de l'îlot Wanklyn ne prend pas en considération un certain nombre d'éléments essentiels au

¹²² What makes a community walkable. <http://opticosdesign.com/what-makes-a-community-walkable/> Walk Score <https://www.redfin.com/how-walk-score-works> basics: walking distance to transit <http://www.humantransit.org/2011/04/basics-walking-distance-to-transit.html>

¹²³ M. Luc Fréchette, doc.7.3, L. 820-822; M. Francisco Moreno, doc. 7.3, L. 1129-1131

¹²⁴ M. Luc Fréchette, doc.7.3, L. 820-822

¹²⁵ M. Francisco Moreno, doc. 7.3, L. 1000-1004

¹²⁶ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 5

¹²⁷ Doc. 4.5.1

¹²⁸ Doc. 6.8

fonctionnement de l'usine Fleischmann. La circulation des camions sur la rue Wanklyn, le transport ferroviaire de matières premières (notamment durant le quart de nuit) et les odeurs dégagées par les procédés de fabrication en sont quelques-uns. AB Mauri souligne que des mesures pour concilier les activités industrielles avec les préoccupations des résidents voisins, telles que le déménagement de la circulation de camions de la rue Airlie à la rue Wanklyn et des actions pour limiter les odeurs, ont été mises en place dans le passé.¹²⁹ Il ne faudrait pas reproduire un contexte urbain où les opérations légitimes de l'entreprise seraient compromises.

La question de l'implantation de résidences dans un secteur cohabitant avec des industries qui produisent des odeurs a été soulevée lors de la séance d'information. Il a aussi été question de matières dangereuses lors de l'audition des mémoires.¹³⁰ AB Mauri note dans son mémoire que le projet se trouve à l'intérieur du rayon d'impact en cas d'incident industriel majeur de produits dangereux provenant de plusieurs industries dans le secteur. Par exemple, l'usine Labatt présente un rayon d'impact d'environ 3,5 km.¹³¹ De son côté, la CDEC Lachine-Lasalle note que des études d'impacts environnementaux et de santé publique auraient dû être menées.¹³²

R-9 La commission recommande que l'élaboration des orientations du secteur de planification détaillée tienne compte de la présence des industries du secteur et du rayon d'impact en cas d'incident industriel majeur.

Les emplois

La transformation de l'arrondissement, en particulier des usages industriels/d'emploi à des fins résidentielles, a suscité des inquiétudes. Par exemple, le mémoire de la CDEC LaSalle-Lachine note que « *perdre une ancienne zone d'emploi est un coût collectif* »¹³³ et que « *souvent quand on densifie un ancien site industriel uniquement par une zone habitable, bien il y a une perte, il n'y a pas vraiment création d'emploi localement. Les gens, on recrée le métro-boulot-dodo...* »¹³⁴. Ce même constat a été partagé par le représentant de la Chambre de commerce du Sud-Ouest de Montréal, « *... je pense que les erreurs des 20-25 dernières années, c'est qu'on a pris les anciennes zones d'emploi, on les a démolies puis on les a complètement changées, en grande partie dans un mode résidentiel. Donc l'emploi perdu était nette-sèche. Elle ne revenait pas [...] Donc, c'est un exode.* »¹³⁵ Un résident note « *On semble vouloir dézoner facilement à LaSalle du terrain institutionnel et ou industriel et ou commercial, sans nécessairement avoir*

¹²⁹ AB Mauri (Canada) Ltd., doc. 8.2.16; De plus, un résident note que « [...] contrairement à ce que croit et souhaite l'administration de l'arrondissement LaSalle, l'entreprise Fleischmann maintiendra ses installations de LaSalle, ils ont même modernisé leur installation. » M. Jean Provost, doc. 8.2.10, p. 2

¹³⁰ M. Jacques Morand, doc. 7.1, L. 784-796; M. Paul Dupont, doc. 7.3, L. 2087-2104

¹³¹ AB Mauri (Canada) Ltd., doc. 8.2.16

¹³² Mme Anick Dubuc, doc. 7.3, L. 1611-1617

¹³³ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 6

¹³⁴ Mme Anick Dubuc, doc. 7.3, L. 1386-1390

¹³⁵ M. Bernard Blanchet, doc. 7.2, L. 734-737

vision d'avenir »¹³⁶. Pour la Chambre de commerce, il y aurait lieu de protéger les zones d'emploi ainsi que la voie ferrée « *qui permet pour certaines entreprises de consolider leur activité économique* »¹³⁷.

En plus de la crainte d'une expropriation déguisée d'AB Mauri et la perte de ses 125 emplois¹³⁸, la question d'attirer de nouvelles industries a été soulevée par des intervenants. Par exemple, un résident demande « *Mais ne devrions-nous pas attirer plus d'industrie à LaSalle pour inciter les gens à rester à LaSalle pour y travailler? Malheureusement on veut faire de LaSalle un arrondissement résidentiel et commercial avec très peu d'industrie.* »¹³⁹

Selon le représentant de la Chambre de commerce du Sud-Ouest de Montréal, « *On le voit de plus en plus, les gens veulent retourner, veulent venir vivre près des zones, près des secteurs d'emploi pour être capables autant d'aller à vélo, être capables d'y aller à pied puis, en même temps, aller reconduire son enfant à l'école à pied ou en vélo, puis recontinuer [sic] faire son travail.* »¹⁴⁰ De plus, ce mode de vie est davantage soutenu par une nouvelle forme de travail qui cherche à s'installer dans l'arrondissement. « *Les nouveaux types d'emploi qui émergent dans LaSalle puis un petit peu partout dans le Sud-Ouest, c'est le manufacturier, de plus en plus, qui revient. Les gens veulent se repositionner dans le manufacturier.* »¹⁴¹

R-10 La commission suggère que la question du maintien des emplois dans le secteur fasse l'objet d'une réflexion partagée avec les intervenants du milieu lors de l'élaboration des orientations du secteur, à l'exemple du Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) du secteur Marconi-Alexandra.

Une zone tampon rue Wanklyn

Dans son mémoire, AB Mauri souligne notamment les problèmes engendrés par le transport de matières premières par voie ferroviaire, surtout la nuit. Selon le CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, les « *activités ferroviaires peuvent avoir des impacts variables sur la santé et la qualité [sic] des résidents proches en raison du bruit et des vibrations inhérentes au passage du train. Certaines études ressortent les perturbations du sommeil ayant à long terme des effets sur la santé cardiovasculaire et mentale.* »¹⁴² À part des problèmes de transport ferroviaire, AB Mauri craint aussi qu'étant donné la direction du vent, les plaintes d'odeurs augmentent considérablement.

