



Version modifiée 12 -02-2015

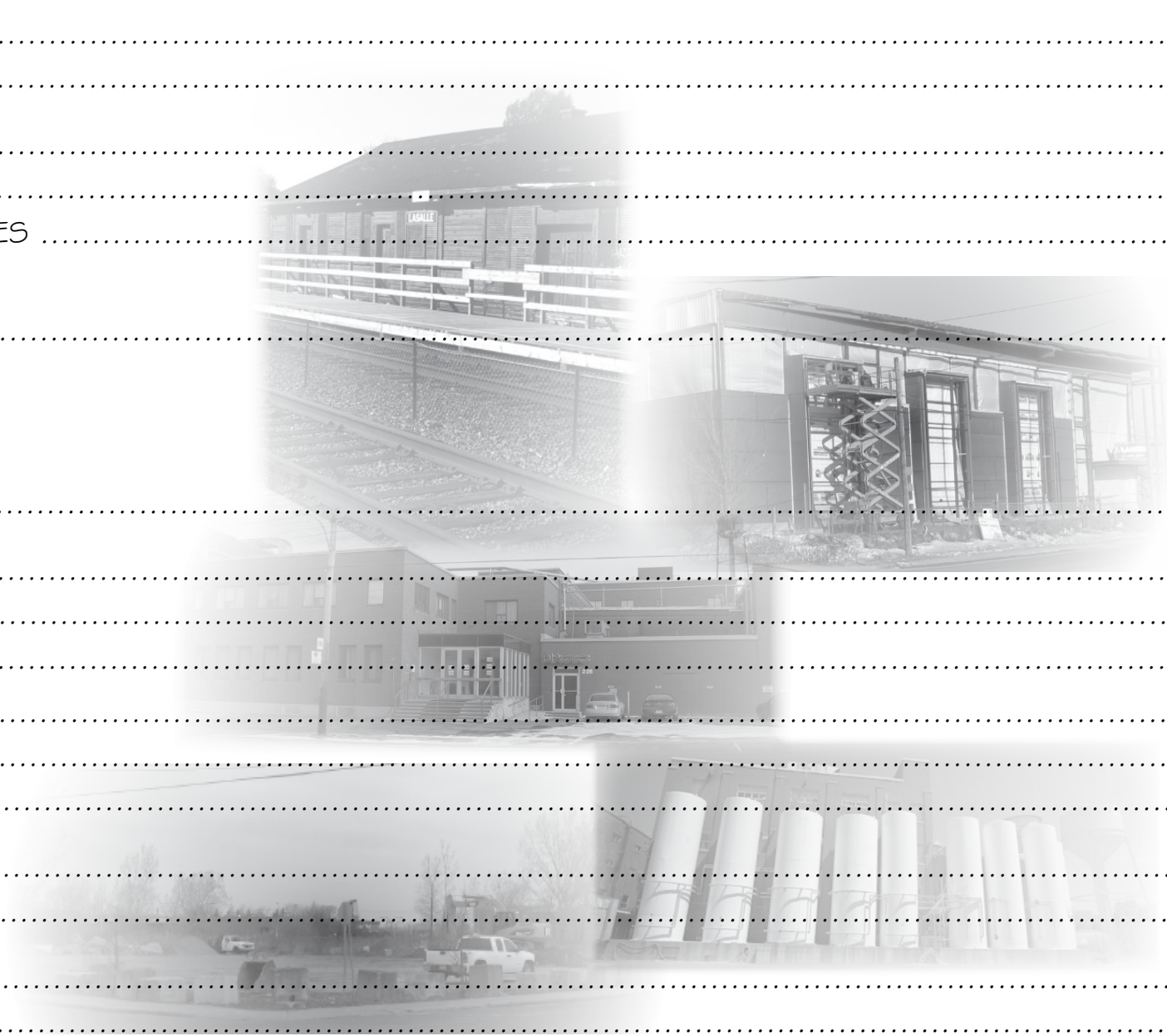
QUARTIER DE LA GARE LASALLE

LaSalle
Montréal
Direction de l'aménagement urbain
et des services aux entreprises

Article 89.3 de la Charte de la Ville de Montréal
Ilot Wanklyn

Table des matières

1.	CONTEXTE	02
2.	SOMMAIRE EXÉCUTIF	05
3.	BREF HISTORIQUE	06
4.	LOCALISATION	07
5.	OCCUPATION DU SOL EN PÉRIPHÉRIE ET LES INTERFACES URBAINES	11
	> Plan du milieu d'insertion	
6.	SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS DU PLAN D'URBANISME	12
	> Orientation pan-montréalaises	
	> Secteurs de planification détaillée de portée locale	
7.	PLAN DES POTENTIELS ET CONTRAINTES	13
8.	CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	14
	> 8.1 Plan concept d'aménagement	14
	8.1.1 Plan image des interventions projetées sur	15
	> 8.2 Scénarios de développement	16
	> 8.3 Armature de transport	21
	> 8.4 Principe d'aménagement	23
9.	TABLEAU DE MISE EN OEUVRE DU PLAN D'URBANISME	26
10.	PARAMÈTRES RÉGLEMENTAIRES	27
	> 10.1 Densité de construction	27
	> 10.2 Affectation du sol	28
	> 10.3 Plan de zonage.....	29
	> 10.4 Statistiques de développement.....	30



VIVRE RESPIRER
SANTÉ URBAINE TRANSPORT
RÉALISER ENVIRONNEMENT

Version modifiée 12-02-2015
LaSalle Montréal
Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

1 . Contexte

Le Quartier de la Gare est né de la réflexion de l'arrondissement de LaSalle portant sur la requalification d'un vaste territoire.

Conformément à la vision de requalification de ce territoire, le Plan d'urbanisme fut modifié en 2011, afin d'y autoriser une densification résidentielle autour d'un Transit-oriented development (TOD). Le Plan d'urbanisme permet désormais, pour ce territoire, des bâtiments variant entre 3 et 12 étages.

Si le Plan d'urbanisme a pu être modifié, le processus entamé, dans le but de modifier le règlement de zonage et d'adopter un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, n'a pas été mené à terme.

Ainsi, la mouture initiale du projet a été revue de façon à tenir compte des commentaires et des inquiétudes soulevés à l'origine. Cette nouvelle proposition de développement de l'îlot Wanklyn vise à assurer une meilleure intégration du projet au tissu urbain environnant, et ce, en proposant des bâtiments variant entre 3 et 8 étages et s'articulant autour d'un parc central, signature du projet.

Ce projet s'avère le premier jalon dans la réalisation du Quartier de la gare LaSalle. Offrant une variété de typologies, répondant aux besoins de diverses clientèles et axé, entre autres, vers les familles, le projet de l'îlot Wanklyn permettra d'offrir un cadre de vie intéressant à ses futurs résidents de même qu'aux résidents du secteur.

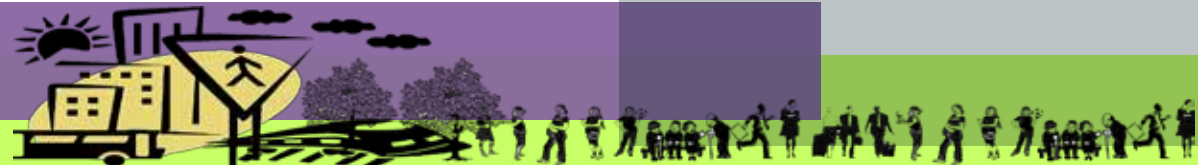
Ce nouveau projet est donc soumis, en vertu de l'article 89.3 de la Charte de la Ville de Montréal, à la Commission Jacques-Viger.



VIVRE RESPIRER
SANTÉ URBAINE TRANSPORT
RÉALISER ENVIRONNEMENT

Version modifiée 12-02-2015

LaSalle
Montréal
Direction de l'aménagement urbain
et des services aux entreprises



VIVRE **RESPIRER**
SANTÉ URBAINE **TRANSPORT**
RÉALISER **ENVIRONNEMENT**

Version modifiée 12-02-2015
 LaSalle
Montréal
 Direction de l'aménagement urbain
 et des services aux entreprises

2.5 Sommaire exécutif

Fruit d'une démarche de planification urbaine faite par l'arrondissement de LaSalle, le Quartier de la Gare LaSalle propose les jalons du redéveloppement et de la consolidation d'une importante partie du territoire laSallois de l'ouest. La desserte ferroviaire, par autobus, par transport actif lui confère un rôle de pôle multimodal urbain. Sa multifonctionnalité résidentielle, commerciale et industrielle en fait un milieu de vie de choix. Vastes terrains vacants, zone industrielle à requalifier, quartiers résidentiels à consolider ne sont que quelques-unes des caractéristiques de ce secteur.

Localisé stratégiquement au cœur d'une zone avec un potentiel de redéveloppement exceptionnel. Le Quartier de la Gare LaSalle trouve en son sein une multitude de projets (privés et publics) visant la mise en valeur du territoire et une requalification d'une partie de son tissu urbain. Véritable quartier en devenir les principes de son développement sont :

- > Création d'un «Transit Oriented Development» (TOD) autour d'un environnement intermodal avec la maximisation de l'utilisation des transports collectifs et actifs :
 - * Train : Déplacement de la gare LaSalle dans l'axe Wanklyn et aménagement d'un stationnement incitatif au centre du secteur en redéveloppement et en requalification.
 - * Autobus : Relocalisation du terminus (STM) vers le coin Wanklyn/Lafleur (quadrant nord-est), au centre de la zone permettant de desservir le secteur industriel et les utilisateurs de l'avenue Lafleur.
 - * Tramway : Aménagement futur dans l'axe Dollard/Lafleur/Wanklyn/Newman, reliant la cour Turcot à la station de métro Angrignon.
 - * Lien vert : Lien de transport actif et collectif reliant la Gare LaSalle à la station de métro Angrignon.
 - * Vélo : Création de voies cyclables reliant le boulevard LaSalle à la rue St-Patrick pour consolider le réseau existant.
- > Créer une communauté vivante compacte où on retrouve une meilleure qualité de vie, où les services sont accessibles à pied, l'utilisation de l'automobile est moins importante et la sécurité et la convivialité pour le piéton est au cœur de la réflexion.
- > Densification avec la création de deux pôles résidentiels dans l'axe Wanklyn/Jean-Milot à proximité de la gare.
- > Création de deux portes d'entrée au secteur Airlie/Newman et au secteur ouest Clément/Lafleur et d'une vitrine industrielle
- > Consolidation des activités industrielles.
- > Conception de critères de design et d'architecture encadrant les interventions.



Source : Géomax

Cette réflexion s'inscrit dans la poursuite des orientations et objectifs du Plan d'urbanisme de Montréal, du chapitre de l'arrondissement de LaSalle et du Plan de transport de Montréal.



3. Bref historique

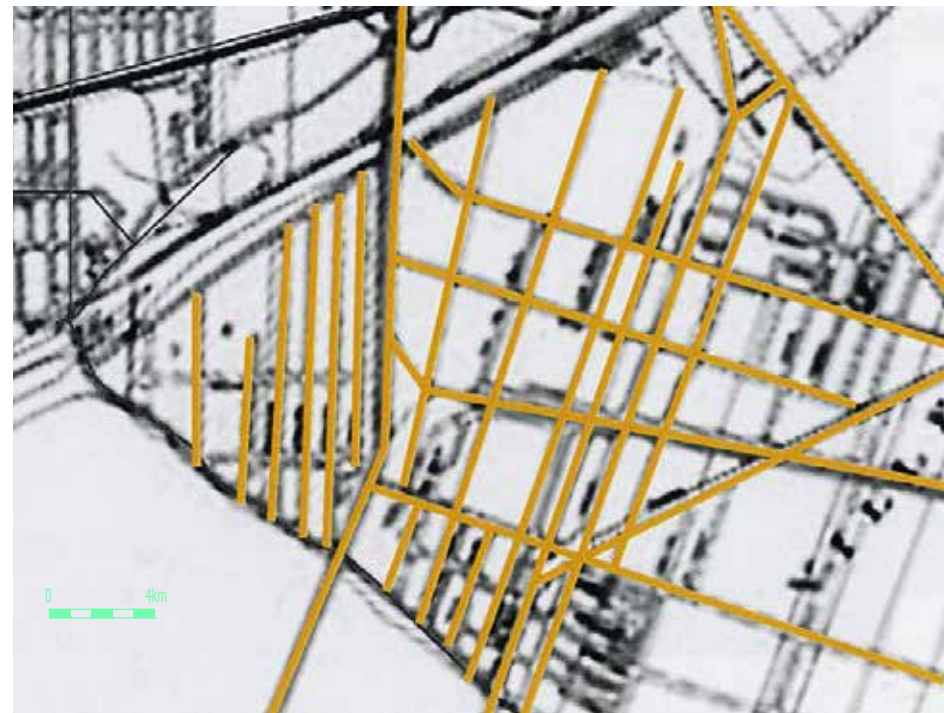
1907



Source : Extrait du document Îlot Wanklyn, Vision de développement, Groupe IBI et DAA, 23 septembre 2010.