¹³⁶ M. Yves Daoust, doc. 8.1.8, p. 2

¹³⁷ CCISOM, doc. 8.1.6, p. 2

¹³⁸ Répertoire des entreprises de LaSalle, décembre 2009 cité <http://www.dellasalle.ca/fr/profil-ville-lasalle/developpement-industriel/zone-industrielle.html>

¹³⁹ M. Jean Provost, doc. 8.2.10, p. 2

¹⁴⁰ M. Bernard Blanchet, doc. 7.2, L. 662-665

¹⁴¹ M. Bernard Blanchet, doc. 7.2, L. 976-1011

¹⁴² CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15, p. 5

Le CIUSSS l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal propose que les impacts des activités ferroviaires soient considérés « *dans la planification du développement en incorporant des mesures d'apaisement du bruit (marge de recul, mur antibruit)*¹⁴³, tandis que AB Mauri propose qu'un développement responsable implique que le projet de l'îlot Wanklyn incorpore des zones tampons afin d'assurer que les activités industrielles et les logements résidentiels puissent coexister en proximité et éviter des frictions éventuelles.¹⁴⁴

L'idée d'une zone tampon rejoint deux des recommandations de la CDEC, soit de « *Réserver une zone facile d'accès pouvant accueillir une ou plusieurs entreprises de petite taille* » et de « *Veiller à l'intégration de ces activités pour limiter les éventuelles nuisances de bruits ou d'odeurs.* » Cette mixité, suggère la CDEC, serait à encourager plus largement. Ainsi, d'autres recommandations visent « *le développement d'activités économiques variées de petite taille à l'intérieur de la zone TOD* » et la modification du « *règlement de zonage pour favoriser la mixité d'usage dans les futurs projets.* »¹⁴⁵

R-11 La commission recommande que l'objectif de l'arrondissement portant sur l'aménagement d'une zone tampon le long de la rue Wanklyn soit maintenu et dépourvu d'usage résidentiel.

3.2.2 La mobilité durable

Le secteur de planification détaillée devra chercher à créer un milieu de vie soucieux des composantes des territoires limitrophes où cohabitent des vocations résidentielles et industrielles, marquées par la traverse de voies ferrées et par la voie rapide de la route 138.

Le fait que le site soit enclavé et le rôle joué par les axes de circulation autour, à vocation périurbaine ou interurbaine, créent un contexte particulier qui influence le développement et pose des défis particuliers en termes de mobilité.

S'il est un fait que la densité cherchée pourrait favoriser un ajustement important de l'offre de transports en commun et une certaine mise en place d'équipements et de services de proximité à distance de marche, il reste que la densité n'est pas une garantie lorsque les autres conditions ne sont pas réunies. La commission est d'avis qu'il y a plutôt un risque que la croissance de la population amenée par le projet ne résulte en une plus grande dépendance à l'automobile.

Le défi de l'équité pose aussi un problème, car se déplacer est un besoin essentiel et tous doivent pouvoir le faire, quelle que soit leur condition : jeunes, moins jeunes, étudiants, employés ou retraités, personnes à mobilité réduite ou ayant des déficiences, familles et

¹⁴³ CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.2.15, p. 5

¹⁴⁴ AB Mauri (Canada) Ltd., doc. 8.2.16, p. 2

¹⁴⁵ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 6-7

ménages à revenus modestes, tous doivent pouvoir compter sur des modes de déplacement à leur portée, efficaces et sécuritaires.

Le secteur de planification détaillée devra aussi s'attaquer au défi de la qualité de l'air, en essayant de diminuer la dépendance à l'automobile pour privilégier des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement.

LaSalle représente un pôle métropolitain attractif. Son positionnement exige une accessibilité importante et un système de transport à la fois performant et intégré permettant une utilisation rationnelle de l'automobile.

Outre le défi de la sécurité, laquelle influence les choix des modes de déplacement, la commission croit qu'il faut assurer une bonne connectivité, c'est-à-dire une bonne capacité d'établir des liens entre des réseaux et des modes de transport. Plus les liens sont faciles et nombreux, plus les choix de déplacements sont grands. Des liens piétonniers directs, bien aménagés et éclairés menant aux arrêts d'autobus encouragent à utiliser le transport en commun.

Les stationnements pour vélos ou les parc-o-bus offrent aussi la possibilité au cycliste ou à l'automobiliste de poursuivre le parcours en transport collectif, évitant ainsi les congestions et les coûts de stationnement à destination.

Pour la commission, le nouveau projet devra être conçu en s'appuyant sur le principe que le transport collectif (métro, train de banlieue, autobus) et actif (marche et vélo) soit la pierre d'assise de la gestion des déplacements¹⁴⁶. La question de la fluidité des déplacements piétonniers, véhiculaires, cyclables, ainsi que l'accessibilité à l'ensemble du site doit faire l'objet d'une attention particulière.

En effet, la commission constate que le projet de l'îlot Wanklyn présente peu de mesures visant à encourager l'usage du transport en commun et des modes alternatifs de transport. Cela commence avec l'offre de stationnement proposée.

La commission craint qu'on gage sur un ajustement quasi automatique de l'offre de services en aval, alors qu'il est connu que ces enjeux nécessitent beaucoup de planification en amont et que la concertation des divers acteurs impliqués entraîne généralement des délais importants.

Pour la commission, le risque est donc grand que soient créées des situations de fait qui résultent d'une utilisation accrue de l'automobile individuelle, situation difficilement réversible, même avec une sensibilisation des usagers à l'utilisation du transport collectif ou actif.

¹⁴⁶ Plan de transport de la Ville de Montréal (2008), p. 11

De nouvelles mesures favorisant le développement de transport en commun rapide, avec des corridors dédiés au transport par bus ou valorisant l'utilisation des transports actifs, tels le vélo ou la marche comme solutions de rechange à l'utilisation de l'auto solo, sont nécessaires et réclamées par les citoyens, car même les déplacements les plus courts en souffrent, même s'il y a des autobus. S'il faut mettre une demi-heure en autobus pour aller à l'épicerie, cette situation n'encourage personne à modifier ses habitudes.

Il est vrai que certaines infrastructures existent à une proximité relative du secteur, dont la gare LaSalle, le terminus Lafleur / Newman et quelques lignes d'autobus, dont deux express, qui permettent de rejoindre la station de métro Angrignon. Toutefois, plusieurs citoyens sont venus exprimer à la commission que la fréquence des trains est tout à fait inadéquate pour ceux qui ont des horaires atypiques et déplorer que la desserte des autobus soit essentiellement orientée vers les déplacements au centre-ville de Montréal, ce qui ne répond qu'à une partie des besoins.

Par ailleurs, le nombre limité de stationnements incitatifs, combiné à l'inhospitalité de la gare ferroviaire et du terminus des autobus situés dans des terrains ouverts et peu adaptés aux températures hivernales, ne sont pas non plus de nature à favoriser l'adoption de ces moyens de transport, même lorsque le trajet est invitant.

La commission est d'avis que toute nouvelle intervention dans le secteur devra présenter des liens adéquats favorisant le transport collectif efficace et rapide intra et interarrondissement, ainsi que vers le métro Angrignon.

Il faudra aussi tenir compte de l'opinion exprimée par certains citoyens devant la commission pour qui l'éventuel déplacement de la gare actuelle ne réglerait pas grand-chose. Il ne ferait qu'enlever des services à ceux qui l'utilisent déjà. Selon l'expression imagée de l'un d'eux¹⁴⁷ : pourquoi habiller Paul pour déshabiller Jean? Le déplacement du terminus Newman / Lafleur serait du même ordre, car il risquerait d'augmenter la circulation de transit dans une zone déjà congestionnée.

La commission ne peut que prendre acte des opinions largement exprimées par les résidents concernés voulant que la fluidité de la circulation dans le secteur soit déjà largement compromise. Dans ces circonstances, une addition de nombreuses voitures qu'entraînerait inévitablement le nouveau projet, ne ferait qu'ajouter à ce qu'ils expriment comme étant déjà un cauchemar quotidien.

À cet égard, la commission note le scepticisme généralisé exprimé par de nombreux intervenants à l'égard de certaines conclusions plutôt rassurantes de l'étude d'impact sur les déplacements¹⁴⁸ du projet résidentiel de l'îlot Wanklyn.

¹⁴⁷ M. Yves Daoust, doc. 7.3, L. 1835

¹⁴⁸ Doc. 3.2.3, p. 49

Dans sa présentation, la CDEC LaSalle-Lachine¹⁴⁹ rappelle aussi que deux principales pistes cyclables desservent l'arrondissement de LaSalle : l'une est située le long du canal de Lachine et la seconde longe le boulevard St-Joseph (communément appelée piste cyclable des berges). Ces deux pistes sont situées à une distance d'environ 750 m du projet de l'îlot Wanklyn et ne sont pas reliées. La CDEC déplore qu'on n'ait pas profité du projet pour relier ces pistes cyclables avec la gare LaSalle ou la station de métro Angrignon.

Par ailleurs, l'absence de sentiers récréatifs ou de liens entre les pistes cyclables éloigne plusieurs des activités reliées à la mobilité durable. Comme il n'y a pas de voies cyclables permettant de circuler dans l'axe nord-sud à proximité du secteur, l'utilisation de la bicyclette devient problématique et n'incite pas à se rendre à la piste cyclable du canal de Lachine, une infrastructure dédiée permettant de circuler dans l'axe est-ouest.

La commission applaudit la résolution récente de l'arrondissement qui mandatait une firme spécialisée en planification des transports et circulation en vue de la préparation d'un plan local de déplacement (PLD).

Sans une telle planification visant à donner des solutions de rechange de mobilité aux citoyens, il est illusoire de croire que la population adoptera des comportements susceptibles de diminuer la prédominance de l'auto solo comme mode de déplacement privilégié. Les résultats de cette étude auront un impact important sur les autres composantes du secteur.

La commission est d'avis que les conclusions du plan local de déplacement devront orienter de manière importante le futur secteur de planification détaillée.

3.2.3 Les initiatives liées au développement durable

Plusieurs intervenants ont fait valoir à la commission qu'il faut profiter d'un projet comme celui de l'îlot Wanklyn pour trouver un bon équilibre entre les impératifs économiques et le respect de l'environnement, en faisant en sorte que le projet devienne un milieu de vie résolument ancré dans le 21^e siècle. Cela implique de faire face au défi du développement durable qui correspond à une gestion rationnelle et responsable des ressources.

Le développement durable exige notamment que la verdure occupe un espace important, de façon à rendre les lieux agréables et conviviaux; des lieux où on s'est préoccupé intelligemment de la gestion des eaux, de l'efficacité énergétique, de la diminution de la production des déchets et du traitement intelligent des matières résiduelles.

¹⁴⁹ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 8.1.5, p. 4

Plusieurs ont fait valoir que l'arrondissement doit profiter de l'implantation d'un tel projet pour exiger du promoteur des standards élevés en matière de respect de l'environnement. La commission souscrit à cette vision des choses.

La commission note que le promoteur a cherché à inclure quelques éléments liés au développement durable, comme l'utilisation de matériaux sains, différentes mesures d'efficacité énergétique, isolation de haute performance, récupération de débris de construction, plantation d'une haie d'arbres le long de la route 138, mais elle note aussi qu'il aurait été possible d'aller plus loin.

Par exemple, aucun choix relié aux possibilités offertes par la géothermie n'a été retenu. La mise en place d'un bassin de rétention des eaux pluviales aurait pu être prévue par le promoteur. Le faible nombre de places réservées aux vélos dans le stationnement intérieur, contrairement à celui des automobiles qui est chiffré, est une illustration de la prépondérance accordée à l'automobile individuelle dans toute la conception du projet, ainsi que l'absence de lieux de stationnement réservés aux services d'autopartage.

La commission note que peu d'informations sont disponibles dans les documents de présentation du promoteur concernant la mise en place de toits verts et la création d'espaces permettant l'introduction de l'agriculture urbaine. Il en est de même des balcons aménagés ou des façades verdies pouvant contrer les effets des îlots de chaleur.

La commission note l'absence d'un plan de gestion intégrée des déchets pour éviter que la densification envisagée n'apporte de sérieux problèmes liés aux odeurs ainsi qu'à la circulation et au bruit. La commission est d'avis que le projet devrait, entre autres, inclure des lieux de collecte aménagés, tant pour les déchets que pour les matières organiques et les matériaux recyclables. Dans les espaces communs extérieurs, l'installation de composteurs collectifs devrait être encouragée.

R-12 La commission recommande que les orientations de redéveloppement du secteur s'appuient sur un ensemble d'actions de développement durable et que tout nouveau projet s'y conforme.