En 1912 est née la corporation de Ville LaSalle. Dans sa portion ouest. Une occupation résidentielle caractérise le Quartier Highlands (1907) avec sa trame de rue nord-sud.

1959



Source : Extrait du document Îlot Wanklyn, Vision de développement, Groupe IBI et DAA, 23 septembre 2010.

Après la Première Guerre mondiale et par une meilleure accessibilité (lien ferroviaire construit en plein centre de LaSalle, direction Est en 1925, la construction de la Gare LaSalle, ainsi que les voies Newman, Dollard et Lafleur en 1928), le secteur compte de nombreuses industries le long de cet axe (Seagram, Fleischmann, Labatt) et le long du canal de Lachine.

Du logement ouvrier est offert dans la partie centrale (Strathyre, Stirling). La trame de rue devient est-ouest. Le pont Honoré Mercier et la route 138 créent alors une barrière au centre du territoire.

2010



Source : Extrait du document Îlot Wanklyn, Vision de développement, Groupe IBI et DAA, 23 septembre 2010.

Offrant une excellente accessibilité, le secteur à l'étude est divisé par de nombreuses barrières physiques. De vastes terrains occupés à des fins industrielles sont voués à la requalification ou à un redéveloppement.



4. Localisation

Le Quartier de la Gare LaSalle est pratiquement au croisement de la route 138 et de l'autoroute 20.

Il s'agit d'un positionnement stratégique tant au niveau de l'accès régional que de la visibilité, ainsi le site a tous les atouts de base pour devenir un pôle de développement urbain structurant de la partie sud-ouest de l'île de Montréal.



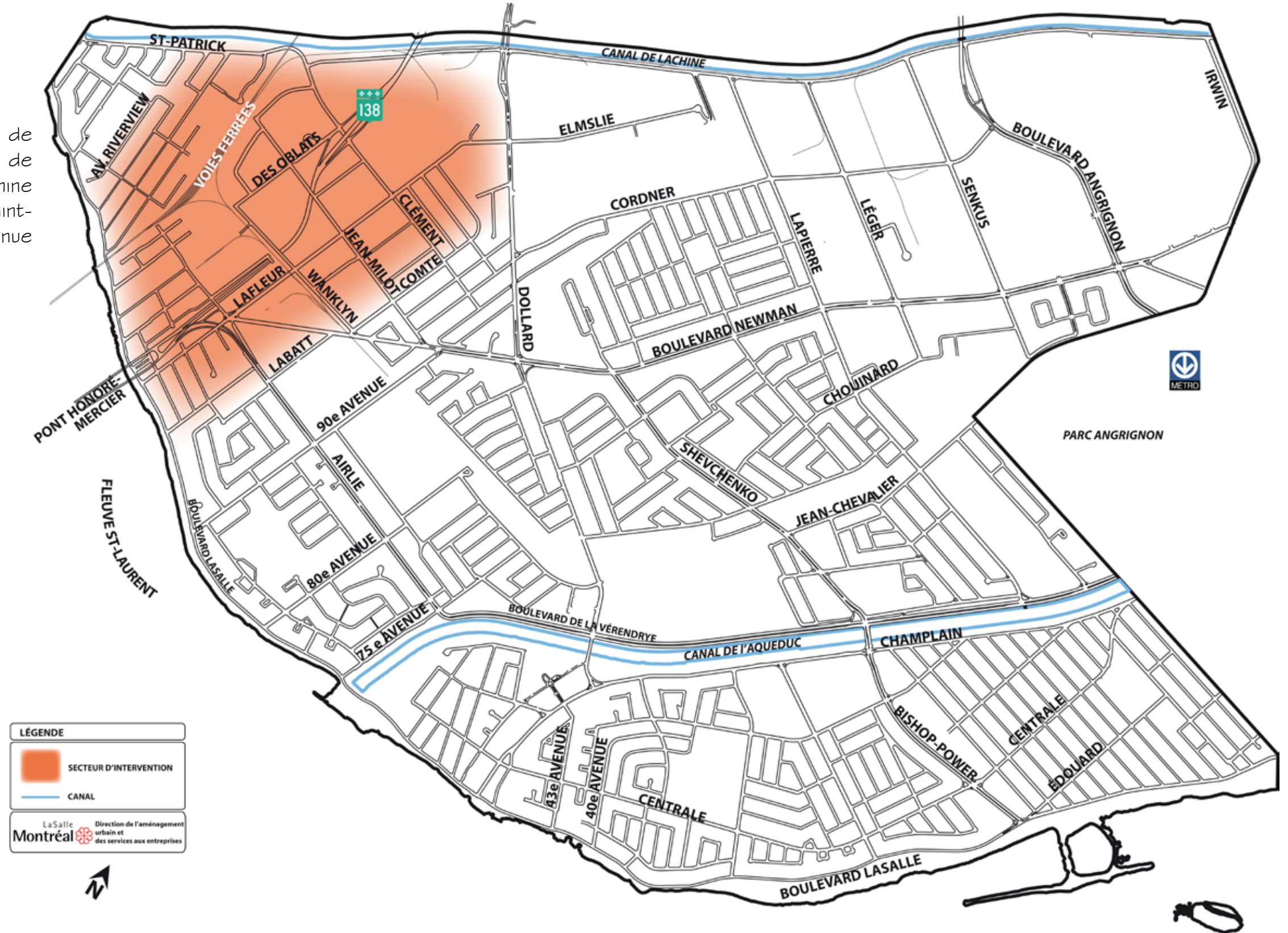
VIVRE **RESPIRER**
SANTÉ URBAINE **TRANSPORT**
RÉALISER **ENVIRONNEMENT**

Version modifiée 12-02-2015
La Salle
Montréal
Direction de l'aménagement urbain
et des services aux entreprises

4. Localisation (suite)

Secteur d'intervention

Situé au cœur de la partie sud-ouest de l'arrondissement, le secteur d'étude du Quartier de la Gare LaSalle est délimité par le canal de Lachine au nord, l'avenue Stirling à l'ouest, le fleuve Saint-Laurent au sud, les rues Labatt, et Comte et l'avenue Dollard à l'est.



VIVRE **RESPIRER**
SANTÉ URBAINE **TRANSPORT**
RÉALISER **ENVIRONNEMENT**

Version modifiée 12-02-2015
LaSalle Montréal
Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

4. Localisation (suite)

Milieu d'insertion



Hôtel de Ville de LaSalle, 55 avenue Dupras



Canal de Lachine



Moulin flemign, 9625, boulevard LaSalle



Gare LaSalle, 7, Highlands



Métro Angrignon (Arrondissement Sud-Ouest)



Fleuve Saint-Laurent



Parc Lafontaine (Arrondissement Su-Ouest)

VIVRE **RESPIRER**
SANTÉ URBAINE **TRANSPORT**
RÉALISER **ENVIRONNEMENT**

Version modifiée 12 -02-2015
LaSalle
Montréal
Direction de l'aménagement urbain
et des services aux entreprises

4. Localisation (suite)

Milieu d'insertion



Terrain au coin de l'avenue Lafleur et de la rue Wanklyn



Habitations LaSalle Heights



Quartier des Highlands



Industrie Fleischmann



Industrie Carpet Art-Déco



Industrie Seagram



Jardins communautaires



Rue Stinson



Carrefour Airlie-Lafleur-Newman

VIVRE **RESPIRER**
SANTÉ URBAINE **TRANSPORT**
RÉALISER **ENVIRONNEMENT**

Version modifiée 12-02-2015

LaSalle Montréal
 Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

5.0 Occupation du sol en périphérie et des interfaces urbaines

Le Quartier de la Gare LaSalle se caractérise par une accessibilité exceptionnelle tant routière (autoroute 20 par l'avenue Dollard, pont Honoré Mercier et route 138 par la rue Clément) que ferroviaire (proximité de la Gare LaSalle et le réseau ferroviaire au sud de la rue Wanklyn) qu'en transport collectif et actif (terminus Lafleur/Newman).

Il comprend de vastes terrains vacants, un tissu urbain relativement déstructuré traversé par de grandes emprises, ce qui en fait un milieu propre à la consolidation et au redéveloppement du territoire.

À l'est de la route 138, la trame industrielle est prédominante dans la portion nord du quadrant Clément/Lafleur marquée par de grandes entreprises (Emco, Carpet art déco, etc.). Le sud de l'avenue Lafleur est composé par de petites et moyennes entreprises et par le complexe Seagram, un secteur offrant des potentiels de requalification et de développement. Le centre commercial Plaza Sami Fruits et une série de petits commerces se situent au nord de l'avenue Lafleur.

À l'ouest de la route 138, la trame résidentielle prédomine et on retrouve une industrie (Fleischmann) en activité et de vastes étendues inoccupées anciennement utilisées à des fins industrielles. La trame industrielle est composée de secteurs en expansion et de secteurs à redévelopper. Ainsi, le territoire d'étude recèle plus de trente entreprises d'activités manufacturières et de services et des entreprises de prestige. Compte tenu de l'accessibilité exceptionnelle et de la proximité de la Gare LaSalle et des terrains disponibles, une densification de ces espaces urbains est prévue.



6. Synthèse des orientations du plan d'urbanisme

> Orientations pan-montréalaises provenant du Plan d'urbanisme de Montréal:

Bien que le site ne soit pas directement visé par une planification pan-montréalaise, il est au cœur d'une zone dans laquelle les orientations pan-montréalaises suivantes visent à en redynamiser plusieurs secteurs :

- * Diversification d'activités (à l'est);
- * Milieu de vie à revitaliser (au nord);
- * Milieu de vie propice à un développement résidentiel et à une intensification des activités (au sud);
- * Réaménagement prévu de la Gare LaSalle.



Source : Extrait du Plan d'urbanisme de Montréal, partie II : Chapitre 10, mars 2005

> Orientations provenant du chapitre de l'arrondissement: (Secteur de planification détaillée de portée locale)

Le site est entouré par plusieurs secteurs visant une planification détaillée et les orientations suivantes ont été retenues :

- * Restructuration de l'entrée de l'arrondissement à partir de la route 138 et favoriser de l'établissement d'un secteur mixte à l'intersection de l'avenue Lafleur et de la rue Clément;
- * Déplacement projeté de la Gare LaSalle vers le nord afin de la lier davantage au secteur de l'avenue Lafleur et étude des modalités du développement de ses abords;
- * Implantation préconisée d'un bâtiment marquant à l'extrémité de l'axe Newman.



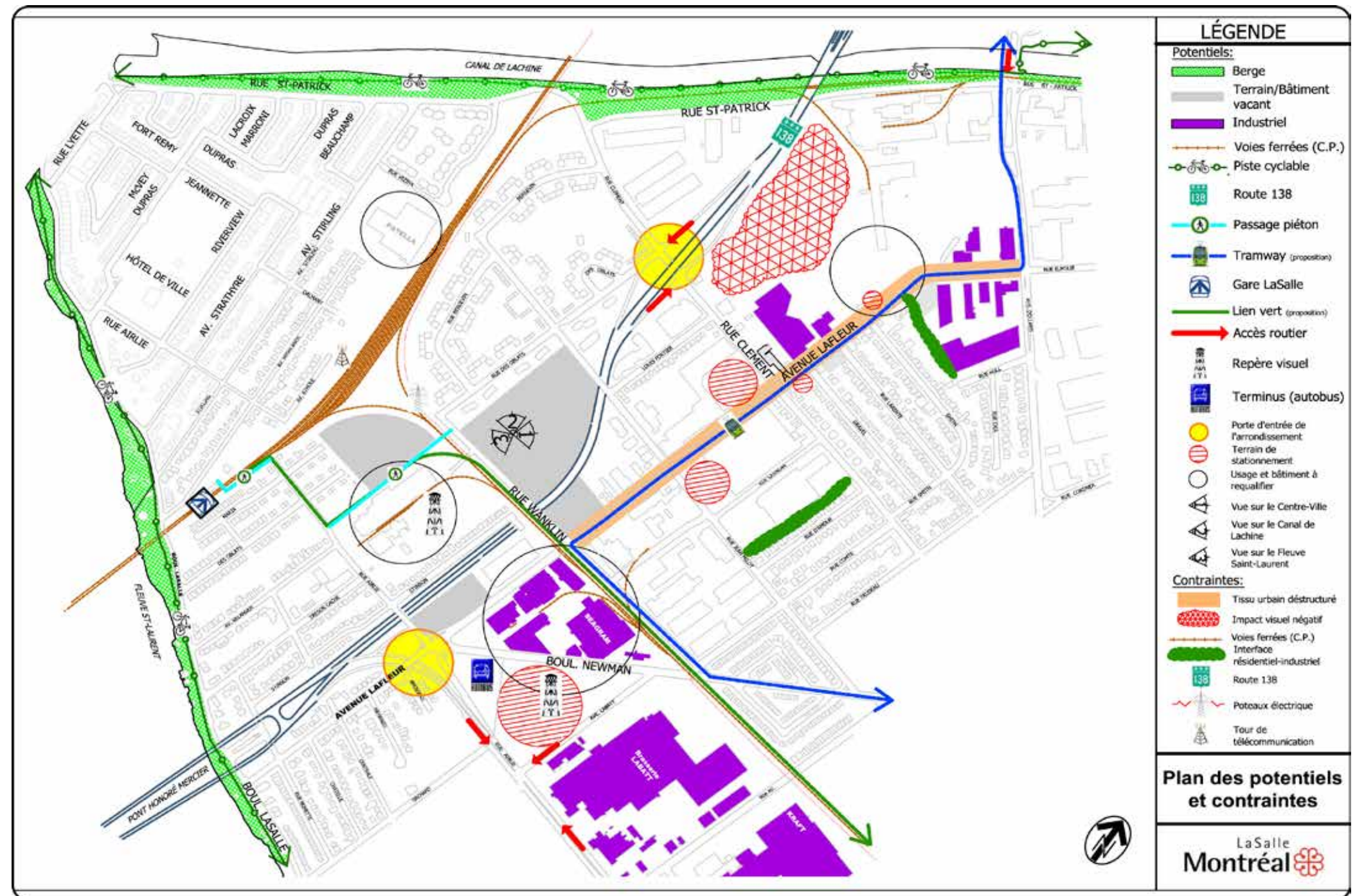
Source : Extrait du Plan d'urbanisme de Montréal, partie II : Chapitre 10, mars 2005



7. Plan des potentiels et contraintes

Plusieurs éléments constituent les atouts liés au secteur d'étude.

- > Une accessibilité exceptionnelle de transport collectif et actif (train, autobus, tramway, bicyclette, lien vert).
- > La création de deux portes d'entrée à l'arrondissement (Clément et Airlie).
- > Un pôle industriel en expansion (Clément/Lafleur) : Pôle d'emploi.
- > La revitalisation du tissu commercial et industriel de l'avenue Lafleur en misant sur la présence du complexe Seagram et des terrains à développer pour marquer une nouvelle structure urbaine : Pôle d'emploi.
- > De vastes terrains vacants offrant de forts potentiels de développement et de consolidation du tissu urbain : Pôle à redévelopper.
- > Des percées visuelles (centre-ville, fleuve Saint-Laurent, canal de Lachine) et des repères visuels (tour d'eau Seagram et Fleischmann)
- > Le fleuve Saint-Laurent (boulevard LaSalle) et le canal Lachine : pôle récréatif et voies patrimoniales.





VIVRE RESPIRER

SANTÉ URBAINE TRANSPORT

RÉALISER ENVIRONNEMENT

Version modifiée 12 -02-2015

LaSalle Montréal

Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

8. Concept d'aménagement

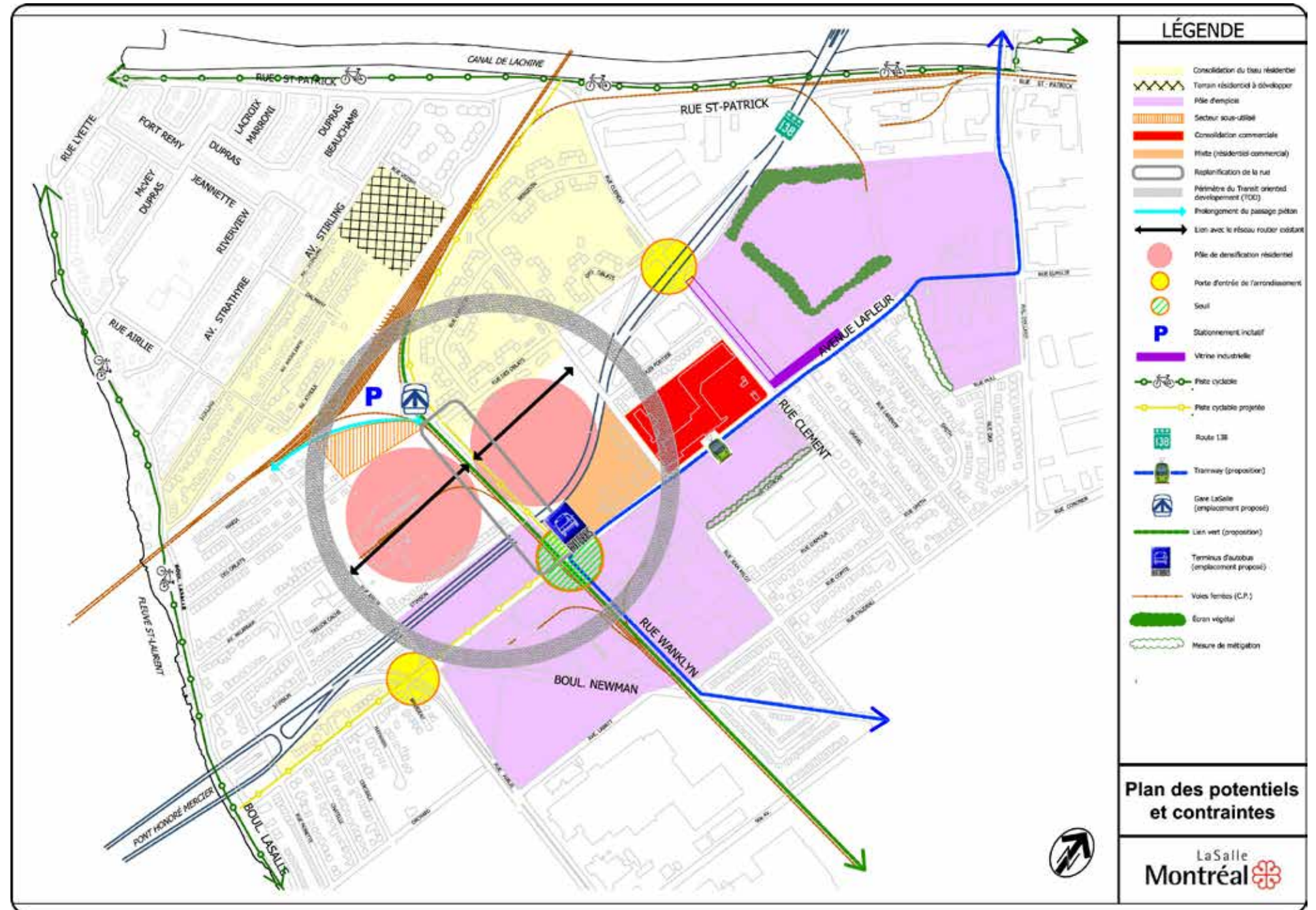
8.1 Plan concept d'aménagement

D'un secteur déstructuré et vieillissant composé de vastes terrains et de bâtiments vacants où les activités périclitent et où l'automobile est le principal mode de transport, l'énoncé de planification vise l'émergence d'un sens d'appartenance et à créer un véritable milieu de vie urbain multifonctionnel axé sur les déplacements actifs et le transport collectif.

Le Quartier de la Gare LaSalle, véritable porte d'entrée à l'arrondissement de LaSalle, prend son sens par la création d'un milieu de vie axé sur les modes de transports collectifs et actifs où le redéveloppement et la consolidation du territoire sont présents par une densification de ce dernier. Le Quartier de la Gare LaSalle retrouve en son sein des quartiers résidentiels vivants de plus faible densité, un secteur industriel ayant de vastes potentiels et une accessibilité exceptionnelle à des espaces bleus et verts de grande qualité.

Un TOD est créé, localisé autour de la Gare LaSalle qui sera déplacée dans l'axe de la rue Wanklyn de façon à mieux desservir le secteur en redéveloppement et un stationnement incitatif y sera aménagé.

Le TOD comprend la station d'autobus relocalisée au coin de Wanklyn et Lafleur qui permettra de mieux desservir le secteur industriel existant et à requalifier. Celle-ci offrira une meilleure desserte aux utilisateurs de l'avenue Lafleur et elle sera adjacente au tramway projeté.



8. Concept d'aménagement

8.1.1 Plan image des interventions proposées sur l'axe Wanklyn

Création d'un TOD "Transit oriented development" incluant la Gare LaSalle à un bout de la rue Wanklyn, à son parvis se situe la place de la Gare et à l'autre bout, le terminus d'autobus, les deux incluant des fonctions commerciales.

La mise en valeur de la rue Wanklyn vise à favoriser les déplacements des piétons actifs entre les deux pôles de transport par un réaménagement de l'emprise, par l'ajout d'esplanades urbaines reliant des espaces verts avec un encadrement de la rue par des bâtiments pouvant contenir des commerces au rez-de-chaussée.

Le réaménagement de la rue Wanklyn permet l'établissement d'un lien fort entre les deux pôles de densification résidentielle.



LÉGENDE	
	PASSAGE PIÉTONNIER
	ESPACE VERT
	PÔLE DE DENSIFICATION RÉSIDENTIELLE
	SECTEUR DE LA GARE
	SECTEUR DU TERMINUS
	PÔLE DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL
	STATIONNEMENT INCITATIF
	ESPLANADE PIÉTONNIÈRE
CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	



Source: http://www.ville.quebec.qc.ca/environnement/urbanisation/ecoquartiers/img/destimauville_photo1.jpg



Source: <http://www.visoterra.com/images/original/Visoterra-gare-de-lyon-5091.jpg>



Source: http://fr.academic.ru/pictures/frwiki/69/Euralille_-_les_cinq_tours.JPG



VIVRE RESPIRER

SANTÉ URBAINE TRANSPORT

RÉALISER ENVIRONNEMENT

Version modifiée 12-02-2015

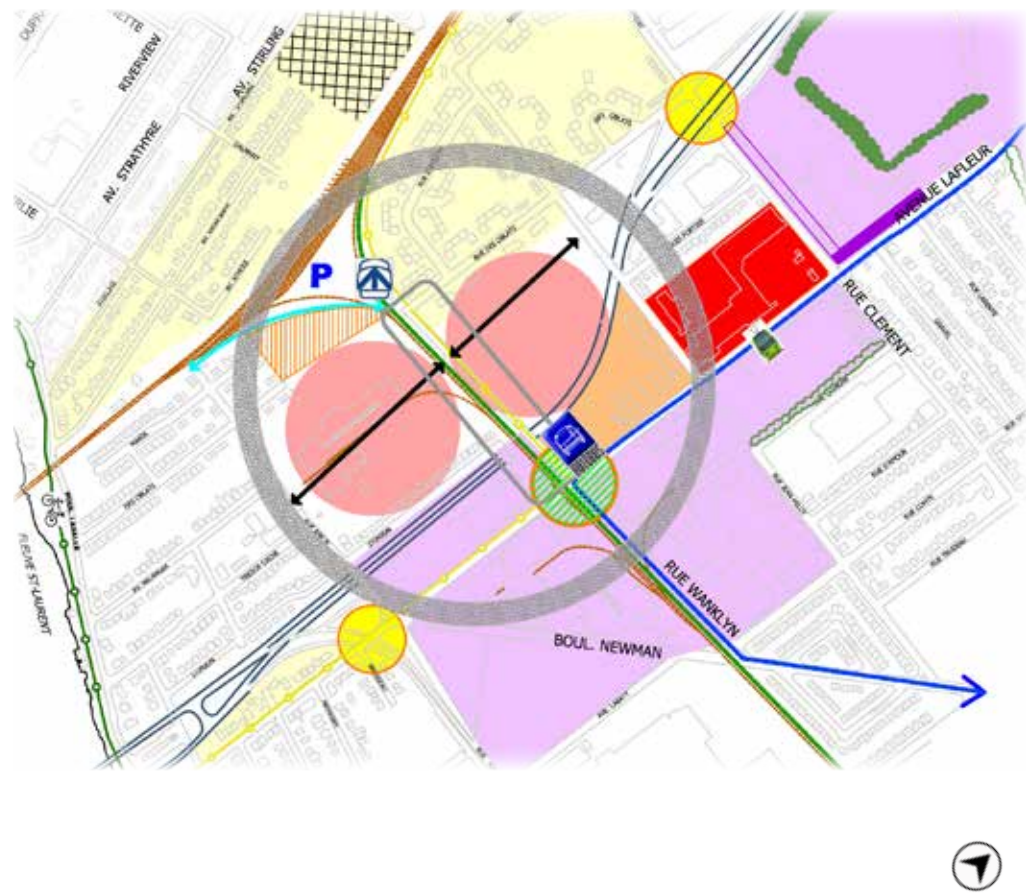
LaSalle Montréal

Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

8. Concept d'aménagement

8.2 Scénarios de développement Objectif 1

Confirmation d'un TOD (Transit Oriented Development) véritable zone multimodale composé de deux points de transit origine / destination (pôle résidentiel et destination (pôle d'emplois) autour :



- > De la Gare LaSalle localisée au coeur du secteur à redévelopper;
- > De la station d'autobus localisé au coin de l'avenue Lafleur et de la rue Wanklyn;
- > Du tramway par le corridor Dollard/Lafleur/Wanklyn et Newman;
- > Du lien vert : lien de transport collectif et actif entre la Gare LaSalle et la station de métro Angrignon;
- > Des liens cyclables qui relient le boulevard LaSalle à la rue St-Patrick par l'avenue Lafleur et la rue Wanklyn.