Conclusion

Le redéveloppement de l'îlot Wanklyn ayant un impact important sur tout le quartier environnant et l'arrivée de nouveaux citoyens nécessitent que la planification du projet apporte réponse à leurs besoins dans un contexte de développement durable.

La commission a été à même de constater que le projet présenté ne répond que très partiellement à ces deux prémisses. D'un côté, le projet montre plusieurs lacunes en matière de densité, d'ouverture sur le quartier, sur la présence d'un parc peu accueillant, sur la desserte de services scolaires, communautaires, récréatifs, sportifs et culturels. D'un autre côté, les considérations de développement durable sont minimalistes. Par ailleurs, l'enclavement du quartier, les mesures correctrices non encore rendues publiques concernant la congestion de la circulation et le transport collectif et actif sur le plan de la densité, sont autant de questions essentielles. Tous les participants reconnaissent la nécessité d'apporter des réponses valables à ces questions. Pour la commission, le projet ainsi présenté n'est pas acceptable et de simples corrections ne pourront faire en sorte qu'il le devienne. S'ajoute à cela l'inadéquation du projet de règlement de zonage au projet présenté qui donne au promoteur la possibilité de modifier son projet sans possibilité de recours pour les résidents.

Considérant l'ensemble des lacunes qui ont été mises en lumière, tant par les participants que par l'analyse qui en a été faite, la commission recommande à l'arrondissement de procéder à un exercice approfondi et complet de planification pour le secteur, lequel inclura l'ensemble des composantes visant la création d'un milieu de vie durable, tout en impliquant les citoyens et les organismes du milieu.

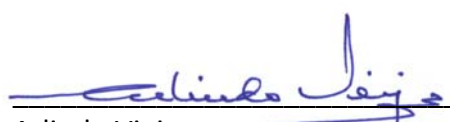
Fait à Montréal, le 29 janvier 2016.



Bruno Bergeron
Président de la commission



Luba Serge
Commissaire



Arlindo Vieira
Commissaire



Annexe 1 - Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu du conseil municipal le mandat de consulter les citoyens sur le projet de « Règlement autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel situé sur le quadrilatère délimité par la rue des Oblats, la rue Wanklyn, la route 138 et la rue Jean-Milot – site de l'îlot Wanklyn conformément aux résolutions CA15 20 0274 du 4 mai 2015, CE15 1195 du 10 juin 2015 et CM15 0832 du 16 juin 2015. Le projet de règlement porte le numéro P-15-064. Ce mandat est encadré par l'article 89 3° de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11.4).

La consultation publique

Un avis public annonçant la consultation publique a été publié le 28 août 2015 dans le quotidien 24h. Au même moment, l'Office rendait disponible sur son site Internet la documentation relative au projet immobilier de l'îlot Wanklyn. Les 9 et 10 septembre, des publicités sont parues dans les quotidiens Le Messenger de LaSalle et The Suburban.

Près de 13 000 dépliants ont été distribués dans les secteurs riverains des sites. Une cinquantaine d'affiches ont été envoyées à l'arrondissement pour diffusion de l'information. Des annonces ont également été placées sur Facebook. Aussi, des courriels informant de la tenue de la consultation ont été envoyés à près de cent institutions, organismes communautaires et citoyens inscrits à la liste de diffusion de l'OCPM.

Une rencontre préparatoire avec les représentants du promoteur et une autre avec les représentants de l'arrondissement de LaSalle ont eu lieu le 28 août 2015 et le 4 septembre 2015 aux bureaux de l'Office.

La commission a tenu une séance d'information le 15 septembre 2015 à la Salle de réception Sofia. La commission a également tenu deux séances d'audition des opinions les 13 et 14 octobre 2015, au même endroit que la séance d'information.

La documentation de référence a été rendue disponible aux bureaux de l'OCPM et sur son site Internet.

La commission et son équipe

M. Bruno Bergeron, président de la commission
Mme Luba Serge, commissaire
M. Arlindo Vieira, commissaire
Mme Élise Naud, secrétaire de la commission

L'équipe de l'OCPM

M. Luc Doray, secrétaire général

M. Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Mme Anik Pouliot, responsable de la logistique et des communications

M. Louis-Alexandre Casal, webmestre

M. Jimmy Paquet-Cormier, responsable innovation et nouveaux médias

Mme Brunelle Amélie Bourque, attachée à la logistique

Mme Lizon Levesque, adjointe administrative

Les porte-parole et les personnes-ressources

Pour l'arrondissement de LaSalle

M. Normand Trottier, directeur de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

Mme Sylvie Champagne, chef de division – urbanisme

M. Hugo Rousseau, conseiller en aménagement

Pour le promoteur

Mme Carole Handfield, Fonds immobilier de solidarité FTQ

M. Simon Péloquin, Lemay architectes

M. Pierre Guillot-Hurtubise, Octane stratégies communications

Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription)

M. Jacques Morand

M. Francesco Moreno

M. Alexandre Drouin

M. Bernard Blanchet

M. Chris Latchem

M. Henri Chevalier

Mme Sonja Susnjar

M. Steven Laperrière

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 8.

Annexe 2 – La documentation

1. Procédure et objet du mandat

- 1.1. Sommaire décisionnel
- 1.2. Recommandation
- 1.3. Interventions
 - 1.3.1. Service des affaires juridiques – Direction des affaires civiles
 - 1.3.1.1. Projet de règlement autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel situé sur le quadrilatère délimité par la rue des Oblats, la rue Wanklyn, la route 138 et la rue Jean-Milot – site de l'îlot Wanklyn
 - 1.3.1.1.1. Annexe A
 - 1.3.1.1.2. Annexe B
 - 1.3.2. Service de la mise en valeur du territoire - Direction de l'habitation
 - 1.3.3. Service de la mise en valeur du territoire - Direction de l'urbanisme
 - 1.3.3.1. Comité Jacques-Viger, février 2015
- 1.4. Pièces jointes
 - 1.4.1. Procès-verbal CCU (Comité consultatif d'urbanisme), février 2015
 - 1.4.2. Quartier de la gare LaSalle - février 2015
- 1.5. Résolutions
 - 1.5.1. Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du conseil d'arrondissement – CA15 20 0274
 - 1.5.2. Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du comité exécutif – CE15 1195
 - 1.5.3. Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du conseil municipal – CM15 0832

2. Démarche de consultation

- 2.1. Avis public
- 2.2. Dépliant (English version)

3. Documentation déposée par le promoteur

- 3.1. Îlot Wanklyn – Projet de développement – Août 2015
 - 3.1.1. Vidéo du projet immobilier de l'îlot Wanklyn
- 3.2. Études
 - 3.2.1. Étude d'ensoleillement
 - 3.2.2. Évaluation du climat sonore – Juin 2015
 - 3.2.3. Étude d'impact sur les déplacements – mise à jour – 16 juillet 2015
 - 3.2.4. Étude qualitative des arbres – 23 juillet 2015
 - 3.2.5. Évaluations environnementales
 - 3.2.5.1. 9585 Wanklyn – Évaluation environnementale Phase I – mars 2010
 - 3.2.5.2. 9585 Wanklyn – Évaluation environnementale Phase II – avril 2010
 - 3.2.5.3. 9600 Jean-Milot – Évaluation environnementale Phase I – mars 2010
 - 3.2.5.4. 9600 Jean-Milot – Évaluation environnementale Phase III – juin 2010
 - 3.2.5.5. Plan de réhabilitation – 9600 Jean-Milot – juin 2010
 - 3.2.5.5.1. Lettre d'engagement – avril 2011
 - 3.2.5.5.2. Approbation d'un plan de réhabilitation – MDDEP – mai 2011
 - 3.2.6. Rapport d'étude géotechnique – décembre 2011
 - 3.2.7. Localisation des tranchées et des forages – mise à jour 2015
- 3.3. Lettres d'entente

- 3.3.1. Lettre d'entente – Fonds immobilier de solidarité FTQ / OMHM – Programme AccèsLogis
- 3.3.2. Lettre d'entente – Fonds immobilier de solidarité FTQ / Merlin immobilier – Programme Accès Condos
- 3.3.3. Lettre d'intérêt – SHDM – Programme Accès Condos
- 3.4. Présentation du promoteur lors de la séance d'information du 15 septembre 2015

4. Documentation déposée par l'arrondissement de LaSalle

- 4.1. Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme - avril 2011
 - 4.1.1. Intervention - Développement des opérations, Direction du développement économique et urbain - avril 2011
- 4.2. Procès-verbal - séance publique de consultation sur les projets de règlements concernant le projet de l'îlot Wanklyn - avril 2012
- 4.3. Tableaux comparatifs des variations réglementaires entre le règlement de zonage 2098 et le règlement autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel situé sur le quadrilatère délimité par la rue des Oblats, la rue Wanklyn, la route 138 et la rue Jean-Milot – site de l'îlot Wanklyn (Article 89)
- 4.4. Présentation de l'arrondissement de LaSalle lors de la séance d'information du 15 septembre 2015
- 4.5. Résolution du conseil d'arrondissement de LaSalle (CA15 20 0389) pour la réalisation d'un plan local de déplacement dans l'arrondissement de LaSalle
 - 4.5.1. Appel d'offres pour la réalisation d'un plan local de déplacement dans l'arrondissement de LaSalle
- 4.6. Historique des modifications réglementaires du projet de l'îlot Wanklyn
 - 4.6.1. Corrections aux documents 4.6, 4.7 et transcription du 15 septembre 2015
- 4.7. Tableau comparatif des projets de 2012 et de 2015
 - 4.7.1. Corrections aux documents 4.6, 4.7 et transcription du 15 septembre 2015
- 4.8. Document d'information sur Le programme AccèsLogis Québec

5. Travaux de la commission

- 5.1. Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants de l'arrondissement de LaSalle
- 5.2. Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants du promoteur
- 5.3. Questions de la commission pour l'arrondissement de LaSalle – 28 septembre 2015
 - 5.3.1. Réponses aux questions de la commission – 7 octobre 2015
 - 5.3.1.1. Carte des garderies et les centres de la petite enfance – 2015-2016
 - 5.3.1.2. Lettre d'entente entre l'Office municipal d'habitation de Montréal et le Fonds immobilier de solidarité FTQ
- 5.4. Questions de la commission pour le promoteur – 28 septembre 2015
 - 5.4.1. Réponses aux questions de la commission – 7 octobre 2015

6. Documents et liens utiles

- 6.1. Règlement de zonage – LaSalle (2098)
- 6.2. Règlement relatif aux Plans d'implantation et d'intégration architecturale – LaSalle (LAS-0014)
- 6.3. Chapitre de l'arrondissement de LaSalle du Plan d'urbanisme :
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3098211&_dad=portal&_schema=PORTAL

- 6.4. Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels : <http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/logements-abordables-strat%C3%A9gie-dinclusion-dans-les-nouveaux-projets-r%C3%A9sidentiels>
- 6.5. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal – Janvier 2015 http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,133997570&_dad=portal&_schema=PORTAL
- 6.6. Le Pacte vert – Plan local de développement durable – Arrondissement de LaSalle (2012-2015)
- 6.7. La Politique familiale de LaSalle (Novembre 2007)
- 6.8. Plan d'urbanisme de Ville de LaSalle (1989)
 - 6.8.1. Plan d'affectation des sols
- 6.9. Programme AccèsLogis Québec – Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) <http://www.omhm.qc.ca/programme-acc%C3%A8slogis-qu%C3%A9bec>
- 6.10. Programme Accès Condos - SHDM <http://www.accescondos.org/fr/accueil/>

7. Transcriptions

- 7.1. Transcriptions de la séance d'information du 15 septembre 2015
- 7.2. Transcriptions de la séance d'audition des opinions du 13 octobre 2015
- 7.3. Transcriptions de la séance d'audition des opinions du 14 octobre 2015

8. Mémoires

- 8.1. Mémoires avec présentation orale
 - 8.1.1. M. Jean Brunet
 - 8.1.2. Mme Julie Casavant
 - 8.1.3. Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys
 - 8.1.4. M. Francisco Moreno
 - 8.1.4.1. Photos déposées
 - 8.1.5. CDEC LaSalle-Lachine
 - 8.1.6. Chambre de commerce du Sud-Ouest de Montréal
 - 8.1.7. M. Steven Laperrière
 - 8.1.8. M. Yves Daoust
 - 8.1.9. Mme Sonja Susnjar
 - 8.1.9.1. Annexe 1 à Annexe 13
 - 8.1.10. M. Douglas Jack – Indigen community, LaSalle-Gardens Mutual-Aid-Committee
 - 8.1.11. Comité Logement Lachine-Lasalle
- 8.2. Mémoires sans présentation orale
 - 8.2.1. M. Mike Smith
 - 8.2.2. M. Fotios Providas - Restaurant La Belle Province
 - 8.2.3. M. David C. Iasenza du Centre des Viandes F. Iasenza inc.
 - 8.2.4. Maison des familles de LaSalle
 - 8.2.5. Jacques Moreau sports
 - 8.2.6. Groupe Quorum Inc.
 - 8.2.7. Habitations les Trinitaires
 - 8.2.8. M. Michel Noël
 - 8.2.9. Mme Michèle Trépanier
 - 8.2.10. M. Jean Provost
 - 8.2.11. Association du Design Urbain du Québec (ADUQ)
 - 8.2.12. M. Joseph Mathews
 - 8.2.13. M. Daniel Thériault