Source : <http://www.emdx.org/rail/canard/BouffeNew-York/photos/m030Toronto-Tram.jpg>



Le Transit-Oriented Development (TOD) :


Est un quartier à usage résidentiel, mixte ou commercial conçu pour maximiser l'accès aux transports en commun et intègre souvent des caractéristiques pour l'encourager. Un quartier TOD a généralement un centre de transit avec une station ou un arrêt (Gare, Station de métro, Arrêt de tram, ou l'Arrêt du bus), entouré de relativement haute densité de développement qui change à faible vers l'extérieur du centre. Les TOD sont généralement situés dans un rayon d'un quart de mile (de 400 à 800 m) à partir d'un arrêt de transport, car cela est considéré comme une échelle appropriée pour les piétons.

Source : <http://www.wikipedia.org>



Source : <http://www.bing.com>



VIVRE
SANTÉ URBAINE
RÉALISER

RESPIRER
TRANSPORT
ENVIRONNEMENT

Version modifiée 12-02-2015
LaSalle
Montréal
Direction de l'aménagement urbain
et des services aux entreprises

8. Concept d'aménagement

8.2 Scénarios de développement

Objectif 2

Création d'une nouvelle image d'un milieu de vie urbain et d'un sens d'appartenance au Quartier de la Gare LaSalle :



Source : <http://www.ht2.bp.blogspot.com>



Source : <http://www.ht2.bp.blogspot.com>

- > L'aménagement de véritables portes d'entrées dans l'axe de la rue Clément et de la rue Airlie marqueront les accès au secteur;
- > Une véritable requalification des abords de l'avenue Lafleur où une priorité est donnée aux piétons tant en termes de sécurité et d'accessibilité. Une plantation plus importante, une signalisation et une véritable distribution des modes de transports, permettra de la rendre plus conviviale.
- > L'offre diversifiée de typologies résidentielles permettant de répondre aux besoins de nouvelles clientèles;
- > L'offre diversifiée de typologies résidentielles permettant de répondre aux besoins de nouvelles clientèles;
- > Une offre accrue de services commerciaux;
- > Une meilleure desserte en espaces verts et augmentation du couvert végétal;

- > Une architecture de facture contemporaine devra être développée afin d'inspirer la création des nouveaux secteurs résidentiels. Des principes de design et d'intégration urbaine seront développés;
- > La localisation des espaces de stationnement à l'intérieur des bâtiments ou à l'arrière de ceux-ci, de façon à minimiser l'impact visuel;
- > Assurer un environnement axé sur les transports actifs où le piéton et le cycliste sont au coeur de l'aménagement.



Source : <http://www.ht2.bp.blogspot.com>



VIVRE RESPIRER
SANTÉ URBAINE TRANSPORT
RÉALISER ENVIRONNEMENT

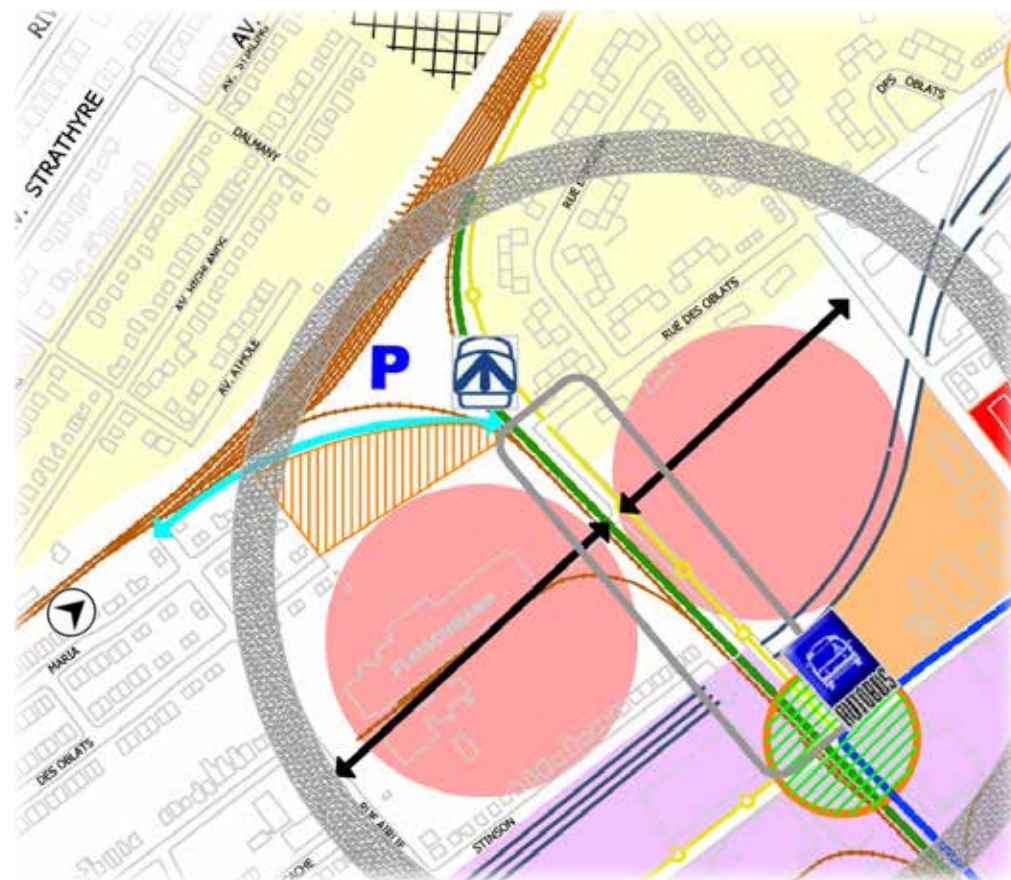
Version modifiée 12-02-2015
LaSalle
Montréal
Direction de l'aménagement urbain
et des services aux entreprises

8. Concept d'aménagement

8.2 Scénarios de développement

Objectif 3

Densification de deux pôles résidentiels au centre du TOD localisé autour de la Gare LaSalle.



Développer des projets phares de qualité, axés sur le renouveau du secteur. Une première évaluation du scénario de redéveloppement des sites a été effectuée pour un potentiel total de 1 400 unités de logements, à savoir :

- > L'îlot compris entre les rues Jean-Milot/Wanklyn à l'ouest de la route 138: 750 unités de logements;
- > L'îlot compris entre les rues Airlie/Stinson/Wanklyn: 650 unités de logements.



Source : Extrait du document Îlot Wanklyn fait par groupe IBI et DAA

Le redéveloppement de ces deux secteurs vise à:

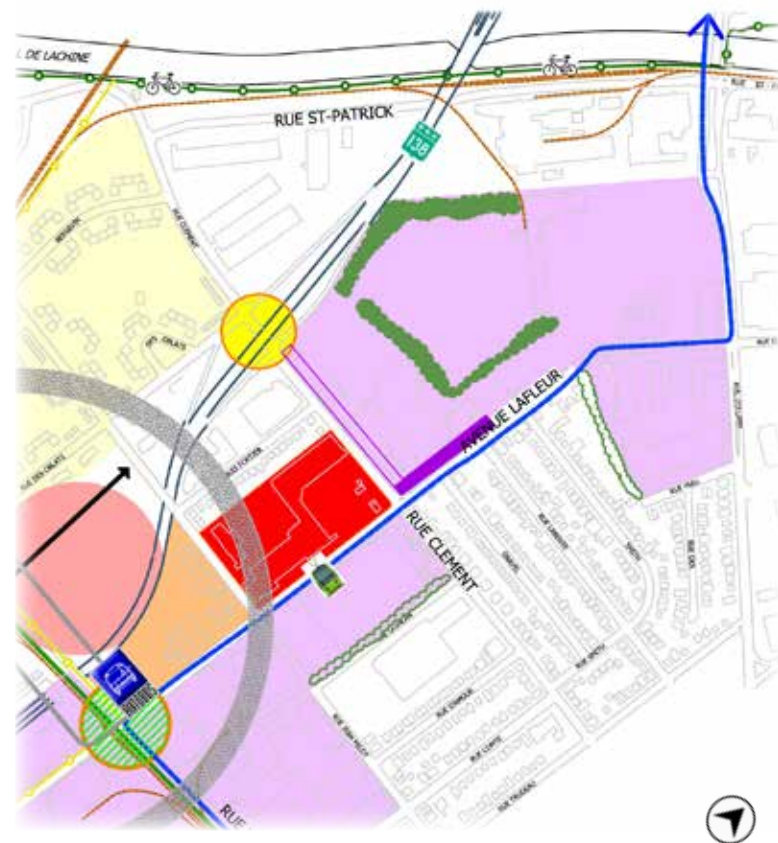
- > Favoriser une variation dans la densité et les typologies;
- > Favoriser une mixité sociale, de clientèle variée;
- > Développer des projets phares de qualité, axés sur le renouveau du secteur;
- > Favoriser un redéveloppement permettant de s'inscrire dans la trame de rue existante, aménager une zone verte le long des abords de l'autoroute 138, créer des espaces verts au centre des projets;
- > Développer des accès par les rues Jean-Milot et Wanklyn, favoriser une densification le long des abords de l'autoroute et une distribution des volumes de plus petites hauteurs vers les secteurs résidentiels existants et privilégier le stationnement intérieur.

8. Concept d'aménagement

8.2 Scénarios de développement

Objectif 4

Création d'une vitrine industrielle Lafleur/Clément et d'une porte d'entrée à l'arrondissement, ainsi que la consolidation du pôle commercial :



- > Mise en valeur de la vitrine industrielle Clément-Lafleur;
- > Reconfiguration de la porte d'entrée Clément-Lafleur, réfection de la rue et du carrefour et signalisation;
- > Mise en valeur du pôle commercial au coin Clément/Lafleur.

Une attention particulière sera accordée lors de l'élaboration des mesures réglementaires afin d'assurer une intégration des volumes à être construits à la trame existante et de limiter les impacts de la circulation sur les quartiers.



Intersection Clément/Lafleur: vitrine industrielle

Objectif 5

Requalification et consolidation du secteur industriel existant, mise en valeur et/ou revitalisation de l'ensemble Seagram et création d'une porte d'entrée Airlie/Lafleur :



Intersection Newman/Lafleur/Airlie

- > Élaborer une stratégie de redéveloppement industrielle innovatrice basée sur la création d'emplois;
- > Favoriser un accès aux programmes de subventions

8. Concept d'aménagement

8.2 Scénarios de développement

Objectif 6

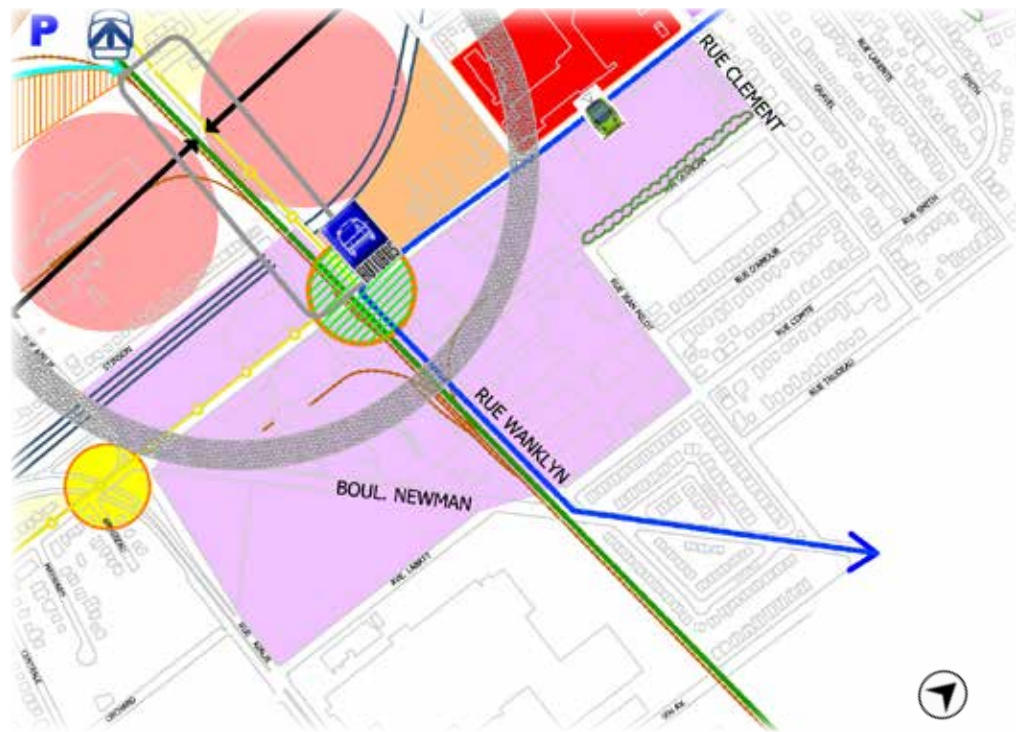
Développement de critères de design et d'architecture encadrant l'ensemble des interventions :

Des outils réglementaires seront développés dans le but d'assurer un encadrement de la rue par l'implantation de bâtiments.