- 8.2.14. Centre éducatif André Laurendeau
- 8.2.15. CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal
- 8.2.16. AB Mauri (Canada) Ltd.
- 8.2.17. M. Paul Dupré
- 8.2.18. Table de concertation des Aînés de LaSalle
- 8.2.19. Table de développement social de LaSalle
- 8.2.20. M. Marc-Étienne Poirier
- 8.2.21. M. Chris Latchem
- 8.2.22. M. Charles Cadieux
- 8.2.23. Mme Maryse Allard
- 8.2.24. M. Normand Laforest
- 8.2.25. M. Michel Caouette et Mme Jacqueline Caouette
- 8.2.26. Mme Johanne Cantin
- 8.3. Présentations orales sans dépôt de mémoire
 - 8.3.1. M. Patrick Duclos (voir transcriptions 7.2)
 - 8.3.1.1. Dépôt de pétition
 - 8.3.2. M. André Gaudreau (voir transcriptions 7.2)
 - 8.3.3. M. Luc Fréchette (voir transcriptions 7.3)
 - 8.3.4. M. Daniel Jeffrey (voir transcriptions 7.3)
 - 8.3.5. M. Paul Dupont (voir transcriptions 7.3)

Annexe 3 – Projet de règlement P-15-064

RÈGLEMENT AUTORISANT LA CONSTRUCTION ET L'OCCUPATION D'UN ENSEMBLE RÉSIDENTIEL SITUÉ SUR LE QUADRILATÈRE DÉLIMITÉ PAR LA RUE DES OBLATS, LA RUE WANKLYN, LA ROUTE 138 ET LA RUE JEAN-MILOT – SITE DE L'ÎLOT WANKLYN

Vu le paragraphe 3^o de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (RLRQ, chapitre C-11.4);

À l'assemblée du 2015, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

CHAPITRE I

TERRITOIRE D'APPLICATION

1. Le présent règlement s'applique au territoire identifié au plan joint en annexe « A » au présent règlement.

CHAPITRE II

AUTORISATIONS

2. Malgré le Règlement de zonage numéro 2098 de l'arrondissement de LaSalle et le Règlement numéro LAS-0014 sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale de l'arrondissement de LaSalle, la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel ainsi que l'aménagement d'un parc sont autorisés aux conditions prévues au présent règlement.

3. Toute autre disposition réglementaire non incompatible avec les dispositions prévues au présent règlement continue de s'appliquer.

4. Sur le territoire prévu à l'article 1, toute disposition visée au présent règlement peut faire l'objet d'une dérogation mineure, conformément au règlement sur les dérogations mineures numéro 2101, sauf les dispositions relatives à l'usage et la densité d'occupation du sol.

CHAPITRE III

DOCUMENTS REQUIS

5. Toute demande de permis relative à une construction ou à une transformation autorisée en vertu du présent règlement doit être accompagnée des documents suivants :

- 1^o une étude environnementale relative à la caractérisation des sols pour l'emplacement visé par la demande de permis;

- 2° si l'étude environnementale exigée au paragraphe précédent conclut à la nécessité d'une décontamination, un devis d'étude relatif à la décontamination de l'emplacement;
- 3° un plan d'aménagement paysager détaillé illustrant, le cas échéant, les techniques retenues pour l'aménagement de la dalle de béton;
- 4° un plan illustrant les paramètres détaillés du lotissement, tels que les largeurs et profils des emprises des rues et des places publiques, les largeurs des chaussées véhiculaires et des trottoirs, les alignements et les hauteurs du cadre bâti;
- 5° un devis de performance technique ou un cahier des charges relatif au processus de construction des infrastructures, à la qualité, à la durabilité selon des contraintes fonctionnelles, climatiques et techniques ainsi qu'à l'entretien des matériaux proposés;
- 6° un tableau des prévisions budgétaires relatives aux infrastructures;
- 7° une étude d'impacts visuels contenant les éléments suivants :
 - a) la hauteur et la volumétrie des bâtiments sur la rue Des Oblats et la rue Jean-Milot;
 - b) la hauteur des bâtiments dans les axes nord et sud de la nouvelle rue, sur les axes « est » et ouest de la rue Wanklyn et de la rue Jean-Milot;
 - c) les vues obliques de la route 138;
- 8° une étude d'impacts sonores;
- 9° une étude d'ensoleillement.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

SECTION I

ZONES

6. L'îlot Wanklyn est subdivisé en cinq (5) zones distinctes, soit quatre (4) zones identifiées par les numéros H08-47, H08-48, H08-49 et H08-50 et une (1) zone publique identifiée par le numéro P08-06 et devant accueillir un parc ci-après nommé « parc projeté », tel que montré à l'annexe « A ».

7. Les grilles d'usages et normes correspondantes à chacune des zones visées à l'article 6 du présent règlement sont jointes à l'annexe « B ».

SECTION II

USAGES

8. Seules les classes d'usages « habitation multifamiliale (h4) » et « commerce mixte (c2) » sont autorisées selon les définitions contenues dans le règlement de zonage numéro 2098.

9. Malgré l'article précédent, à l'intérieur de la classe d'usages « commerce mixte (c2) », laquelle autorise les usages de la classe d'usages « commerce de détail et de service (c1) » dont la superficie maximale est de deux cents (200) mètres carrés, sont exclusivement autorisées les sous-catégories suivantes :

1° Vente de produits alimentaires :

- a) Épicerie;
- b) Boucherie;
- c) Fruits et légumes;
- d) Boulangerie;
- e) Confiserie;
- f) Biscuiterie;
- g) Pâtisserie;
- h) Charcuterie;
- i) Vente de spiritueux;

2° Vente de produits de consommation sèche :

- a) Fleuriste;
- b) Journaux/magazines/publications;
- c) Librairie;
- d) Papeterie;
- e) Pharmacie;
- f) Bijouterie;

3° Service professionnel :

- a) Comptabilité;
- b) Architecture;
- c) Ingénierie;
- d) Médecine;
- e) Science dentaire et denturologie;
- f) Optométrie;
- g) Chiropraxie;
- h) Droit;
- i) Notariat;
- j) Urbanisme;
- k) Arpentage;

4° Service personnel :

- a) Nettoyeur/presseur;
- b) Coiffeur/salon de beauté;
- c) Buanderie (buanderette);

- d) Cordonnerie;
- e) Modiste;
- f) Tailleur;
- g) Agence de voyages;
- h) Graphiste;
- i) Photographe;
- j) Assureur;
- k) Garderie;

5° Service financier :

- a) Banque;
- b) Trust;
- c) Caisse populaire;

6° Vente/service produits divers :

- a) Dépanneur;

7° Clinique :

- b) Clinique médicale (sans hospitalisation);
- c) Centre professionnel;
- d) Clinique vétérinaire (sans pension).

SECTION III

DÉMOLITION

10. Nonobstant les dispositions du chapitre 2 et du chapitre 5 du Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale numéro LAS-0014, une démolition de bâtiment n'est pas soumise à la procédure d'approbation d'un projet assujéti à un P.I.I.A. de l'article 2.1.3. Toutefois, une demande de certificat d'autorisation de démolition est requise.

SECTION IV

IMPLANTATION

11. L'implantation des bâtiments doit respecter certaines marges minimales, tel qu'indiqué aux grilles des usages et normes jointes à l'annexe « B » du présent règlement :

- 1° En bordure de la nouvelle rue et du parc projetés, la marge minimale prescrite est de cinq virgule cinquante (5,50) mètres;
- 2° En bordure de la rue Jean-Milot, la marge minimale prescrite est de quatre (4) mètres;
- 3° En bordure de la rue Wanklyn, la marge minimale prescrite est de cinq virgule cinquante (5,50) mètres;

- 4° En bordure de la zone H08-50, la marge minimale prescrite est de huit (8) mètres;
- 5° En bordure de la route 138, la marge minimale prescrite est de dix (10) mètres;
- 6° Dans tous les autres cas, la marge latérale minimale prescrite est de six (6) mètres et la marge latérale totale minimale prescrite est de douze (12) mètres.

SECTION V

MATÉRIAUX

12. Une façade de bâtiment doit avoir un minimum de cinquante pour cent (50%) de maçonnerie.

Section VI - Végétaux

13. Les éléments végétaux compris dans le plan d'aménagement paysager exigé en vertu de l'article 5 du présent règlement doivent être maintenus en bon état et remplacés au besoin, afin de préserver un caractère végétal sain.

CHAPITRE V

OBJECTIFS ET CRITÈRES D'ÉVALUATION

14. Toute demande de permis de construction ou de certificat d'autorisation visant l'aménagement paysager doit faire l'objet d'une approbation de plan d'implantation et d'intégration architecturale évaluée en fonction des objectifs et critères prévus au présent chapitre.

SECTION I

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

15. Les objectifs applicables à un projet faisant l'objet d'une demande visée à l'article 14 sont les suivants :

- 1° Assurer un développement proposant une diversité d'offres de logements;
- 2° Favoriser des logements de qualité répondant aux besoins des familles;
- 3° Favoriser une continuité harmonieuse avec la volumétrie des quartiers avoisinants;
- 4° Limiter les impacts sur les quartiers avoisinants en termes d'ensoleillement et de circulation;
- 5° Permettre une signature architecturale contemporaine, diversifiée et distincte du secteur;
- 6° Prévoir des aménagements paysagers et des corridors verts unifiant l'ensemble du développement;
- 7° Créer un milieu de vie sécuritaire à l'échelle du piéton;

8° Prévoir des constructions favorisant l'efficacité énergétique.

SECTION II

OBJECTIFS D'IMPLANTATION

16. Privilégier l'encadrement du domaine public par l'implantation des bâtiments au moyen de façades intégrant un front bâti continu, et ce, en priorité aux abords du parc projeté.

17. Favoriser une implantation particulière des bâtiments à la jonction de la rue et du parc projeté, afin de marquer davantage ces points d'entrées.

18. Le volume doit être articulé de façon à briser sa masse et éviter l'impression de mur.

19. Prévoir l'implantation d'accès direct sur rue tout au long de la nouvelle rue, de l'espace public et des rues Jean-Milot et Wanklyn, avec notamment des entrées individuelles.

20. Mettre en valeur les vues offertes sur le Mont-Royal.

21. Les percées visuelles des bâtiments situés en bordure de l'espace public, à l'intersection du parc et de la rue projetés, doivent être mises à profit par un traitement architectural particulier des façades, notamment au niveau des halls d'entrée d'immeubles.

22. Les façades venant fermer les perspectives visuelles depuis la rue projetée, autant vers le nord que vers le sud, devraient adopter une signature architecturale particulière, à la jonction de la rue et du parc projetés, afin de marquer davantage ces points d'entrées.

23. Privilégier l'implantation des usages de la catégorie « c2 » face à la rue Wanklyn et la rue Jean-Milot.

SECTION III

OBJECTIFS RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT PAYSAGER

24. Favoriser l'aménagement d'un écran végétal le long de la route 138, afin de créer une zone tampon de transition entre le développement immobilier au sein des zones visées et ladite route.

25. Au-delà du parc projeté, favoriser l'intégration d'aménagements extérieurs plantés.

26. Favoriser diverses méthodes de plantation pour assurer un verdissement maximal des espaces aménagés sur la dalle de béton.