Une architecture de facture contemporaine devra être développée afin d'inspirer le développement des nouveaux secteurs résidentiels.

Utilisation des matériaux de qualité et conception innovante viseront des styles d'architecture contemporaine permettant de redynamiser le secteur.

Développer de nouveaux aménagements permettant de créer un milieu convivial, connecté, confortable et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.



Source : <http://www.graphsynergie.com>



Source : <http://www.google.ca>

Aménagement urbain et cadre de vie :

C'est parce que le milieu urbain est le premier espace qui mérite l'attention pour s'occuper du tourisme urbain, que la première préoccupation, doit être son aménagement avec une considération plus importante de l'aménagement de l'entrée de la ville, car il est temps de retrouver la tradition ancestrale de faire la ville et ses espaces verts et afin que notre demain puisse retrouver le chemin d'amélioration urbaine et de mettre en place les outils qui lui permettront de réussir l'amélioration du cadre de vie des citoyens.

Source : <http://www.wikipedia.org>

Favoriser un réaménagement du domaine public axé sur les transports actifs.

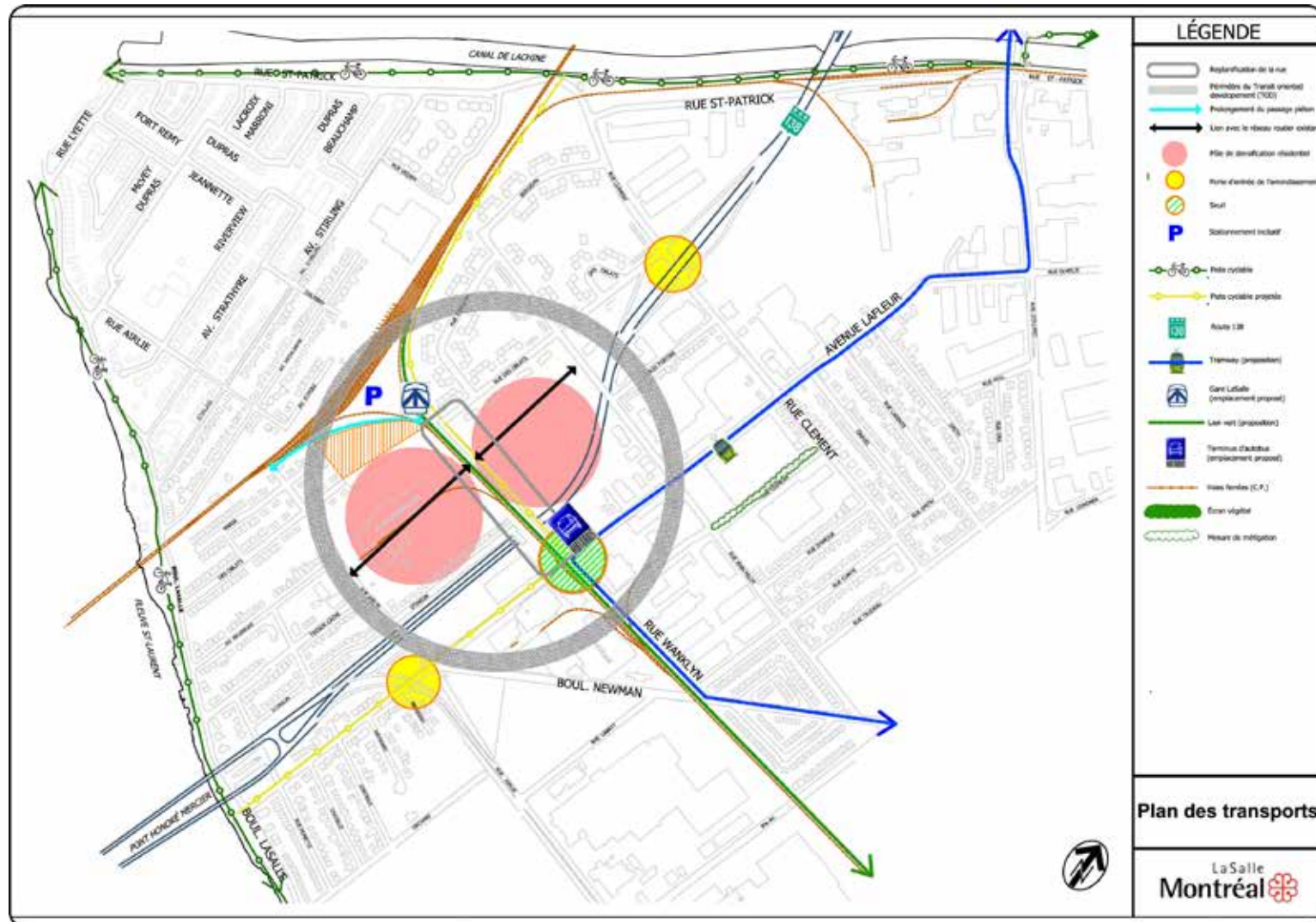


VIVRE RESPIRER
SANTÉ URBAINE TRANSPORT
RÉALISER ENVIRONNEMENT

Version modifiée 12-02-2015
LaSalle
Montréal
Direction de l'aménagement urbain
et des services aux entreprises

8. Concept d'aménagement

8.3 Armature de transport



Ce concept d'aménagement repose sur le développement axé sur les transports actifs et collectifs. Une approche qui prône un développement intégré de haute densité, mêlant résidences et commerces, articulés autour de la Gare LaSalle et le stationnement incitatif où le design urbain favorise les déplacements par l'utilisation de transports actifs et collectifs, afin de réduire la dépendance envers l'automobile. Un véritable Transit Oriented Development (TOD) est au cœur de la démarche. L'armature de transport constitue la colonne vertébrale du concept permettant de créer des liens entre chaque partie du territoire d'étude et de les consolider.

Relocaliser la Gare LaSalle



La Gare LaSalle est localisée sur la ligne jaune du réseau de trains de banlieue de l'agence métropolitaine de transport (AMT). Celle-ci dessert la gare de train de banlieue (Candiac) dans un sens et aboutit la station de métro Lucien-L'Allier. Ladite gare est implantée à LaSalle dans le quartier Highlands où l'on retrouve principalement de l'habitation de faible densité. Aux abords de la gare, on y retrouve sept (7) stationnements pour vélo, aucun stationnement incitatif ni de débarcadère. La gare sera localisée à la hauteur de la rue Wanklyn où la densité sera plus importante et où le potentiel de développement est omniprésent. De plus, un stationnement incitatif sera aménagé à proximité de la Gare LaSalle offrant approximativement 250 places de stationnement.

Relocaliser le terminus d'autobus



Autrefois localisé sous le pont Mercier juste au nord du boulevard LaSalle, le terminus d'autobus a été relocalisé récemment sur une partie du terrain localisé à l'intersection Airle/Lafleur/Newman. Le terminus d'autobus accueille 7 lignes d'autobus (106-110-112-113-116-120-506) qui proviennent principalement de la station de métro Angrignon. Relocalisé au carrefour Lafleur/Wanklyn, le nouveau terminus d'autobus constitue une plaque tournante par sa localisation névralgique sur l'avenue Lafleur et par sa proximité de la Gare LaSalle comme porte d'entrée à l'îlot Wanklyn.

Nouveau tramway

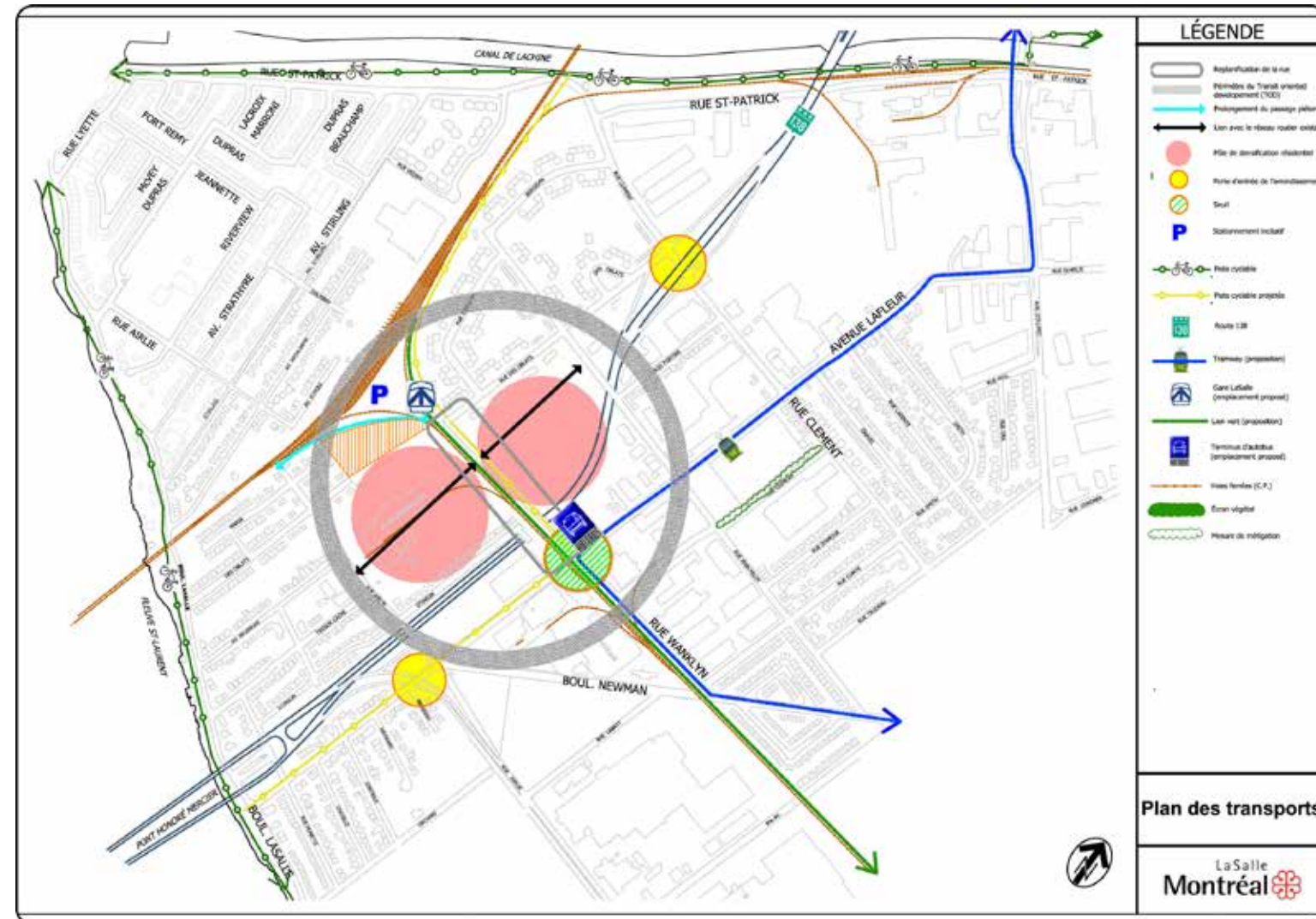


Situé dans l'axe Dollard/Lafleur/Wanklyn/Newman, un tramway est prévu directement à proximité des terminus d'autobus et de la Gare LaSalle, établissant un lien rapide entre la cour Turcot et le métro Angrignon.



8. Concept d'aménagement

8.3 Armature de transport



Piste cyclable

Des pistes cyclables sont aménagées le long des berges du Fleuve Saint-Laurent et celles du canal de Lachine, elles se dirigeront vers Lachine et Verdun.

Le réseau cyclable sera consolidé en créant de nouveaux liens avec les pistes existantes. D'une part, le lien proposé passera sur l'avenue Lafleur pour se diriger au tramway, au terminus d'autobus, au lien vert et pour aboutir à la Gare LaSalle. D'autre part, il empruntera la rue Clément et la rue Wanklyn où l'on retrouve une mixité d'usages. Ce nouveau réseau viendra renforcer notre armature de transport et offrira une meilleure desserte à la population.

Lien vert

Le lien vert est constitué par l'aménagement d'un axe de transport actif et collectif rapide reliant la Gare LaSalle à la station de métro Angrignon.

Passage piétonnier

Le passage piétonnier sera éclairé et aménagé afin de relier la gare au cœur du projet. Il sera prolongé jusqu'à la nouvelle localisation de la gare, en empruntant les terrains vacants aux abords du chemin de fer.

Dans un tout autre ordre d'idée, notre concept d'aménagement « circule » dans la même « voie » que le plan de transport de la Ville de Montréal, c'est-à-dire qu'il s'appuie sur des orientations fortes telles :

- * Choisir le transport collectif comme mode privilégié de déplacement des personnes ;
- * Favoriser les modes de transport de remplacement de l'auto (le transport en commun et les modes actifs comme la marche et le vélo) ;
- * Consolider Montréal en tant que plaque tournante du transport de marchandises ;
- * Adapter l'offre de transport afin de renforcer les pôles existants et de limiter l'étalement urbain ;



8. Concept d'aménagement

8.4 Principes d'aménagement



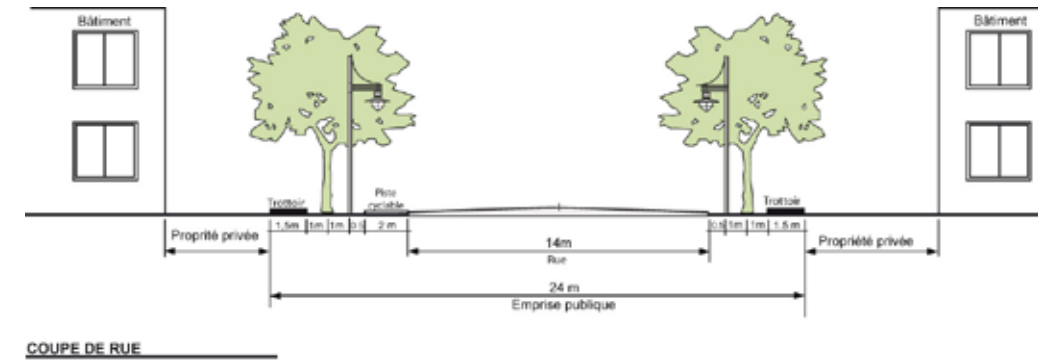
1 Secteur Clément | Dollard

- > Consolidation du tissu industriel (pôle d'emploi);
- > Poursuivre la vitrine industrielle à l'ouest de l'avenue Lafleur (industrie de prestige);
- > Encadrement de l'avenue Lafleur par l'implantation de bâtiments industriels;
- > Végétalisation des abords de la route 138 et mesures de mitigations.



2 Rue Clément

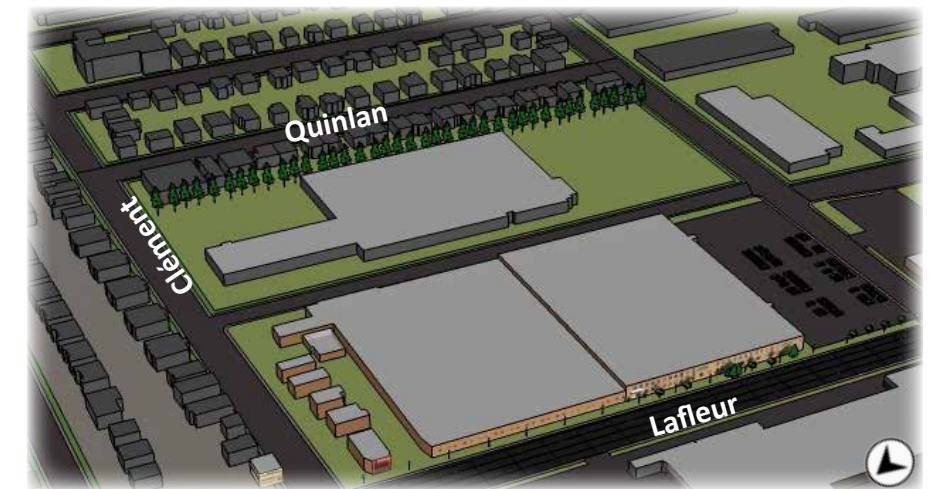
- > Porte d'entrée de l'arrondissement (signalétique);
- > Réaménagement de l'emprise de la rue Clément;
- > Rue Clément : vitrine industrielle au nord, mixité au sud.



COUPE DE RUE

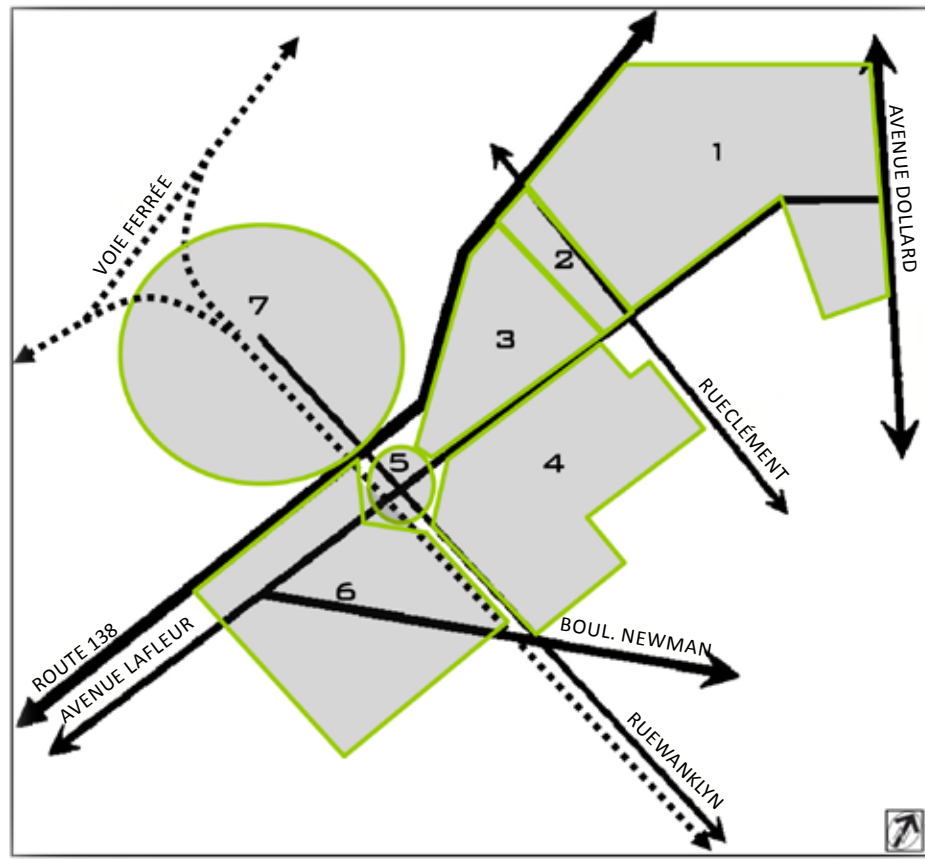
3 Secteur Clément | Lafleur

- > Encadrement de l'avenue par l'implantation de bâtiments;
- > Usages commerciaux et industriels;
- > Réaménagement de l'emprise de l'avenue Lafleur.



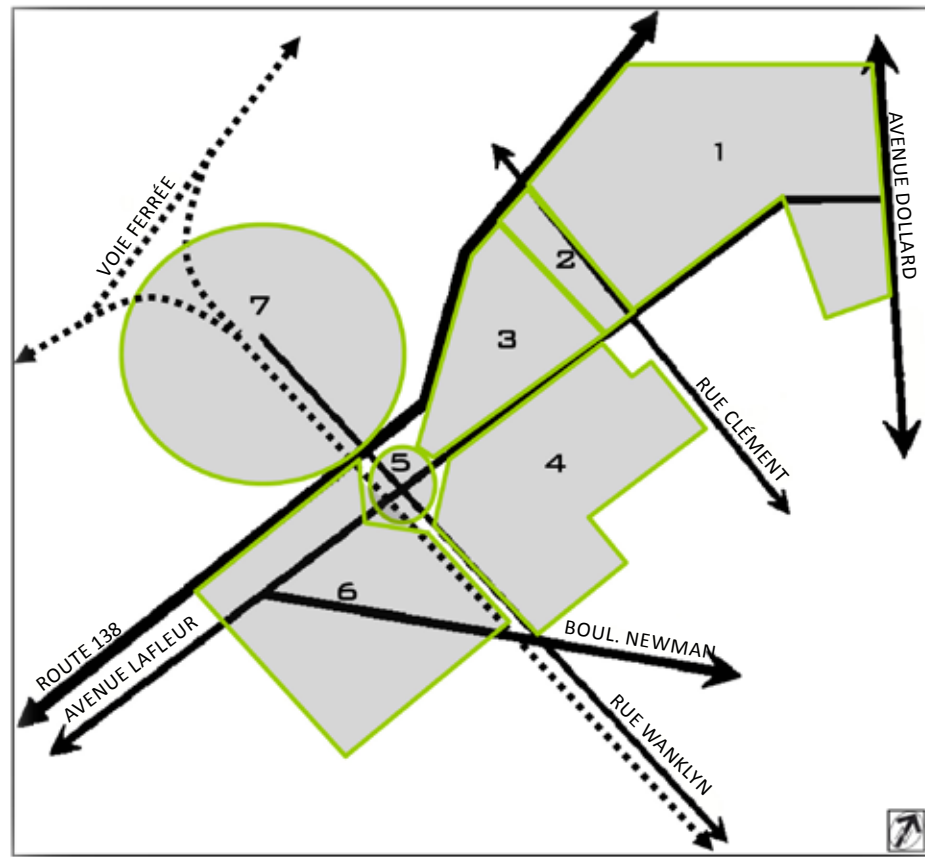
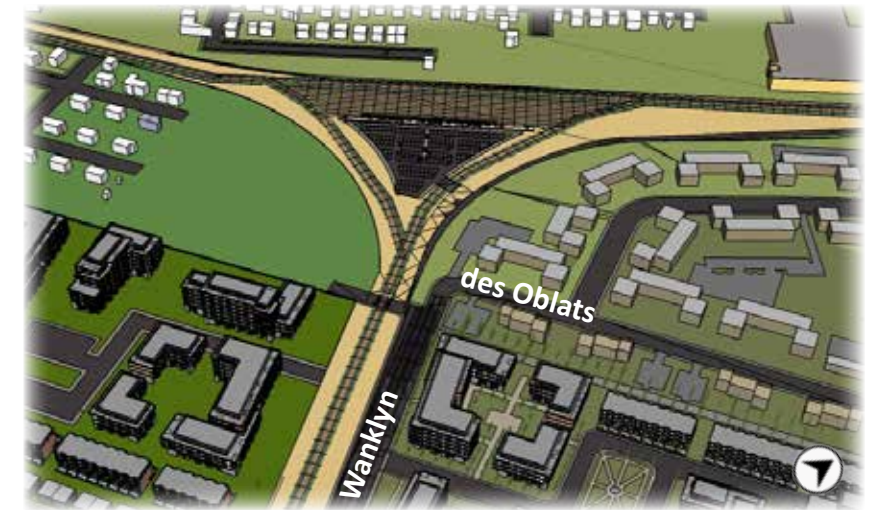
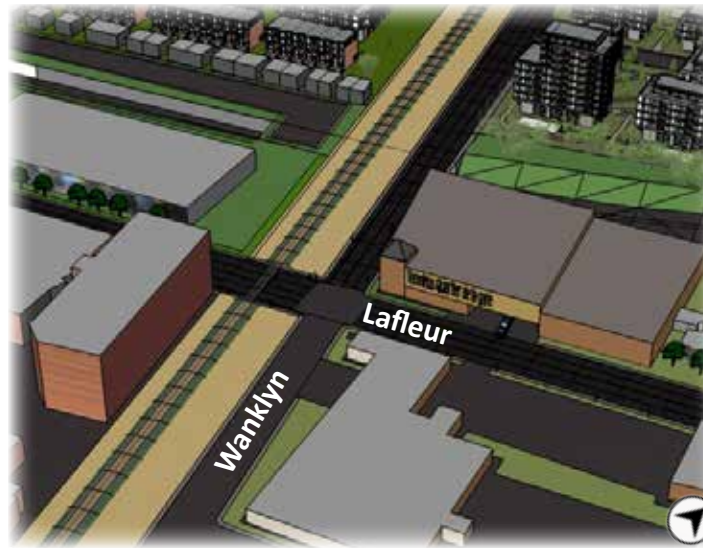
4 Secteur Quinlan

- > Consolidation du tissu industriel (industries légères);
- > Mesure de mitigation entre les usages industriels et résidentiels;
- > Encadrement de l'avenue Lafleur par l'implantation de bâtiments;
- > Réaménagement de l'emprise de l'avenue Lafleur.



8. Concept d'aménagement

8.4 Principes d'aménagement



5 Seuil d'entrée au Quartier de la Gare LaSalle

- Porte d'entrée à l'îlot Wanklyn (signalétique) et au secteur industriel revitalisé Lafleur;
- Encadrement de l'avenue Lafleur par l'implantation de bâtiments;
- Implantation d'un bâtiment phare abritant le terminus d'autobus;
- Requalification du secteur industriel;
- Mise en valeur du patrimoine architectural des bâtiments Seagram;
- Nouvelles formes urbaines.

6 Secteur Lafleur

- Consolidation du tissu industriel (industrie de prestige et/ou condo industriel);
- Miser sur la qualité architecturale et patrimoniale des bâtiments existants;
- Encadrement de l'avenue Lafleur par l'implantation de bâtiments industriels;
- Construction d'un bâtiment industriel phare à l'intersection Airlie/Newman.

7 Secteur Wanklyn | des Oblats

- 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 (zone de verdure);
- Commerces de voisinage aux abords de la gare;
- Design urbain favorisant les déplacements alternatifs à l'automobile.



9. Tableau de mise en oeuvre du plan d'urbanisme

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	ACTION	MISE EN ŒUVRE
2.1 Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets	1. Améliorer la qualité des milieux de vie existants	1.2 Aménager des espaces verts publics et privés qui contribuent à enrichir les milieux de vie	Aménager une armature verte permettant de relier les milieux de vie Aménager une armature verte pour les mesures de mitigation particulièrement entre le résidentiel et l'industriel, ainsi qu'aux abords de la route 138 à la hauteur de la rue Clément afin de camoufler l'aire d'entreposage Assurer le verdissement des secteurs résidentiels et dans les nouveaux projets Créer des liens d'accès vers les berges du canal de Lachine et celles du fleuve Saint-Laurent Verdissement des emprises publiques et aménagement de boulevards urbains plantés notamment sur l'avenue Lafleur et la rue Clément
	2. Favoriser la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014	2.1 Stimuler la construction sur les terrains vacants propices à la construction résidentielle 2.2 Soutenir le changement de vocation à des fins résidentielles, de secteurs et de bâtiments actuellement occupés à des fins autres que l'habitation	Mise en valeur des terrains sous-utilisés le long de l'avenue Lafleur par des constructions résidentielles, commerciales et industrielles Diversification de l'offre d'habitation Redévelopper le terrain de l'îlot Wanklyn et le pôle mixte au carrefour Clément/Lafleur à des fins résidentielles Redéveloppement de sites industriels tels que: les usines Fleischmann et Patella en assurant une insertion harmonieuse dans le tissu urbain existant en autres: en favorisant une intensification de l'occupation du sol et en offrant des typologies de logement variées permettant de répondre à la politique familiale et aux besoins en logements abordables et communautaires
2.2 Réseaux de transport	3. Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés	3.1 Faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif	Création éventuelle de deux pôles de transport collectif et actif sur la rue Wanklyn à l'ouest de l'avenue Lafleur gare, piste cyclable, lien piéton, lien vert, SLR et terminus d'autobus Prolongement du lien vert Relocalisation la Gare LaSalle et du terminus d'autobus.
		3.2 Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif	Densification urbaine dans les deux pôles proposés favorisant une utilisation accrue du transport collectif et actif Renforcer le corridor de transport collectif sur la rue Wanklyn et l'avenue Lafleur et le rendre plus convivial pour les piétons Directives d'aménagement encadrant le lien vert L'implantation de nouveaux commerces pouvant bénéficier de l'achalandage occasionné par le transport actif et collectif
		3.4 Assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau pan-montréalais de voies cyclables	Création d'un réseau cyclable empruntant le corridor du transport collectif et actif permettant de relier les milieux de vie Planter de nouveaux liens cyclables (avenue Lafleur et rue Wanklyn) afin d'améliorer le transport alternatif à l'automobile
		3.5 Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement	Optimisation du redéveloppement des terrains de stationnement ainsi que le verdissement de ceux-ci Relocalisation du terminus d'autobus sur le terrain vacant au coin de Lafleur et Wanklyn. Implantation de stationnement pour bicyclette (BIXI) à l'intérieur du pôle de transport actif et collectif. Aux alentours de la gare, favoriser des unités de stationnement à l'intérieur et établir des dispositions pour réglementer le nombre
2.4 Secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés	8. Consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport	8.1 Soutenir l'aménagement de secteurs d'emplois de qualité	Consolidation de l'emploi (industrie de prestige) de part et d'autre dans l'axe de l'avenue Lafleur en assurant une compatibilité et une complémentarité des usages Aménagement d'une vitrine industrielle le long de l'axe Clément/Lafleur (quadrant nord-ouest)
		8.2 Favoriser la densification et la requalification des "secteurs d'affaires et de commerce"	Accroître le rôle multifonctionnel du secteur d'affaires et commercial aux abords de la promenade Lafleur Mise en valeur de l'avenue Lafleur par la plantation d'arbres en cour avant entre autre
		8.3 Mettre en valeur de nouveaux sites à des fins d'emplois par des interventions structurantes sur le réseau routier	Réaménagement de la porte d'entrée Clément/Lafleur et en consolidant le pôle d'emplois Clément/Dollard



9. Tableau de mise en oeuvre du plan d'urbanisme (suite)

ORIENTATIONS	OBJECTIFS	ACTION	MISE EN ŒUVRE
2.5 Un paysage urbain et une architecture de qualité	12. Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu	12.1 Favoriser une production architecturale et respectueuse du caractère montréalais	Favoriser une production architecturale de qualité en poursuite de la nouvelle facture lasalloise Encadrement de l'avenue commerciale Lafleur et de la rue Clément. Encourager l'aménagement de l'avenue Lafleur à l'échelle humaine Mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales et architecturales des bâtiments industriels (Seagram)
	13. Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics	13.1 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public	Revoir l'image des boulevards suburbains Accroissement de la quantité et de la qualité de verdure Aménager des corridors à l'échelle piétonne et de les rendre sécuritaires et conviviaux
		13.2 Aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers	Prévoir le réaménagement de la rue Clément et de l'avenue Lafleur en augmentant la qualité du domaine public et en privilégiant la sécurité piétonne Prolonger la trame des rues existantes pour de nouveaux îlots résidentiels bien intégrés au quartier et mettant en valeur les espaces publics Créer des liens dans l'axe nord-sud pour reserrer le tissu urbain et de relier les 2 pôles résidentiels proposés Prolongement du corridor piétonnier vers le point névralgique du pôle de transport actif et collectif
	14. Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain	14.1 Améliorer l'image des corridors routiers montréalais	Mise en valeur de la rue Clément, de l'avenue Lafleur par l'encadrement de la rue, par du verdissement afin d'atténuer les impacts visuels négatifs (terrains de stationnement et aire d'entreposage) Créer des barrières visuelles et sonores de part et d'autre du chemin de fer Optimiser les corridors de transport collectif et actif dans le respect de l'environnement
	14.2 Améliorer l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain		
2.6 Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé	15. Assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et archéologique	15.1 Protéger les secteurs d'intérêt patrimonial par l'intégration au développement urbain	Consolidation du tissu urbain
2.7 Un environnement sain	17. Assurer une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain	17.1 Soutenir un aménagement urbain plus sain	Ségrégation de la circulation routière Aménagement du réseau cyclable Nouvelles dessertes en transport actif et collectif proposées Forme urbaine plus compacte et mixité des fonctions Densification aux pourtours de la gare
		17.2 Réduire les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre	Incitation à utiliser le mode de transport alternatif à l'automobile, forme urbaine plus compact, réduire l'offre de stationnement, diversité des activités (TOD) Consolidation du pôle d'emploi par l'implantation de bâtiments industriels de prestige (diminution de camions lourds).
	17.5 Poursuivre la réhabilitation de sites contaminés, avec l'aide financière des gouvernements	Terrain où est situé l'industrie Patella, l'usine Fleischmann et le site de l'îlot Wanklyn.	
	18. Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant	18.1 Régir l'impact des nuisances	Encouragement de l'utilisation du transport collectif et actif avec la venue d'industries de prestige, par conséquent un environnement plus sain. Utilisation de la verdure pour les mesures de mitigation
Création d'un "TOD" (Transit Oriented Development)			La gare comme point d'ancrage au développement Densification du territoire à 10 minutes de marche de la gare le long de la rue Wanklyn Créer un corridor de transport alternatif (bicyclette, marche, autobus, lien vert, SLR) à l'automobile Forme urbaine plus compacte et mixité des fonctions Variété de résidences permettant aux différentes clientèles d'y habiter Intégrer les espaces verts à l'intérieur du "TOD" Aménagement du domaine public axé sur les transports collectifs et actifs Prolongement du lien vert vers la gare et le terminus d'autobus relocalisés



10. Paramètres réglementaires

10.1 Densité de construction

La vision du concept d'aménagement se traduit par la création d'un TOD comprenant la densification des terrains vacants à l'ouest de la route 138 soit l'îlot compris entre les rues Jean-Milot/Wanklyn à l'ouest de route 138 et la densification éventuelle des terrains compris entre les rues Airlie Stinson et Wanklyn.

La densité de construction au plan d'urbanisme



ÎLOT WANKLYN
TERRAIN VISÉ PAR ARTICLE 89.3



Densité

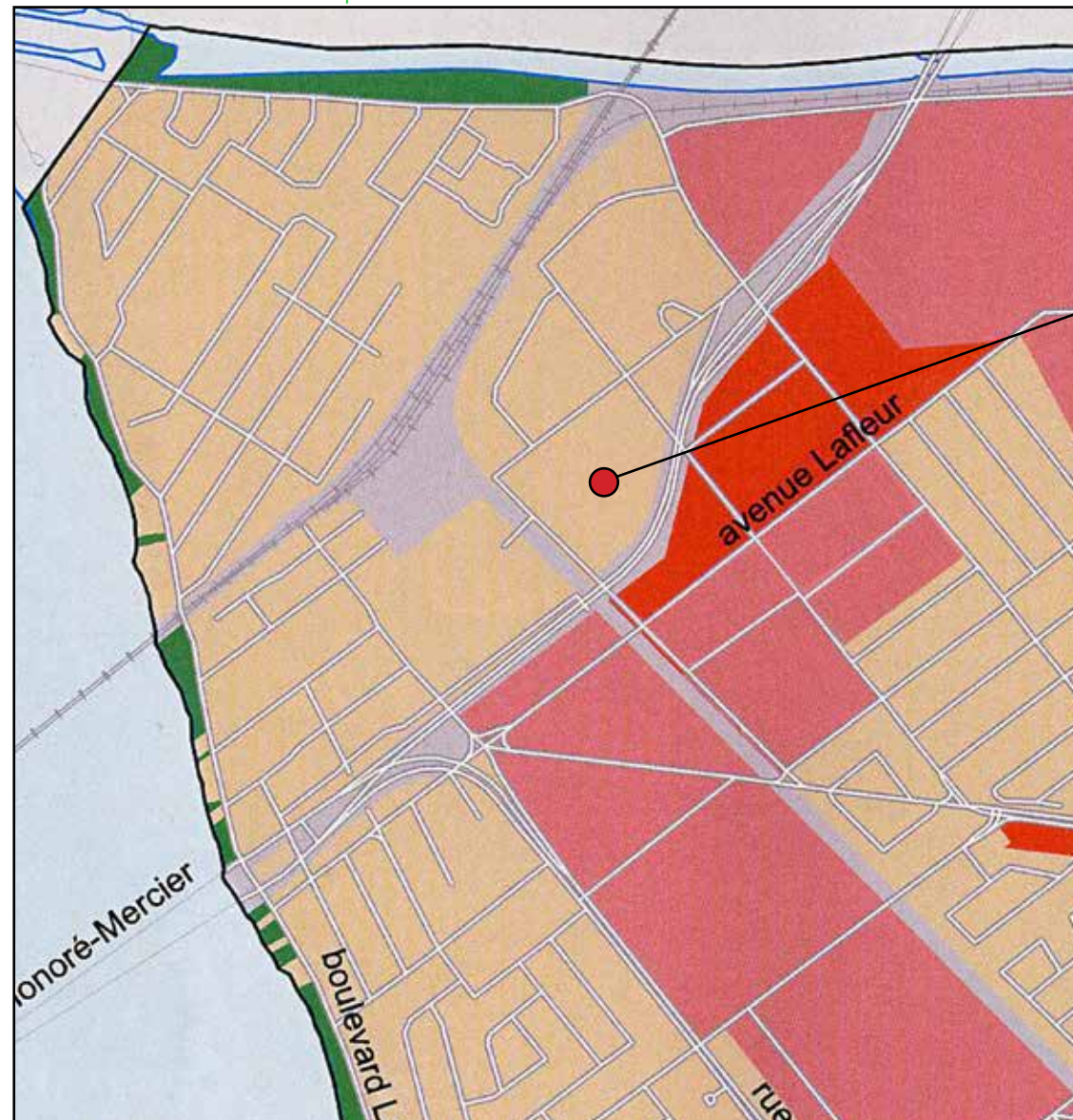
Densité
Secteur à transformer 10-T7
Bâti de trois à douze étages hors sol
Taux d'implantation au sol moyen ou élevé
C.O.S minimal : 0,3
C.O.S maximal : 4,5

Source : Extrait du plan d'urbanisme de Montréal, partie II : Chapitre 10,

10. Paramètres réglementaires

10.2 Affectation du sol

Affectation du sol au plan d'urbanisme



ÎLOT WANKLYN
TERRAIN VISÉ PAR ARTICLE 89.3

Source : Extrait du plan d'urbanisme de Montréal, partie II : Chapitre 10, mars 2005

L'affectation du sol

Arrondissement de LaSalle

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise de transport
- Infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

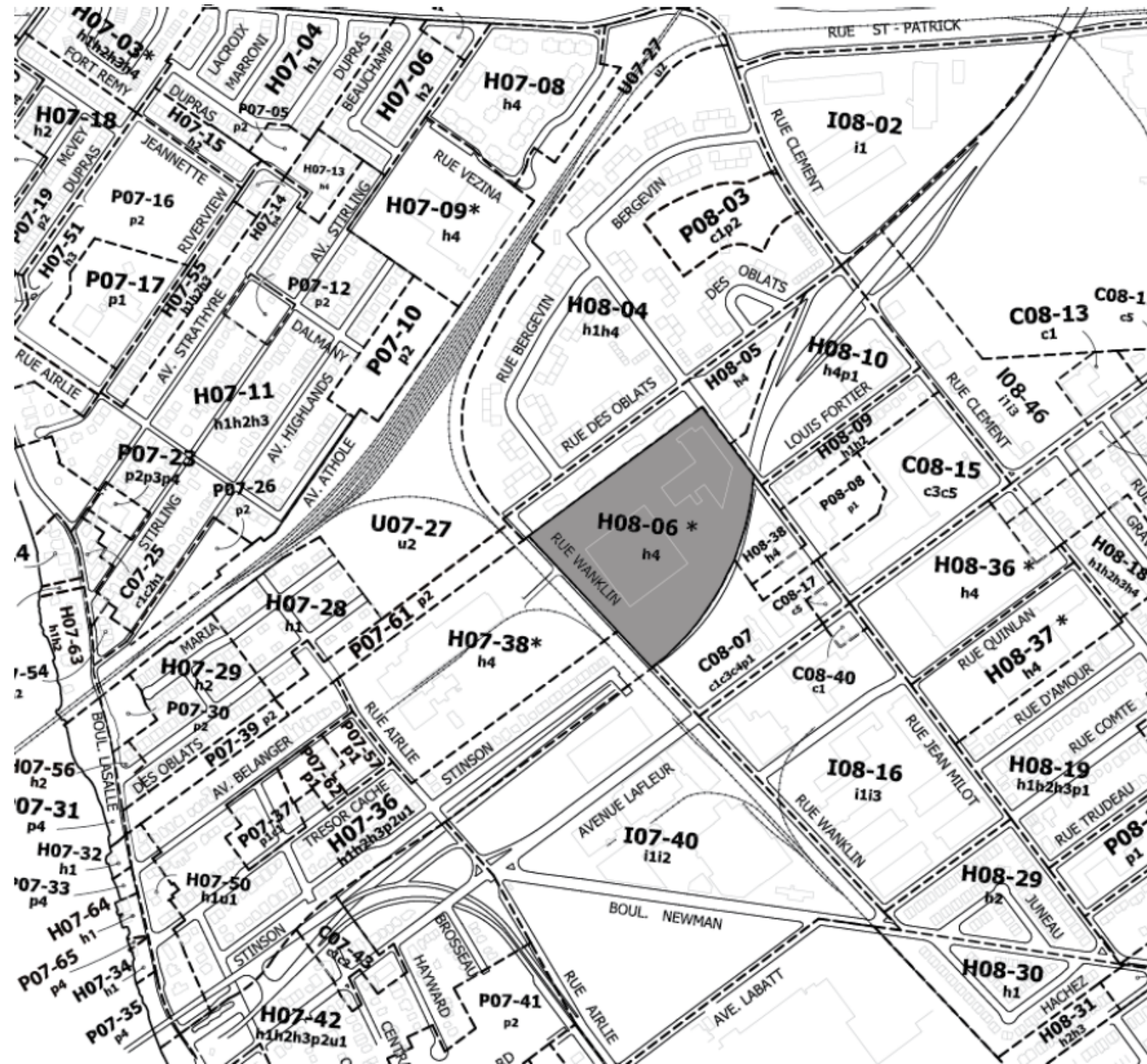
Plan d'urbanisme Montréal

VIVRE RESPIRER
SANTÉ URBAINE TRANSPORT
RÉALISER ENVIRONNEMENT

Version modifiée 12-02-2015
LaSalle Montréal
Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

10.P Paramètres réglementaires

10.3 Plan de zonage



HABITATION		
UNIFAMILIALE	H1	
BI ET TRI FAMILIALE	H2	
QUADRUPLEX	H3	
MULTIFAMILIALE	H4	✓

NORMES PRESCRITES

STRUCTURE		
ISOLE		✓
JUMEELEE		
CONTIGUE		

TERRAIN		
SUPERFICIE (m ²)	Min	3800,00
PROFONDEUR (m)	Min	50,00
FRONTAGE (m)	Min	70,00

MARGES		
AVANT (m)	Min	7,00
LATERALE (m)	Min	15,00
LATERALE TOTALE (m)	Min	30,00
ARRIERE (m)	Min	15,00

BATIMENT		
HAUTEUR (etage)	Min	2,00
HAUTEUR (etage)	Max	2,00
HAUTEUR (m)	Max	10,00
SUPERFICIE IMPLANTATION (m ²)	Min	300
LARGEUR (m)	Min	12,00

RAPPORTS		
LOGEMENT / BATIMENT	Min	12,00
LOGEMENT / BATIMENT	Max	12,00
C.O.S.	Min	0,25
C.O.S.	Max	0,70
BATIMENT / TERRAIN	Min	
BATIMENT / TERRAIN	Max	0,30

LÉGENDE

H affectation principale
h1 classe d'usages
00-00 numéro de zone
— numéro de district électoral

Groupe d'usages	Classe d'usages
H habitation	h1 unifamiliale h2 bi-trifamiliale h3 quadruplex h4 multifamiliale
C commerce	c1 détail et service c2 mixte c3 artériel léger c4 artériel lourd c5 services pétroliers
I industrie	i1 légère i2 lourde i3 prestige
P communautaire	p1 institutionnel et administratif p2 récréation extensiv p3 récréation intensive p4 conservation
U service public	u1 utilité légère u2 utilité lourde

* zone pouvant faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble

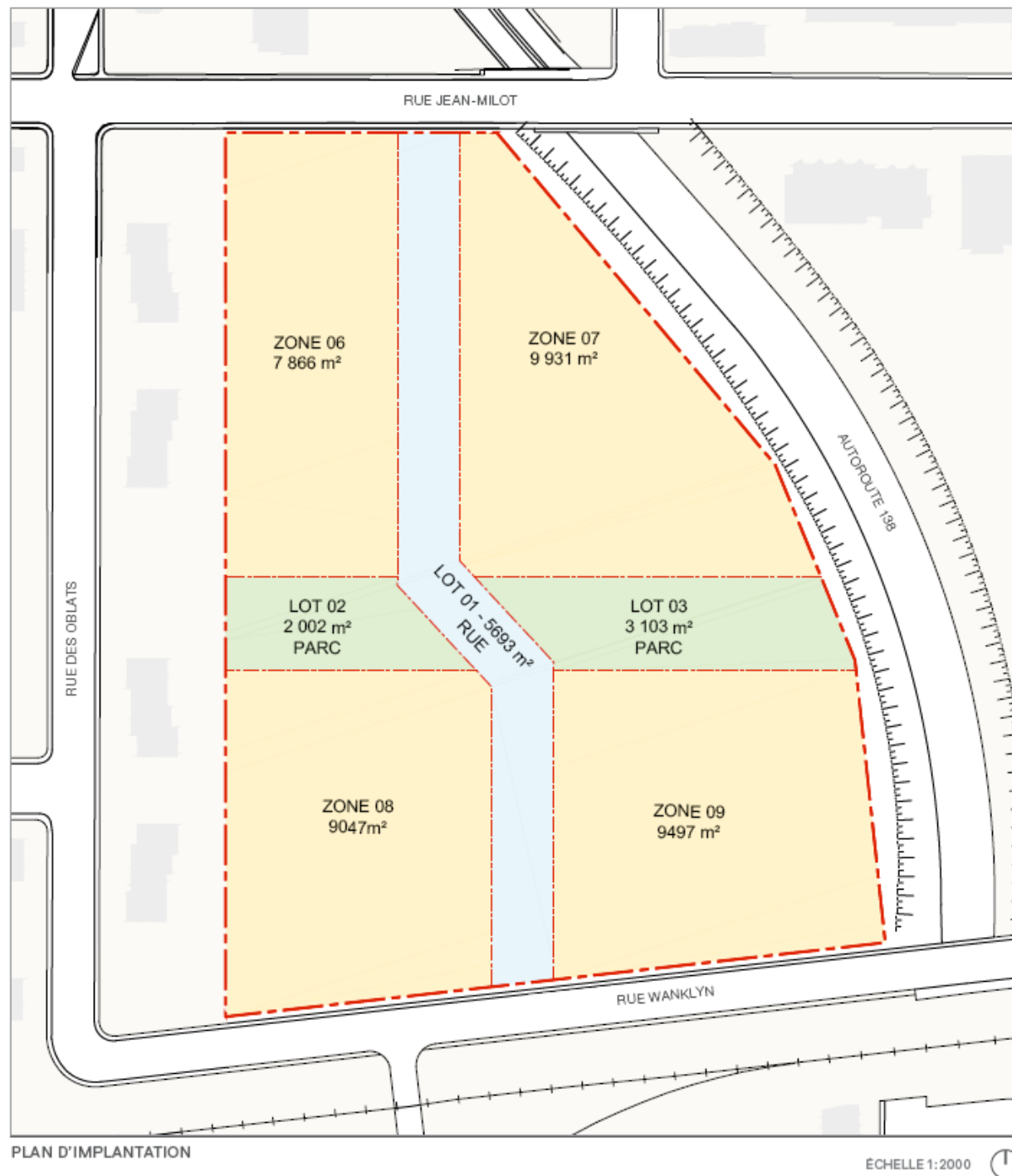
(1) Zone pouvant faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble

 Zone visée



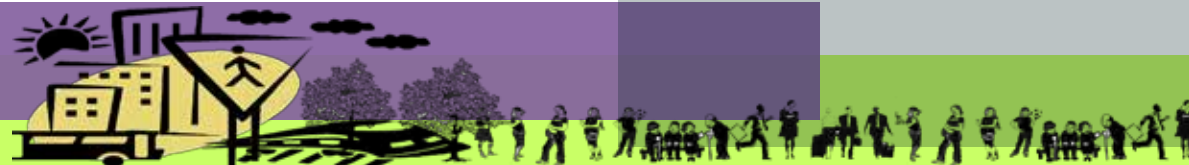
10. Paramètres réglementaires

10.4 Statistiques de développement



Statistiques de développement

	Superficie de terrain (m²)	Superficie d'implantation (m²)	Pourcentage d'implantation	Superficie construite (m²)	COS	Hauteur en étages
LOT-01 Rue	5693					
LOT-02 Parc	2002					
LOT-03 Parc	3103					
Total	10798					
ZONE-06	7866	3 387	43,1 %	14 019	1,78	3 à 6
ZONE-07	9931	3851	38,8 %	23 780	2,39	3 à 8
ZONE-08	9047	4298	47,5 %	17 191	1,90	4
ZONE-09	9497	3940	41,5 %	19312	2,03	4 à 6
Total	36341	15 476	42,6 %	74302	2,04	3 à 8
Total	47 139					



VIVRE RESPIRER
SANTÉ URBAINE TRANSPORT
RÉALISER ENVIRONNEMENT

Version modifiée 12-02-2015
LaSalle
Montréal
Direction de l'aménagement urbain
et des services aux entreprises