SECTION IV

ÉVALUATION

27. Sur la base des objectifs des articles 15 à 26 du présent chapitre, les critères relatifs à l'évaluation d'un projet assujéti à l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale sont les suivants :

1° Traitement architectural d'un bâtiment de la classe d'usage « habitation multifamiliale (h4) » et « commerce mixte (c2) » :

- a) Favoriser des gabarits et des implantations de bâtiment respectant l'échelle du quartier et du piéton;
- b) Favoriser la localisation des bâtiments de plus grande hauteur aux abords de la route 138 et une gradation de hauteur en transition à partir des milieux résidentiels de la rue Des Oblats;
- c) Favoriser des gabarits et des implantations de bâtiment maximisant l'ensoleillement des espaces libres et des espaces de vie intérieurs favorisant ainsi une efficacité énergétique et une qualité des espaces;
- d) Privilégier l'encadrement du domaine public par l'implantation des bâtiments au moyen de façades intégrant un front bâti continu, et ce, en priorité aux abords du parc projeté;
- e) Favoriser une implantation particulière des bâtiments à la jonction de la rue et du parc projetés, afin de marquer davantage ces points d'entrées;
- f) Mettre à profit les percées visuelles des bâtiments situés en bordure de l'espace public, à l'intersection du parc et de la rue projetés, par un traitement architectural particulier des façades, notamment au niveau des halls d'entrée d'immeubles;
- g) Adopter une signature architecturale particulière des façades venant fermer les perspectives visuelles depuis la rue projetée, autant vers le nord que vers le sud, à la jonction de la rue et du parc projetés, afin de marquer ces points d'entrées;
- h) Privilégier des matériaux de revêtement extérieur dans les tons de « terre » ou de « gris chaud » s'harmonisant entre eux et au cadre bâti avoisinant;
- i) Favoriser l'accessibilité du rez-de-chaussée au niveau de la rue ou d'un parc;
- j) Prioriser un parti architectural sobre et contemporain utilisant des matériaux de qualité et durables;
- k) L'organisation spatiale doit être novatrice et offrir des unités de paysage variées;
- l) Favoriser un dynamisme dans le traitement des façades en accentuant certains éléments architecturaux;
- m) Accentuer le traitement architectural au niveau des entrées principales;
- n) Favoriser des accès sécuritaires pour les entrées principales s'intégrant harmonieusement à l'ensemble du bâtiment et à l'aménagement paysager;
- o) Favoriser des accès sécuritaires pour les entrées des stationnements intérieurs s'intégrant harmonieusement à l'ensemble du bâtiment et à l'aménagement paysager;
- p) Favoriser les toits plats.

2° Circulation et stationnement :

- a) Prévoir des accès au stationnement sécuritaires qui facilitent les aires de manœuvre;
- b) Assurer l'accessibilité des piétons sur le site;
- c) Prévoir un éclairage suffisant des aires de circulation piétonne, plus particulièrement au niveau des sentiers piétonniers adjacents à un parc;
- d) Prévoir à l'intérieur des stationnements, une aire conçue spécifiquement pour le rangement et dépôt des déchets et des bacs de recyclage.

3° Aménagement paysager :

- a) Prévoir un réseau de parcours piétonniers rationnels et sécuritaires afin de favoriser le transport actif sur le site;
- b) Les espaces libres devront recevoir un aménagement paysager esthétique afin de favoriser les aires de détente et les accès piétonniers;
- c) Les espaces libres en cour avant devront être aménagés de façon à permettre la plantation d'arbres et un aménagement paysager de qualité;
- d) Prévoir une aire de transition aménagée et plantée de façon massive entre le développement proposé et la route 138;
- e) Favoriser un encadrement végétal des voies publiques;
- f) Dans une cour intérieure, prévoir un aménagement paysager de qualité, du mobilier urbain et une plantation d'arbres favorisant les aires de détente tout en respectant le degré d'ensoleillement de la cour;
- g) Favoriser des aménagements adéquats et intégrés afin de dissimuler les boîtes électriques situées au niveau du sol.

4° Équipement mécanique et aire de desserte :

- a) Incorporer ou traiter architecturalement tout équipement mécanique, de ventilation et de communication au bâtiment de façon à minimiser les impacts visuels et auditifs négatifs;
- b) Assurer une gestion efficace de tous les services publics en matière de ramassage des ordures, des matières recyclables, des résidus verts, du déneigement et de l'entretien du site.

CHAPITRE VI

ACCÈS STATIONNEMENTS, AIRES DE CHARGEMENT ET VÉLOS

28. Les accès principaux aux établissements commerciaux occupant un espace au rez-de-chaussée doivent être aménagés de façon à permettre l'accès direct depuis la voie publique.

29. Le ratio de stationnement requis est d'une (1) unité de stationnement par logement. Toutes les cases de stationnement doivent être localisées à l'intérieur du bâtiment.

30. Le ratio de stationnement pour les usages commerciaux mentionnés à l'article 9 est de zéro (0).

31. Pour un bâtiment de la classe d'usage habitation multifamiliale (h4) », les cases requises peuvent être situées sur un lot adjacent.

32. La course d'une allée de circulation peut être conçue de manière à suivre des pentes variant de huit pour cent (8%) à seize pour cent (16%). De telles rampes de circulation doivent être chauffées, si localisées à l'extérieur.

33. Une voie d'accès à un stationnement intérieur doit avoir une largeur minimale de six (6) mètres.

34. Lorsqu'une case de stationnement est limitée ou obstruée par un mur ou un poteau, la largeur libre non-obstruée de la case doit être de deux virgule cinquante (2,50) mètres sur toute sa longueur.

35. Des espaces conçus pour le stationnement des vélos doivent être prévus à l'intérieur des stationnements.

CHAPITRE VII

CONTRAINTES ET NUISANCES

36. Pour un bâtiment situé sur un terrain ou une partie de terrain localisé à moins de trois-cents (300) mètres de l'emprise d'une autoroute, adjacent à cette emprise et occupé à des fins résidentielles ou de garderie, le niveau sonore à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment où s'exerce l'usage ne peut être supérieur à 40 dBA Leg (24 h).

Pour un espace de détente au sol à l'extérieur d'un bâtiment visé au premier alinéa, le niveau sonore à l'extérieur du bâtiment ne peut être supérieur à 55 dBA Leg (24h).

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS FINALES

37. Les travaux visés par le présent règlement doivent débuter dans les soixante (60) mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

En cas de non-respect du premier alinéa, l'autorisation prévue au présent règlement est nulle et sans effet.

38. Quiconque occupe ou utilise une partie de lot, un terrain ou une construction, en autorise l'occupation ou l'utilisation, érige ou permet l'érection d'une construction, démolit ou permet la démolition, transforme ou permet la transformation, en contravention de l'une des dispositions du présent règlement, commet une infraction et est passible de la pénalité prévue au Règlement de zonage de l'arrondissement de LaSalle numéro 2098.

ANNEXE A
TERRITOIRE D'APPLICATION

ANNEXE B
GRILLES DES USAGES ET NORMES

Note : Les annexes du projet de règlement suivant se retrouvent dans leur intégralité sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) sous la rubrique du « Projet immobilier de l'îlot Wanklyn», aux points 1.3.1.1.1 et 1.3.1.1.2. Elles peuvent également être consultées aux bureaux de l'Office au 1550, rue Metcalfe à Montréal.



OCPM.QC.CA

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL