



ÎLOT WANKLYN ARRONDISSEMENT LASALLE

PRÉSENTATION À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

FONDS IMMOBILIER DE SOLIDARITÉ FTQ

Le Fonds de solidarité est le plus grand réseau québécois d'investissement en capital de développement. Par sa gouvernance et ses codes d'éthique, il agit comme un investisseur socialement responsable et soucieux d'un développement économique humain et durable.

Le Fonds immobilier de solidarité FTQ, nommé Fonds immobilier dans le reste de ce document, est propriétaire du terrain visé et porteur du projet depuis le début des démarches menées auprès de la ville. Il s'est adjoint les services en design urbain et urbanisme de la firme Lemay afin de l'accompagner dans la conception du redéveloppement de l'îlot Wanklyn et ce, tout au long du processus d'approbation auprès des instances visées.



- 1 ESPACE MV3, DORVAL
- 2 LE GRAHAM, VILLE MONT-ROYAL
- 3 LE MISCÉO, LÉVIS
- 4 LE VERSO, LACHINE

ÎLOT WANKLYN

ARRONDISSEMENT LASALLE

PRÉSENTATION À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL



PROJET DE DÉVELOPPEMENT | AOÛT 2015

N°	DATE JJ / M M / AA	ÉMISSIONS
01	05 / 08 / 2015	Présentation à l'Office de Consultation Publique de Montréal

INTRODUCTION

MISE EN CONTEXTE

PHILOSOPHIE DU PROJET / 11

LOCALISATION / 12

CONTEXTE URBAIN / 13

SITE / 14

CONDITIONS EXISTANTES / 16

TIPOLOGIES RÉSIDENTIELLES / 18

PROPRIÉTÉ / 19

ANALYSE URBAINE / 20

SECTEUR D'ÉTUDE / 20

PROPOSITION DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

PARTI D'AMÉNAGEMENT / 26

OBJECTIF ET VISION DE DÉVELOPPEMENT / 26

PRINCIPES D'INTÉGRATION URBAINE / 28

PARTI DE DÉVELOPPEMENT / 34

STATISTIQUES DE LOTISSEMENT / 34

STATISTIQUES DE DÉVELOPPEMENT / 35

COUPES GÉNÉRALES ET DISTRIBUTION VOLUMÉTRIQUE / 36

PERSPECTIVES / 38

COUPE DU PARC / 43

PARTI PAYSAGER / 44

CONCEPT D'ORGANISATION DU DOMAINE PUBLIC / 44

COUPES DE RUE / 46

INSPIRATIONS / 48

ÉVOLUTION DU PROJET / 54

ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE / 54

PROJET / 55

ANNEXES

ANNEXE 1 : ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT / 58

ANNEXE 2 : ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE / 60

ANNEXE 3 : ÉTUDE DE CIRCULATION / 61

ANNEXE 4 : ÉTUDE QUALITATIVE DES ARBRES / 62

INTRODUCTION

Le Fonds immobilier de solidarité FTQ (Fonds immobilier) a acquis l'**îlot Wanklyn** en 2006 et travaille depuis à mettre en valeur cette propriété à des fins résidentielles. L'îlot Wanklyn est localisé au sud-ouest de l'arrondissement de LaSalle de la ville de Montréal. Il occupe un vaste terrain de plus de 47 000 m² (507 400 pi²), délimité par les rues Wanklyn, des Oblats et Jean Milot, et la route 138.

Situé à proximité de plusieurs points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain (gare de train de banlieue de LaSalle et terminus d'autobus Lafleur/Newman) et de nombreux équipements communautaires (établissements scolaires, installations récréosportives, etc.), l'îlot Wanklyn s'insère dans un secteur à dominante résidentielle. Le site, opéré pendant plusieurs années à des fins industrielles, est aujourd'hui vacant et à l'abandon. Les deux bâtiments industriels qui y étaient implantés ont été démolis. Le site est **zoné « résidentiel »** depuis la fin des années 1980.

Le projet de développement immobilier présenté dans les pages qui suivent est **le fruit d'un long processus et d'une série de démarches engagées depuis plusieurs années déjà**. En effet, depuis 2010, le Fonds immobilier et ses partenaires potentiels collaborent étroitement avec les services de l'arrondissement de LaSalle pour concevoir un projet exemplaire (en termes de requalification urbaine, d'aménagement et de programmation), qui réponde aux besoins existants et aux attentes de l'ensemble des parties impliquées.

L'objectif poursuivi par la présente démarche est essentiellement de faire approuver, par l'adoption d'un règlement, un **plan d'aménagement d'ensemble** intégré au contexte urbain environnant. Ce plan d'aménagement d'ensemble est encadré par des principes, normes et critères d'intégration et de développement définis via le projet de règlement proposé en mars 2015 par l'arrondissement de LaSalle en vertu de l'article 89 de la Charte de la ville de Montréal. L'architecture du projet est présentée à titre indicatif et illustre une mise en œuvre possible qui tient compte de l'option du projet actuellement considérée.



Le nouveau développement s'inscrit dans les grandes orientations et objectifs du plan d'urbanisme de l'arrondissement de LaSalle, et en respecte les paramètres réglementaires applicables, en termes de hauteur et de densité sans pour autant viser à en atteindre les limites maximales. Le plan d'urbanisme autorise, en effet, un maximum de 12 étages, alors que le projet propose une limite de 8 étages.

Le projet de redéveloppement de l'îlot Wanklyn vise **la consolidation d'un secteur résidentiel faisant une large place aux familles et à la mixité sociale**. Pour atteindre cet objectif, le Fonds immobilier s'est engagé à mettre en œuvre la **Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels** qui prévoit un minimum de 15% de logements abordables et de 15% de logements communautaires dans les nouveaux projets immobiliers, et à intégrer une grande proportion de logements comptant au moins 2 chambres à coucher pour répondre aux besoins des familles avec enfants.

Le **plan d'ensemble** intègre donc trois types de produits immobiliers : un premier type en développement privé qui pourrait se faire sous forme de copropriétés ou d'unités locatives, un deuxième type en logements abordables et un troisième type en logements communautaires.

Le projet présentement considéré par le Fonds immobilier implique un partenariat éventuel avec la **Société d'habitation et de développement de Montréal** (SHDM), société paramunicipale œuvrant pour le développement de logements à prix abordables, **Merlin Immobilier**, spécialisé en gestion et développement immobilier, l'**Office municipal d'habitation de Montréal** (OHM), organisme sans but lucratif, et l'**Atelier habitation Montréal** (AHM), groupe de ressources techniques pour la construction de logements communautaires. Cet éventuel partenariat, qui prend en charge les composantes en logements abordables et communautaires, a été responsable de déterminer la programmation en termes de type de bâtiments, de nombre d'unités et de typologies des logements, de même que de définir leur implantation dans le plan d'ensemble. Le projet ici présenté illustre donc l'option retenue par le Fonds immobilier et ses éventuels partenaires. Il repose sur la signature de lettres d'intérêt qui précèdent les ententes de développement liant les différents partenaires et le Fonds immobilier (une copie de ces lettres d'intérêt est déposée devant l'Office de Consultation Publique de Montréal). Aussi, la réalisation de cette option reste logiquement dépendante de l'entrée en vigueur des modifications réglementaires demandées par l'arrondissement de LaSalle, tout comme des conditions de marché qui prévaudront au moment de la mise en œuvre du projet. Le Fonds immobilier précisera les modalités de mise en œuvre du volet de développement immobilier privé, une fois les modifications réglementaires établies. L'intention est de compléter la réalisation du plan d'ensemble dans un délai maximal de 3 à 5 ans, suite à l'adoption du règlement.

L'objectif est donc de **requalifier et densifier ce vaste terrain de friche industrielle** stratégiquement localisée au sein de l'arrondissement pour en faire un **secteur résidentiel consolidé**. Il s'agit de développer une **offre résidentielle diversifiée** tant au niveau des hauteurs et densités (variant de trois à huit étages), des produits proposés (logement abordable, logement communautaire, etc.) que des typologies offertes (superficie des logements, nombre de chambres, etc.). La mise en œuvre de ce projet résidentiel permettra d'engager le renouveau du secteur et de créer de la valeur dans cette partie de l'arrondissement de LaSalle aujourd'hui négligée.

La vision et les objectifs de développement du projet peuvent être résumés ainsi :

- Créer de la valeur dans ce secteur de l'arrondissement LaSalle;
- Développer l'offre résidentielle par l'apport de près de 790 unités;
- Favoriser une variation dans la densité et les typologies (maisons de ville, immeubles de moyenne et plus forte densité, etc.);
- Offrir un parc immobilier diversifié (logements communautaires, logements locatifs conventionnels, copropriétés, accès à la propriété via les programmes de logement abordables, etc.) pour encourager une grande mixité sociale et répondre aux besoins de l'ensemble des populations (familles, premiers acheteurs, personnes âgées, etc.);
- Créer un nouveau milieu de vie convivial, comprenant une part importante d'espaces verts récréatifs innovants;
- Développer un projet phare de qualité, axé sur le renouveau du secteur.



ÎLOT WANKLYN
MISE EN CONTEXTE

PHILOSOPHIE DU PROJET

Le projet vise à contribuer au redéveloppement du quartier et plus largement à la revitalisation de cette partie de l'arrondissement, dans une perspective de mise en valeur des espaces encore disponibles (et ils sont rares) et selon l'objectif affiché d'en faire un milieu de vie de qualité, destiné en priorité aux familles.

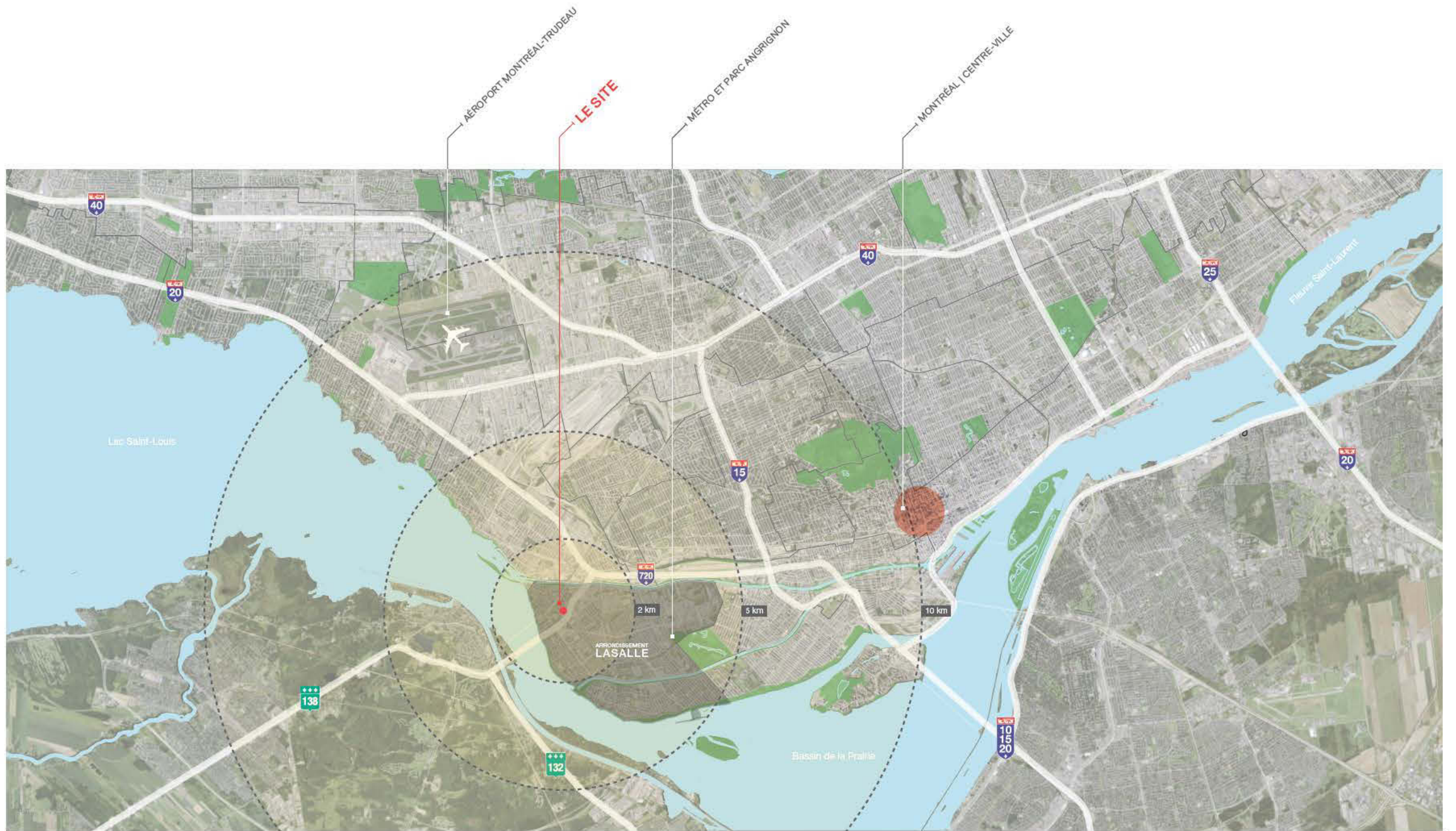
Rappelons que le projet s'inscrit dans l'un des axes majeurs de développement de la vision exprimée par l'arrondissement de LaSalle, via sa politique familiale adoptée en 2007. Ce document met, en effet, en évidence le vieillissement de la population de LaSalle caractérisé, d'une part, par la diminution du poids des plus jeunes dans la population totale, mais également par une nette croissance de la population âgée de plus de 50 ans. Aussi, même si cette tendance peut s'observer, de façon générale, à l'échelle de l'ensemble de l'île de Montréal depuis plusieurs années, cette situation conduit l'arrondissement à vouloir mettre en place les moyens nécessaires pour contrer cette dynamique lourde.

À cela s'ajoute un autre constat déterminant, à savoir la qualité et la nature du parc immobilier local. En effet, les logements sont souvent vieux, principalement de tenure locative et la très grande majorité requiert un entretien régulier. Toutefois, en misant sur les forces du territoire (localisation, équipements, services, etc.), l'arrondissement de LaSalle a retenu cinq principes directeurs guidant la politique familiale :

- Reconnaître que la famille contribue au dynamisme de l'arrondissement;
- Encourager et valoriser les initiatives des familles qui désirent améliorer la qualité de leurs milieux de vie (facilite la prise en charge);
- Favoriser l'accessibilité aux services en fonction des besoins et des réalités des familles;
- Imaginer et développer l'arrondissement afin de mettre en valeur des milieux de vie stimulants pour les familles;
- Reconnaître la diversité et la contribution des organismes et des bénévoles à l'amélioration des conditions de vie des familles.

C'est pour toutes ces raisons que le Fonds immobilier et ses potentiels partenaires entendent promouvoir le caractère familial, mais aussi communautaire, du projet. Le concept accorde une large place aux logements familiaux dans le cadre de programmes d'accessibilité à la propriété, avec des unités résidentielles offrant plus d'une chambre et un environnement propice à l'épanouissement des enfants, ne serait-ce qu'en proposant des aménagements et équipements notamment destinés à cette clientèle.





CONTEXTE RÉGIONAL



LOCALISATION

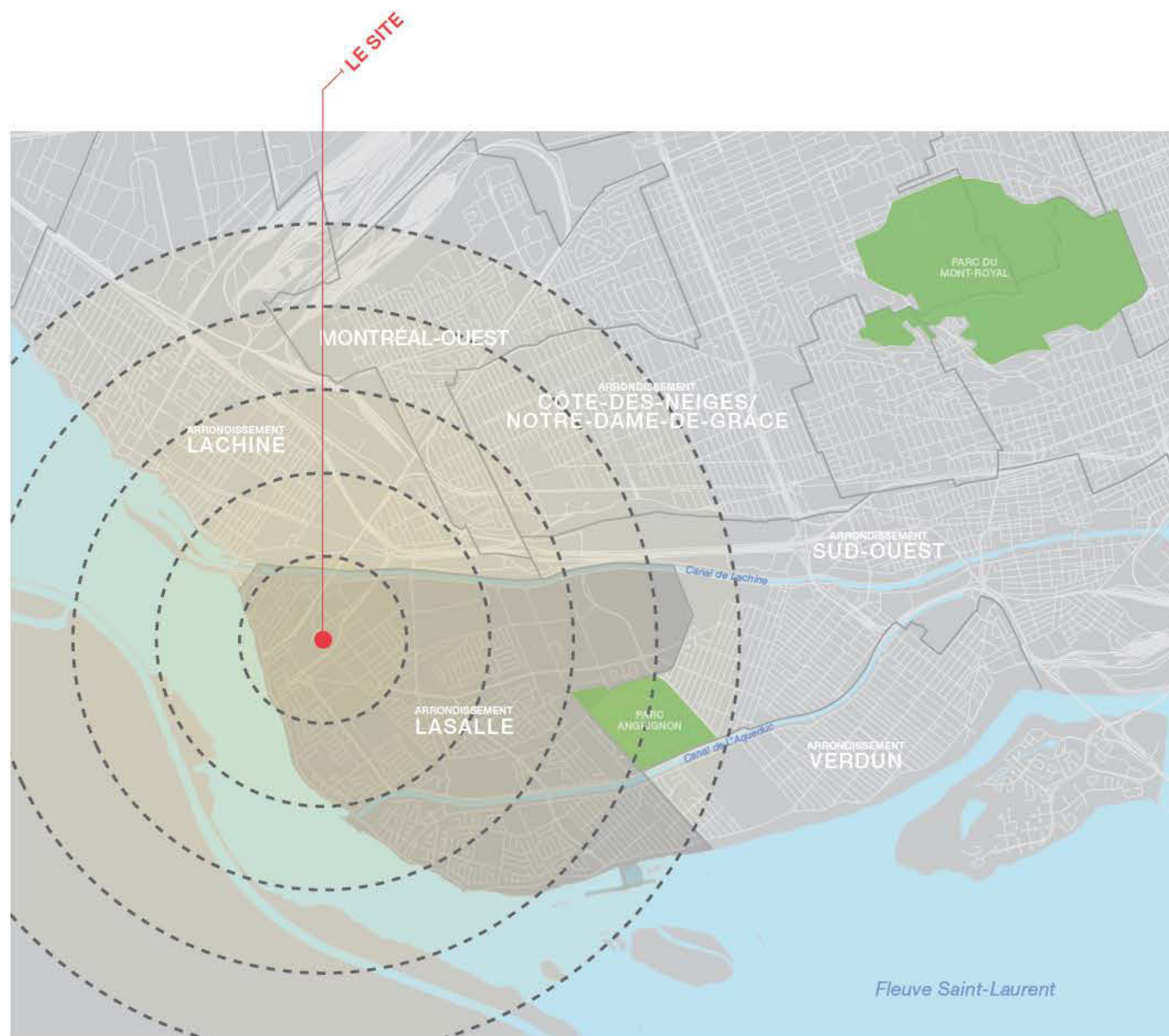
CONTEXTE URBAIN

Localisé dans la pointe sud-ouest de l'île de Montréal, l'îlot Wanklyn s'insère dans la portion ouest de l'arrondissement de LaSalle. Bien desservi en transports, commerces et emplois, ce site bénéficie d'un statut enviable tant à l'échelle de l'arrondissement que plus largement au niveau métropolitain.

Il borde la route 138, qui relie Montréal à la Rive-sud en franchissant le Saint-Laurent au niveau du pont Honoré-Mercier, et est situé à quelques centaines de mètres de la voie ferrée empruntée par la ligne de train de banlieue Delson/Montréal. À cette position stratégique, à proximité d'infrastructures autoroutières et ferroviaires majeures, s'ajoute la présence de grands pôles à l'échelle de l'arrondissement et des secteurs limitrophes. Mentionnons, entre autres, le secteur Angrignon, incluant le parc urbain, la station de métro et le centre commercial éponymes.

Outre les réseaux routiers et ferroviaires, l'îlot Wanklyn se place aussi au cœur d'un réseau d'axes récréatifs et panoramiques, à la rencontre du canal de Lachine et des berges du fleuve Saint-Laurent.

Cette situation lui confère ainsi un statut de milieu de vie urbain à part entière. C'est notamment cette localisation stratégique qui a permis à LaSalle de se développer depuis l'établissement des premières colonies. Encore aujourd'hui, avec le quartier Highland à proximité, l'îlot Wanklyn s'intègre dans un secteur résidentiel familial, pourvu de services à la communauté et de commerces de proximité.



CONTEXTE LOCAL

SITE

L'environnement immédiat de l'îlot est caractérisé par la présence de grands axes d'infrastructures routières et ferroviaires. Le site borde la route 138, sur sa portion est, la rue Wanklyn, au sud, longeant la voie de chemin de fer desservant la zone industrielle. À l'ouest, le terrain voisine avec la cour arrière d'habitations multifamiliales, ayant front sur la rue des Oblats. Enfin, au nord, le site jouxte la rue Jean-Milot.

Alors que la portion contenue entre la voie ferrée et l'ouest du site est d'usage principalement résidentiel, les secteurs au sud de la rue Wanklyn et à l'est de l'autoroute 138 répondent à une vocation principalement industrielle. Le territoire est fortement marqué par la présence des imposantes barrières physiques, d'origine anthropique, qui ont façonné le développement du quartier et du paysage environnant. La poche résidentielle dans laquelle s'insère l'îlot Wanklyn forme, en effet, une communauté de voisinage relativement homogène à l'exception du terrain visé par le projet de redéveloppement. Les seuls liens avec l'extérieur sont les axes Wanklyn, Jean-Milot, des Oblats et Clément.



VUE OBLIQUE DU SITE | source: Bing maps



1



2



3



4



5



6



7



8

- 1 ROUTE 138
- 2 VUE DE L'ANCIENNE DISTILLERIE SEAGRAM'S
- 3 JARDINS COMMUNAUTAIRES CHARLES-NAGUY
- 4 COUR DE TRIAGE
- 5 USINE DE LEVURE FLEISCHMANN'S
- 6 LIGNE DE PYLÔNES LE LONG DE LA VOIE FERRÉE
- 7 PASSAGE PIÉTON ENTRE LES RUES WANKLYN ET AIRLIE
- 8 ANCIENNE RUELLE CHERRY ENTRE LES RUES JEAN-MILOT ET WANKLYN, DERRIÈRE LES HABITATIONS DE LA RUE DES OBLATS

CONDITIONS EXISTANTES



CONDITIONS EXISTANTES | source: Bing maps



1



2



3



- 1 PHOTOMONTAGE: VUE DE LA PROPRIÉTÉ BORDANT LA RUE WANKLYN
- 2 ROUTE 138
- 3 VUE PANORAMIQUE DE LA PROPRIÉTÉ BORDANT LA RUE JEAN-MILOT
- 4 VUE DE LA RUE WANKLYN VERS L'EST
- 5 VUE DE LA DALLE DE BÉTON AU SUD DE LA PROPRIÉTÉ

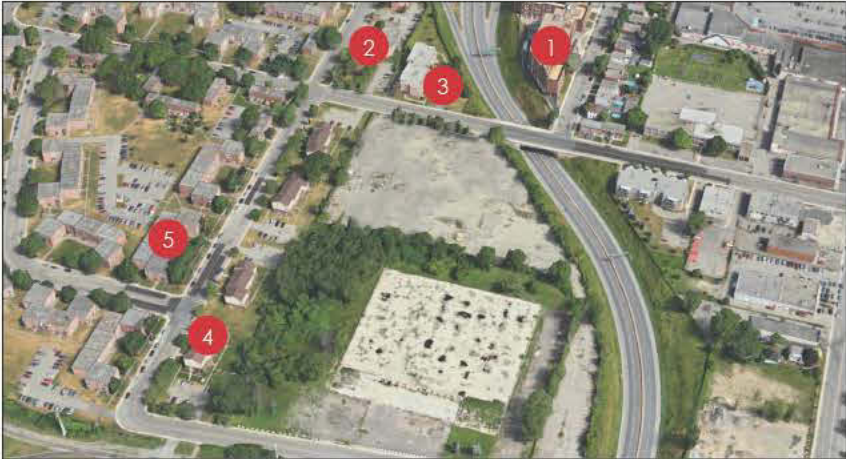


4



5

TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES



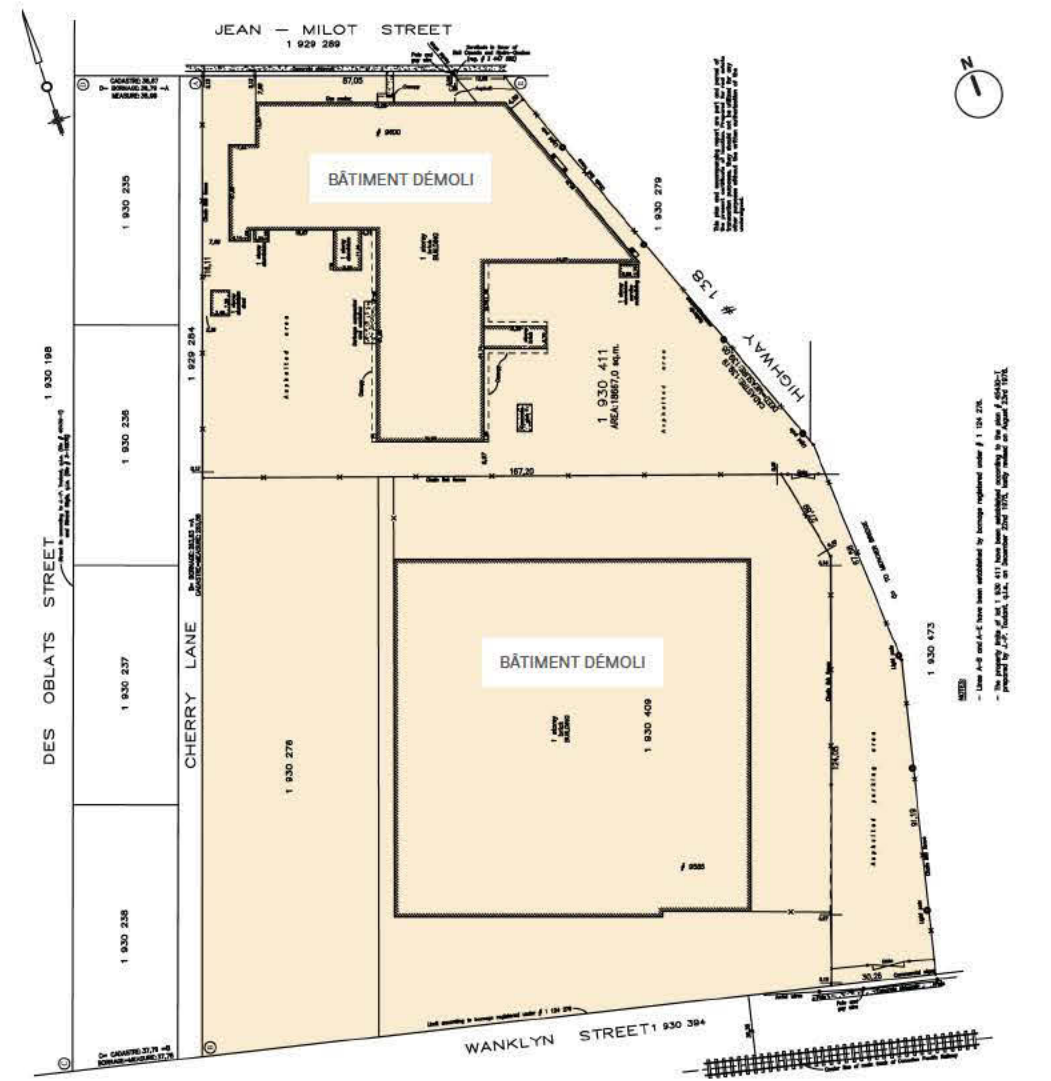
TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES | source: Bing maps



PROPRIÉTÉ

Le projet à développer couvre trois terrains totalisant une superficie de 47 139 m² (507 400 pi²).

Le terrain était auparavant occupé par deux bâtiments industriels de vaste implantation au sol, aujourd'hui démolis.



PLAN D'ARPENTAGE
SOURCE : LEMAY, LEMAY ET BÉGIS, ARPENTEURS-GÉOMÈTRES

ANALYSE URBAINE

SECTEUR D'ÉTUDE

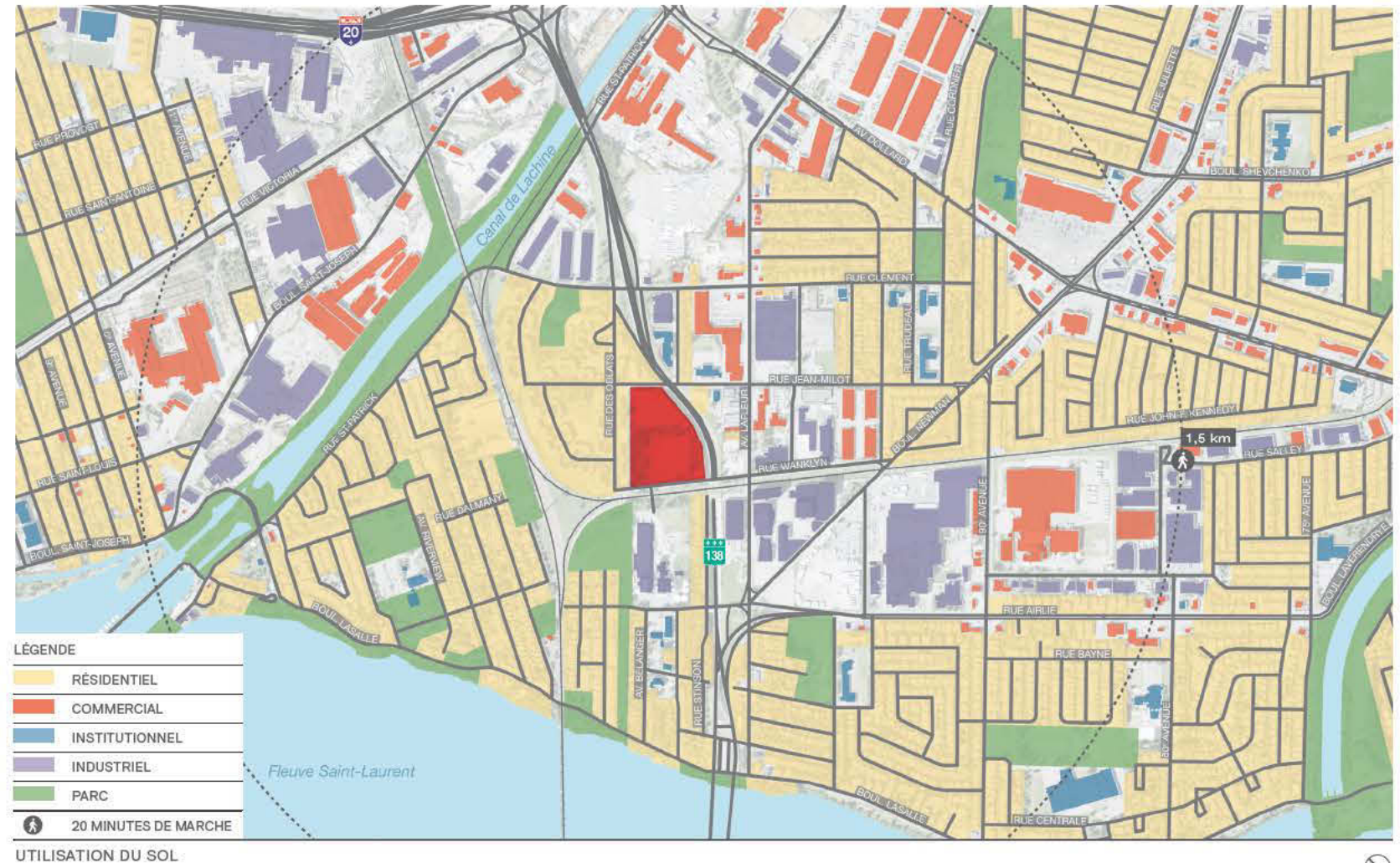
Le milieu dans lequel s'insère l'îlot Wanklyn est à géométrie variable. À petite échelle, il apparaît comme un élément anecdotique dans la composition urbaine du secteur, puisqu'il constitue l'unique terrain vacant non résidentiel des environs. Le site a été opéré à des fins industrielles durant des décennies avant d'arrêter ses activités, il y a quelques années. Les bâtiments ont depuis été démolis. Ce site est zoné « résidentiel » depuis la fin des années 1980.

À plus grande échelle, dans la portion ouest de l'arrondissement, hormis quelques lieux publics (équipements, parcs, hôtel de ville de l'arrondissement...), le territoire est largement dominé par la fonction résidentielle. Mais lorsque l'on franchit les barrières ferroviaires et autoroutières, le milieu devient plus morcelé, intégrant une variété plus affirmée d'usages.

L'avenue Lafleur constitue un axe important du quartier élargi, autour duquel on retrouve plusieurs regroupements fonctionnels. Sur le plan commercial, un premier pôle de proximité se détache autour de la Plaza Sami Fruits. Plus loin, la Place Newman constitue un second pôle, au niveau du boulevard Newman et de l'avenue Dollard. Plus largement, les tissus résidentiels des environs sont ponctués de pôles de services et d'équipements publics dispersés en petites grappes.

Entre la rue Wanklyn et la rue Arlie, subsistent encore de nombreuses industries majeures, marquant le paysage local. Plus on se rapproche du fleuve, plus la fonction résidentielle redevient dominante dans le paysage urbain.

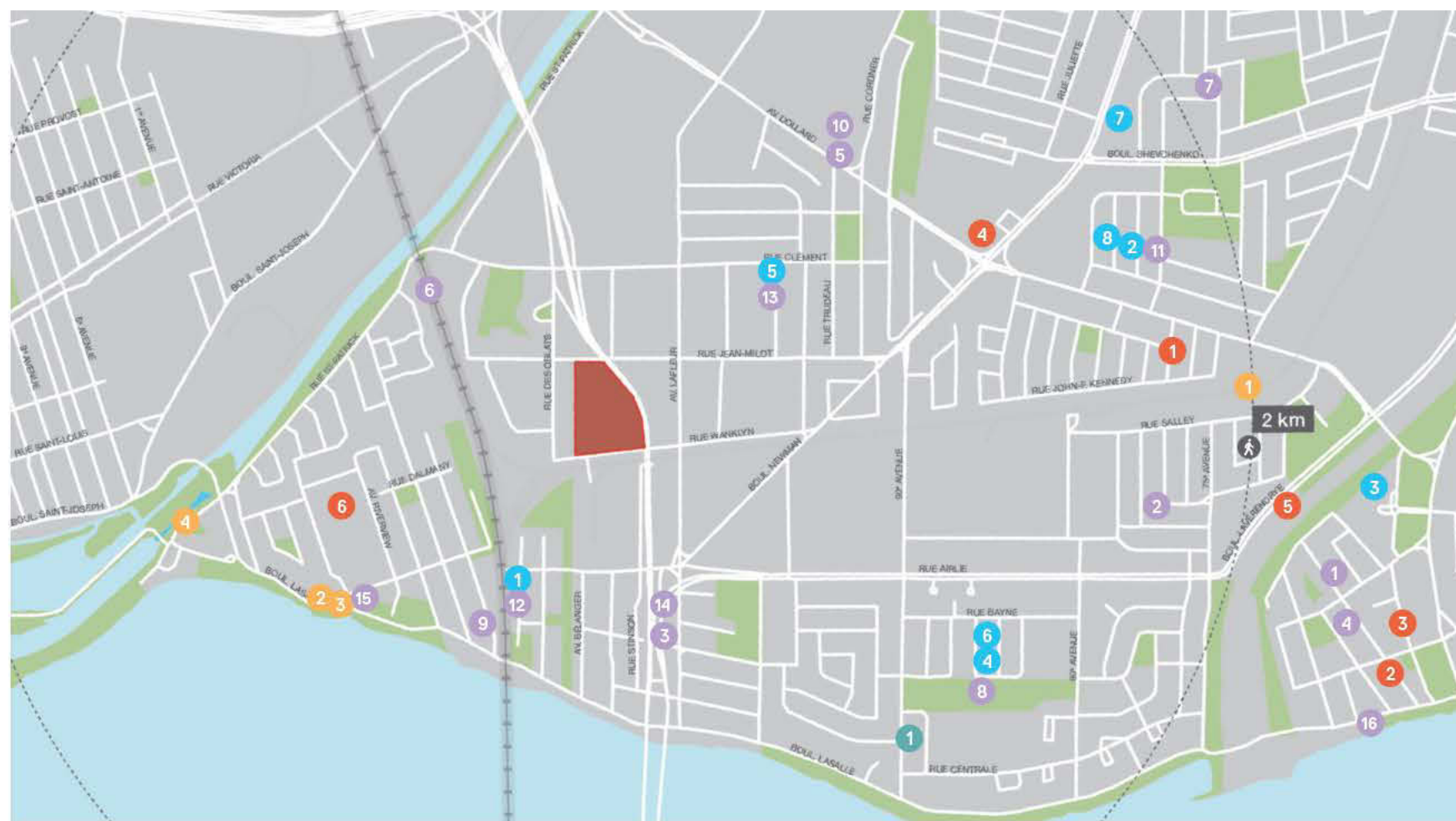
Si l'on s'intéresse plus particulièrement au bâti résidentiel, celui-ci se compose majoritairement d'habitations de faible densité, avec une hauteur oscillant généralement autour de deux à trois étages. Il s'agit principalement de plex, plus rarement de logements multifamiliaux.



ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

Le projet se situe en plein coeur d'un noyau communautaire. Les jeunes sont desservis à distance de marche par deux écoles primaires, situées à moins de 500 mètres du site et à moins de 2 km des écoles secondaires. Ils peuvent également profiter des installations sportives telles que l'aréna, la piscine intérieure, le parc de skate, les terrains de tennis ou encore les maisons de jeunes du quartier, et ce, à moins de 30 minutes de marche. Les

parcs de quartier offrent aussi des installations sportives telles que terrains de sport et aires de jeux. L'offre culturelle est comblée par la présence du moulin historique Fleming et le théâtre champêtre et de la bibliothèque l'Octogone. L'hôtel de Ville se trouve également dans le secteur patrimonial à proximité. L'hôpital général de LaSalle et le CLSC se trouvent à 2 km du site.



LÉGENDE

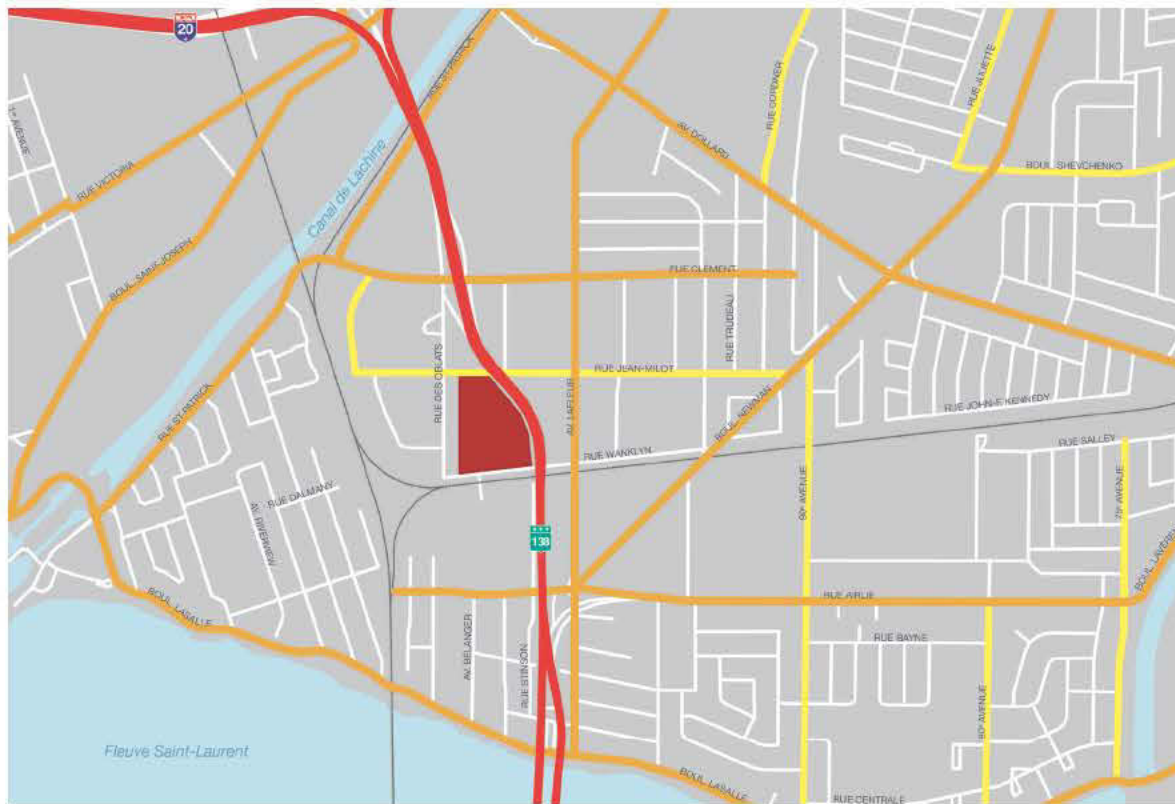
ÉCOLES PRIMAIRES	LOISIRS
1 ÉCOLE HENRI-FOREST	1 ARÉNA JACQUES-LEMAIRE
2 ÉCOLE LAURENDEAU-DUNTON	2 CENTRE SPORTIF DOLLARD-ST-LAURENT
3 ÉCOLE NOTRE-DAME-DES-RAPIDES	3 PARC HAYWARD
4 ÉCOLE PIERRE-RÉMY	4 PARC LACHARITÉ
5 ÉCOLE SAINTE-CATHERINE-LABOURÉ	5 PARC LEFEBVRE
6 ORCHARD ELEMENTARY	6 PARC MÉNARD
7 ST. LAWRENCE ACADEMY JUNIOR ELEMENTARY	7 PARC OUELLETTE
8 ST. LAWRENCE ACADEMY SENIOR ELEMENTARY	8 CENTRE DE TENNIS CAVELIER
ÉCOLES SECONDAIRES	9 SKATEPARK
1 ÉCOLE SECONDAIRE CAVELIER-DE LASALLE	10 CLUB GARÇONS ET FILLES DE LASALLE
CULTURE	11 LOISIRS LAURENDEAU-DUNTON
1 BIBLIOTHÈQUE L'OCTOGONE	12 LOISIRS SAINT-NAZAIRE
2 MOULIN FLEMING	13 LOISIRS SAINTE-CATHERINE-LABOURÉ
3 THÉÂTRE CHAMPÊTRE	14 MAISON DES JEUNES LA BICOQUE
4 MUSÉE LACHINE	15 MAISON DES PIONNIERS
SOINS ET SERVICES	16 SAUTE-MOUTON
1 CASERNE DE POMPIERS N° 65	30 MINUTES DE MARCHÉ
2 POSTE DE POLICE N° 13	
3 CENTRE D'HÉBERGEMENT DE LASALLE	
4 CLSC DE LASALLE	
5 HÔPITAL DE LASALLE	
6 HÔTEL DE VILLE	

ACCESSIBILITÉ

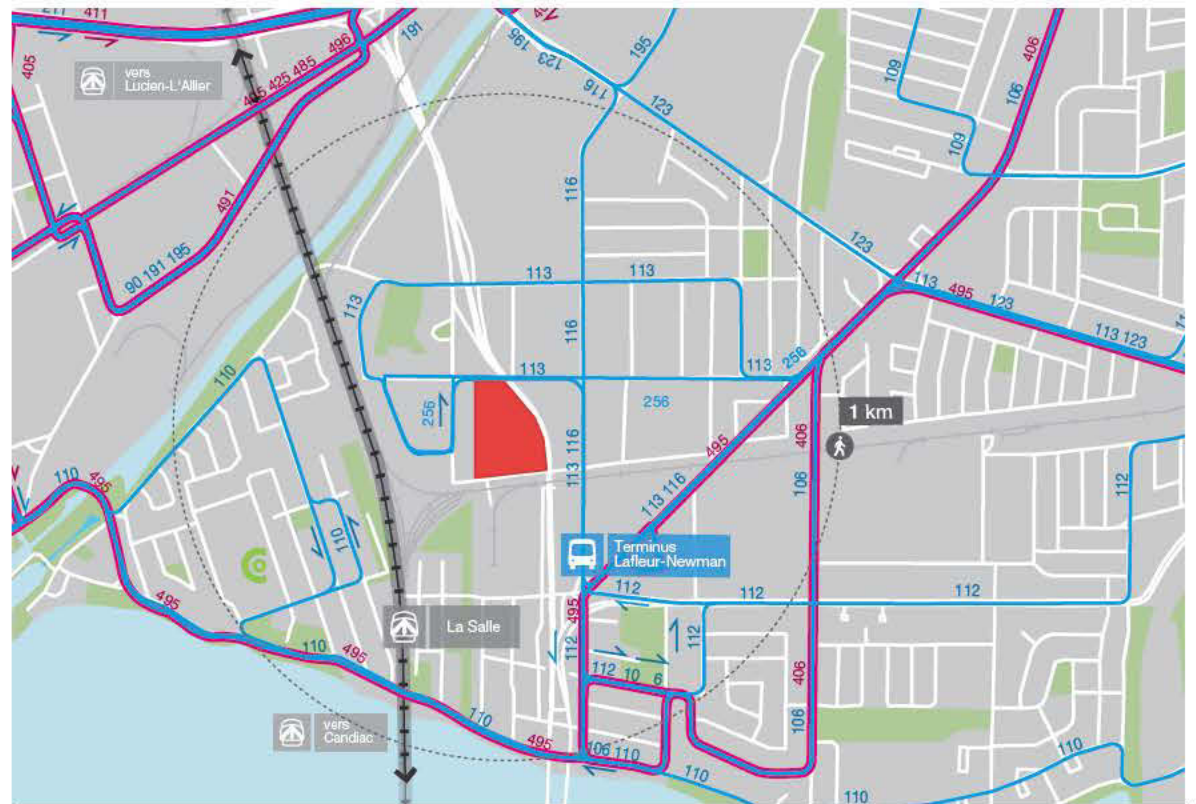
proximité confère au site une grande accessibilité. Des liens directs relient l'îlot visé au secteur situé à l'Est de la route 138, via les rues Clément, Milot et Wanklyn. La route 138 Ouest permet de se rendre sur la Rive-Sud de Montréal par le pont Honoré-Mercier en moins de cinq minutes. On peut également rejoindre l'autoroute 20 par la route 138 Est, et atteindre le centre-ville en moins de quinze minutes en voiture. La voie ferrée avec ses branches Nord-Sud et Est-Ouest ne permet aucun lien direct du secteur avec les parties adjacentes du tissu urbain, situées à l'Ouest et au Sud. La gare de train de banlieue LaSalle dessert toutefois le secteur. Les rues Jean-Milot et Wanklyn offrent un accès est-ouest.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Le réseau d'autobus de la STM offre une desserte variée en transport collectif. Un arrêt d'autobus local pour les circuits 113 et 256 est situé en bordure du site. Le terminus Newman-Lafleur, accessible à pied à moins de dix minutes, est le centre de transfert de sept trajets d'autobus réguliers et express. La station de métro Angrignon de la ligne verte est ainsi rejoignable en moins de 30 minutes. Une navette pour personnes âgées transite également à proximité du site. Une station d'autopartage Communauto est accessible à dix minutes de marche dans le stationnement de l'hôtel de ville. La gare de train LaSalle de la ligne de train de banlieue Lucien-L'Allier/Candiac se trouve de l'autre côté de la voie ferrée. Huit départs par matinée ont pour direction le centre-ville de Montréal. Le trajet est d'environ 20 minutes.



LÉGENDE	
	AUTOROUTE
	ARTÈRE PRINCIPALE
	COLLECTRICE
	RUE LOCALE
	VOIE FERRÉE



LÉGENDE	
	LIGNE RÉGULIÈRE
	LIGNE EXPRESS
	TRAIN DE BANLIEUE
	15 MINUTES DE MARCHÉ
	COMMUNAUTO

RÉSEAU VERT ET TRANSPORT ACTIF

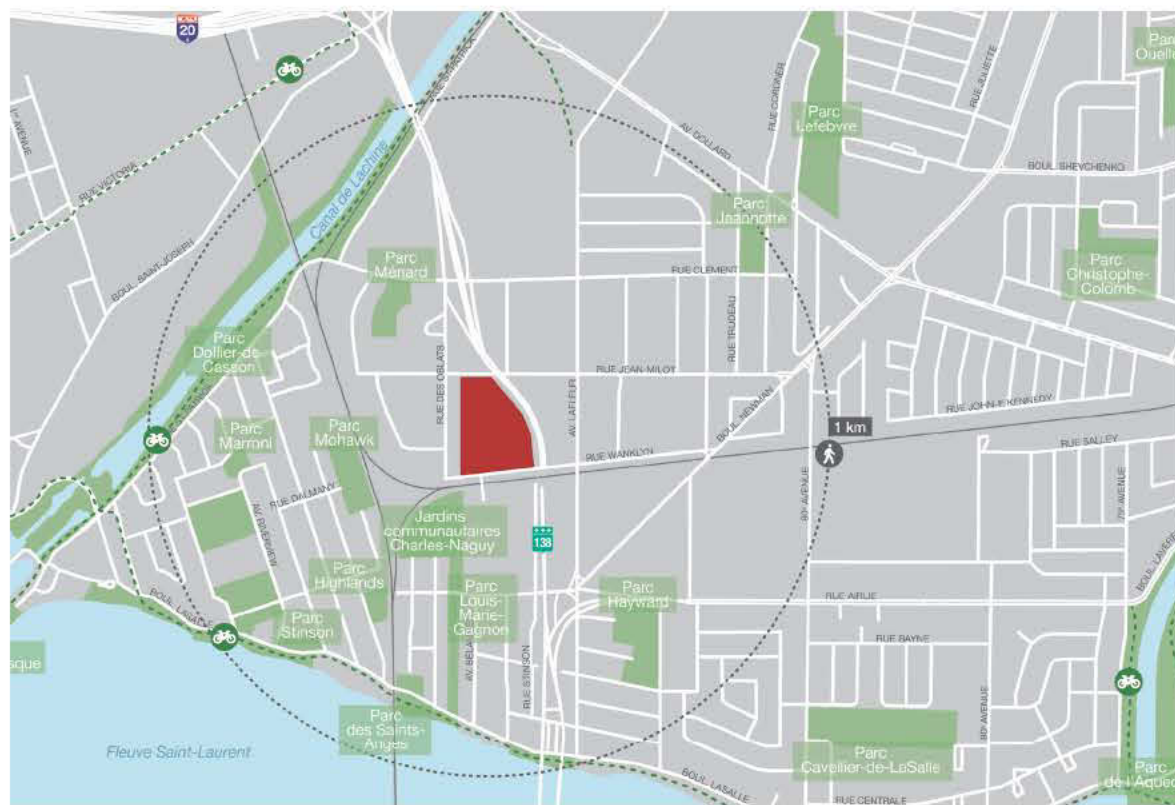
Des axes récréatifs majeurs se situent aux alentours du secteur et offrent de magnifiques percées visuelles : le parc linéaire du canal de Lachine au nord, le parc des Rapides bordant le boulevard LaSalle et le parc René-Lévesque dans l'arrondissement de Lachine.

Les parcs de quartier limitrophes au secteur sont : le parc Mohawk à l'ouest de la voie ferrée, le parc Ménard au nord et les jardins communautaires au sud de la voie ferrée. Le parc Angrignon, faisant partie du réseau des Grands parcs de la ville de Montréal, est localisé à 3 km du site.

Le site offre également une localisation privilégiée pour le vélo et le plein air. À moins d'un kilomètre, sur les berges du lac Saint-Louis, une piste cyclable panoramique fait partie du réseau cyclable municipal et du réseau provincial de la Route Verte. Un autre axe récréatif majeur longe le canal de Lachine et permet de rejoindre le Vieux-Montréal en toute sécurité dans le parc linéaire.

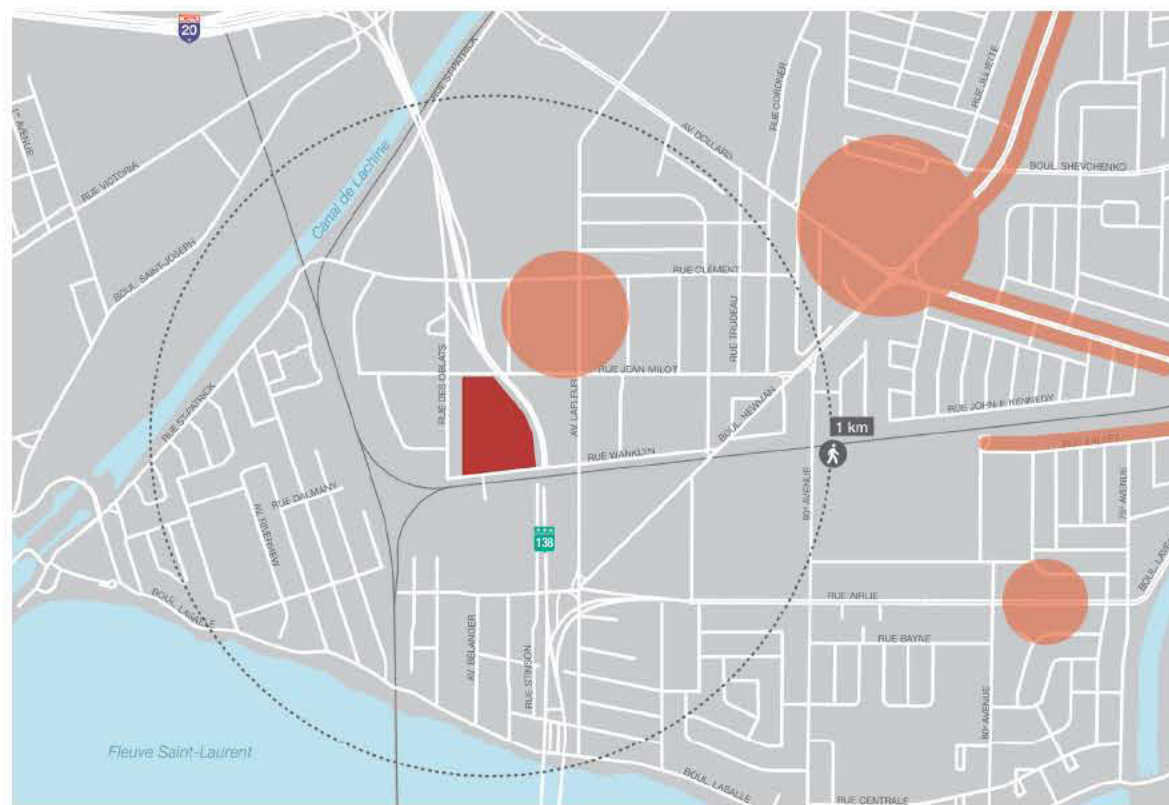
COMMERCES DE PROXIMITÉ

L'avenue Lafleur constitue le principal axe commercial situé à proximité du site. On y retrouve divers commerces de proximité tels qu'une épicerie, une poissonnerie ou encore des restaurants. À 1 km, se croisent deux artères commerciales majeures : le boulevard Newman et l'avenue Dollard, offrant biens courants et semi-courants. Le boulevard Newman mène au pôle commercial régional Angrignon, incluant le Carrefour Angrignon et plusieurs commerces de grandes surfaces.



LÉGENDE

- PARC
- PISTE CYCLABLE
- 15 MINUTES DE MARCHÉ

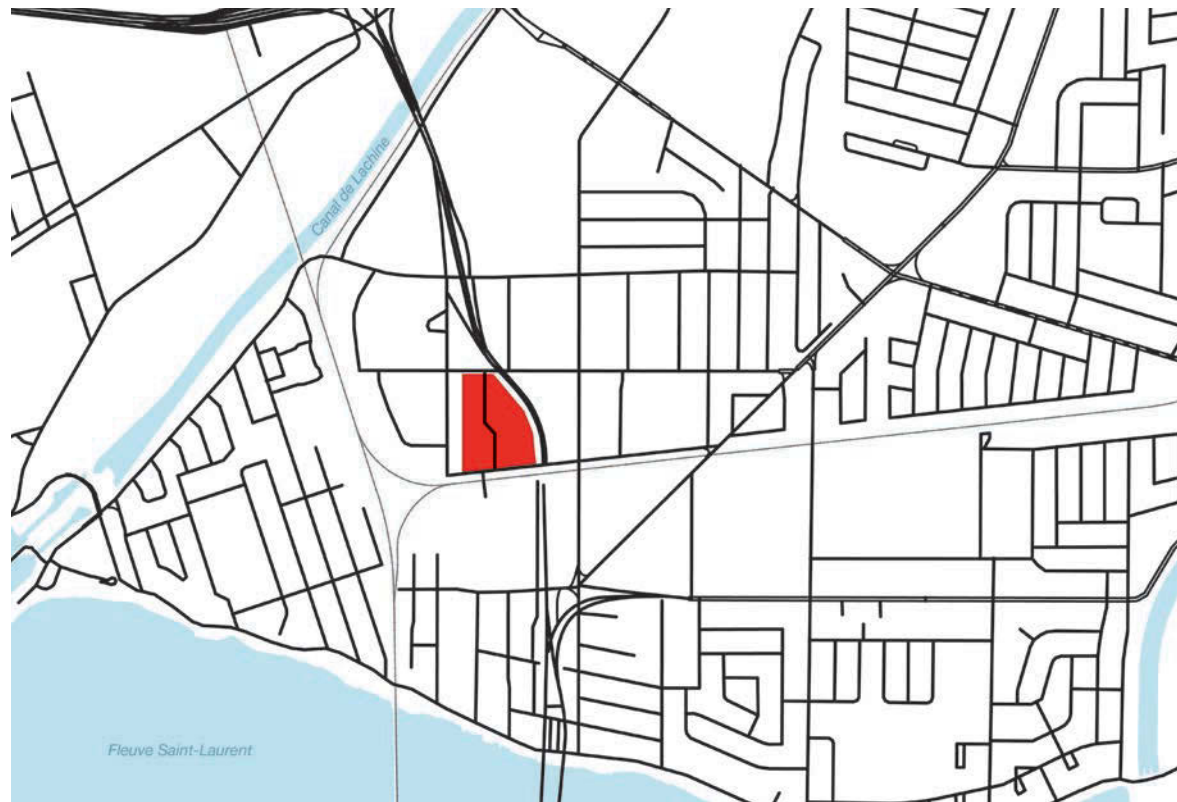


LÉGENDE

- ARTÈRE COMMERCIALE
- PÔLE COMMERCIAL
- 15 MINUTES DE MARCHÉ

TRAME

Les secteurs, à l'Ouest et au Sud des voies ferrées jusqu'aux abords du canal de Lachine et du fleuve St-Laurent, se caractérisent par une trame rectangulaire Nord-Sud typique et continue. La grille de rues du secteur d'étude contraste par sa trame atypique. Les axes Est-Ouest, rues Wanklyn, Jean-Milot et Clément, et les axes Nord-Sud, rue des Oblats et avenue Lafleur, constituent les axes primaires d'une structure viaire qui ne s'est pas développée et ramifiée en îlots rectangulaires typiques à l'instar des autres secteurs limitrophes. Les voies ferrées et la tranchée de la route 138 accentuent les ruptures de la trame générale et génère des milieux de vie discontinus.



TISSU URBAIN

Le secteur se caractérise par une diversité de typologies offrant des empreintes au sol de tous gabarits. Suivant la trame atypique de l'aire d'étude, les secteurs industriels se démarquent nettement par des bâtiments de vaste implantation qui occupent des îlots complets, alors que les vides s'apparentent la plupart du temps à des espaces d'entreposage et de manutention. Le tissu industriel contraste avec le grain fin et régulier des zones résidentielles. L'ouest du canal de Lachine se caractérise par son statut presque essentiellement industriel dont les bâtiments sont implantés irrégulièrement.



The background is a complex, abstract pattern of overlapping, semi-transparent green polygons in various shades, creating a low-poly, crystalline effect. The colors range from light, pale greens to deep, forest greens.

ÎLOT WANKLYN
PROPOSITION DE
DÉVELOPPEMENT
RÉSIDENTIEL



PARTI D'AMÉNAGEMENT

OBJECTIFS ET VISION DE DÉVELOPPEMENT

- Créer de la valeur dans ce secteur de l'arrondissement LaSalle
- Favoriser une variation dans la densité et les typologies
 - Maison de ville
 - Immeuble de moyenne densité 3 et 4 étages
 - Immeuble de plus forte densité de 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.



SAILLIE DES TROTTOIRS

ÉCRAN VÉGÉTAL /
MONTICULE LINÉAIRE
CONDO / LOCATIF

CONDO / LOCATIF

RUE PUBLIQUE
AVEC STATIONNEMENT
SUR RUE

CHAUSSÉE PARTAGÉE
SUR ÉLEVÉE

PARC CENTRAL AVEC
AIRES DE JEUX ET DE
DÉTENTE

LOGEMENT
COMMUNAUTAIRE

LOGEMENT ABORDABLE

SAILLIE DES TROTTOIRS

CONDO /
LOCATIF

RUE DES OBLATS

LOGEMENT
ABORDABLE

RUE WANKLYN

ROUTE 138

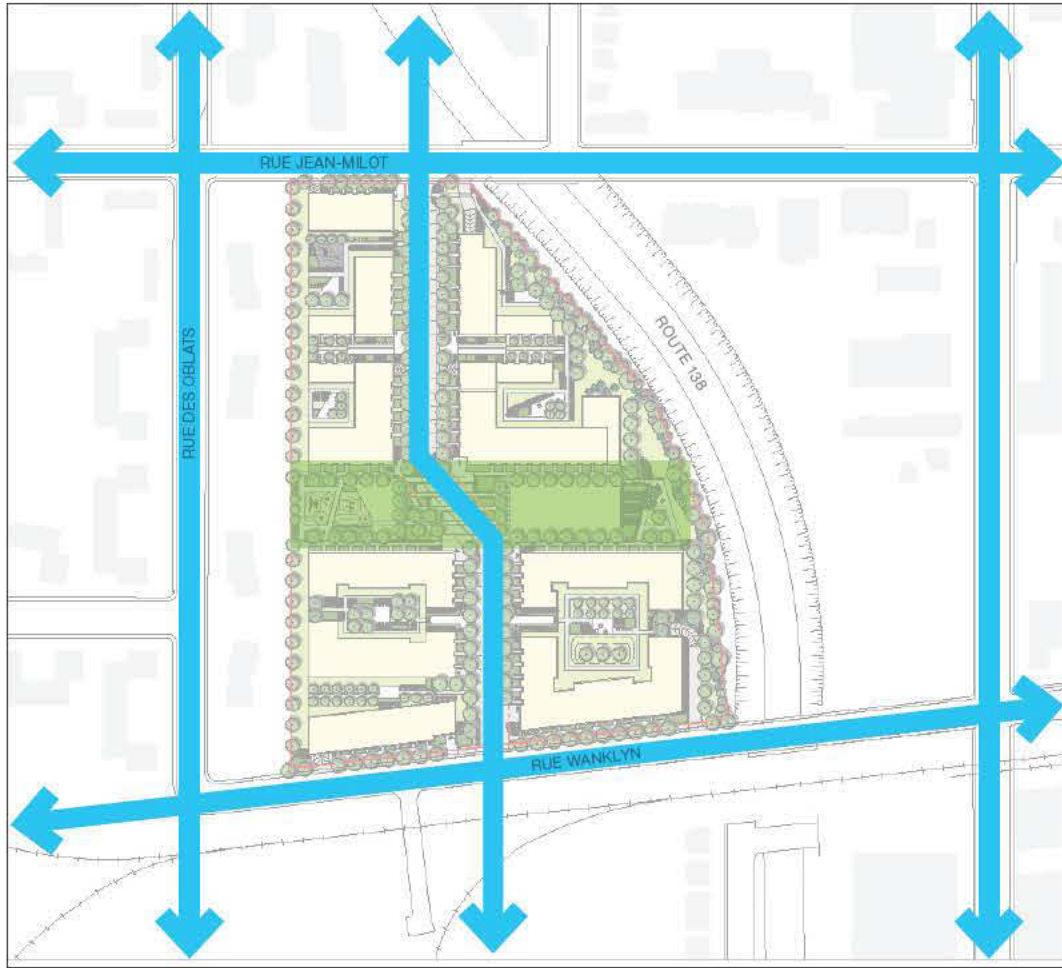
RUE JEAN-MILOT

PLAN D'ENSEMBLE

PRINCIPES D'INTÉGRATION URBAINE

GRILLE DE RUE

La grille de rues proposée s'inscrit dans la trame urbaine dominante. Elle permet d'ouvrir et de connecter, au nord et au sud, le nouvel ensemble aux secteurs environnants. La configuration atypique de l'îlot favorise un désaxement de la rue qui traverse un large espace public : un grand parc en plein cœur du nouveau développement.



ESPACES VERTS

Le parc public central constitue le principal espace vert du projet. Il s'insère dans un réseau vert se poursuivant le long de la nouvelle rue qui traverse l'ensemble du nouveau secteur (alignements d'arbres continus), mais également au cœur des îlots et en limites de propriété (aménagement d'un écran végétal sur les propriétés privées près de la route 138 afin de préserver les résidents des éventuelles nuisances).



IMPLANTATION DES BÂTIMENTS

L'implantation des nouveaux bâtiments se fait prioritairement en front des espaces publics proposés et existants, afin d'animer l'espace de la rue et de limiter les éventuelles nuisances sonores et visuelles principalement le long de la route 138.



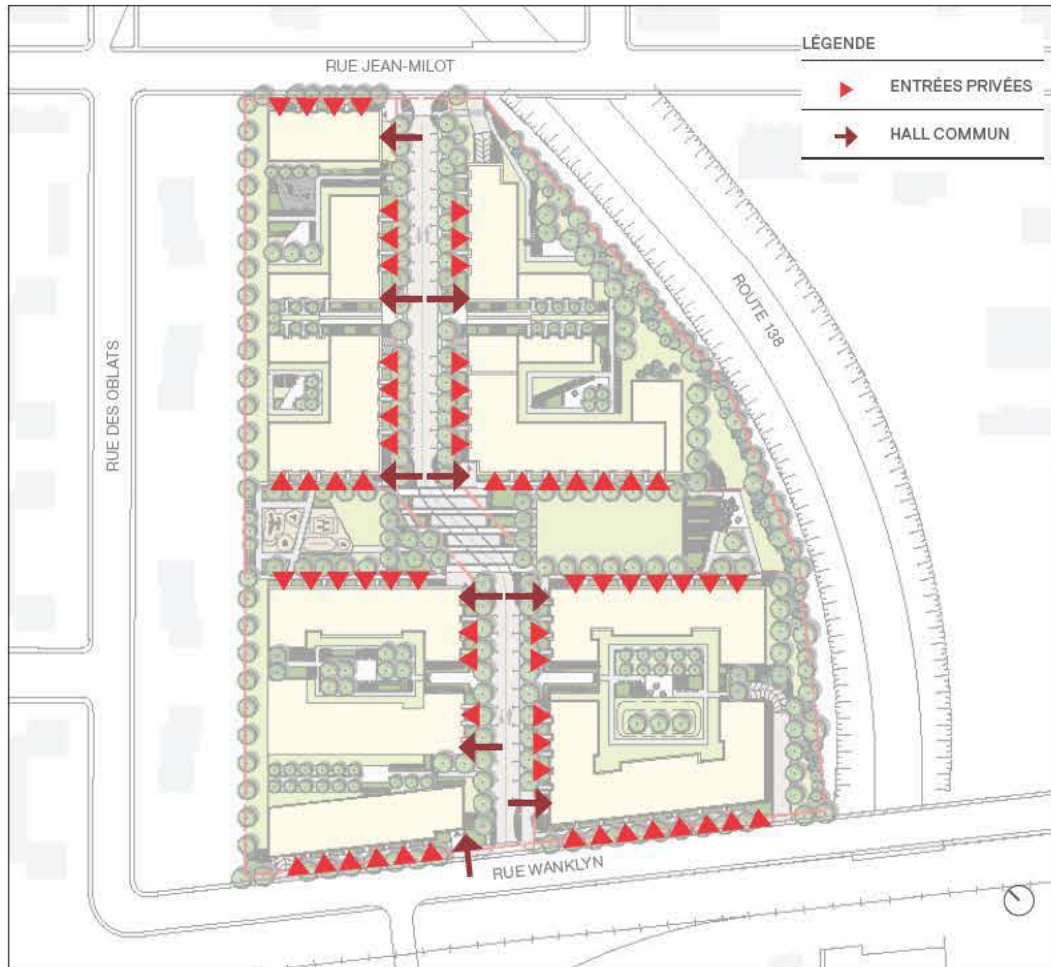
RÉPARTITION DES HAUTEURS

Les bâtiments de plus grande hauteur sont localisés à l'est, entre la nouvelle rue et la route 138, afin de créer une gradation harmonieuse des hauteurs en lien avec les bâtiments existants de la rue des Oblats.



ACCÈS PIÉTONS

Des entrées fonctionnelles clairement marquées et des entrées privées aux unités de logement ponctuent le domaine public en vue de favoriser l'animation sur le long de la rue et autour du parc central.



STATIONNEMENT SOUTERRAIN

Dans le but d'optimiser une implantation bâtie compacte et continue, le stationnement sera entièrement souterrain, occupant 1 ou 2 niveaux. Les accès aux stationnements se feront à partir de la rue Wanklyn et de la nouvelle rue proposée. Afin de minimiser le nombre d'accès et de limiter les entrées charretières à partir du parc, des accès communs (jumelés) seront favorisés.



STATIONNEMENT SUR RUE

Le stationnement sur rue proposera environ 50 cases, notamment pour les visiteurs.



MESURES D'ATTÉNUATION DE LA CIRCULATION

Les deux accès au site seront aménagés avec des saillies plantées, afin d'inciter les automobilistes à ralentir et réduire leur vitesse de circulation dans la rue locale.

La chaussée sera surélevée au niveau du parc central et des éléments de pavage distincts marqueront cet espace partagé entre piétons et automobilistes.



CADRAGE ARCHITECTURAL DES AXES

Un traitement architectural particulier au coin des bâtiments est prévu afin de mettre en valeur l'extrémité des axes et encadrer l'espace central au cœur du projet.



COMMERCES DE PROXIMITÉ

Les bâtiments implantés le long des rues Jean-Milot et Wanklyn pourraient, au besoin, accueillir des commerces de proximité au rez-de-chaussée, pour desservir la communauté environnante en complément de l'offre existante dans les environs.



RÉPARTITION DES TYPOLOGIES

Une large variété de produits immobiliers est prévue :

- Maisons de ville;
- Bâtiments multifamiliaux de moyenne densité;
- Bâtiments multifamiliaux de moyenne à haute densité.

Une importante proportion de logements de plus d'une chambre à coucher sera prévue pour répondre aux besoins des familles avec enfants.

Un minimum de 15% des unités seront dédiées au logement communautaire et 15% sont dédiés au logement abordable..

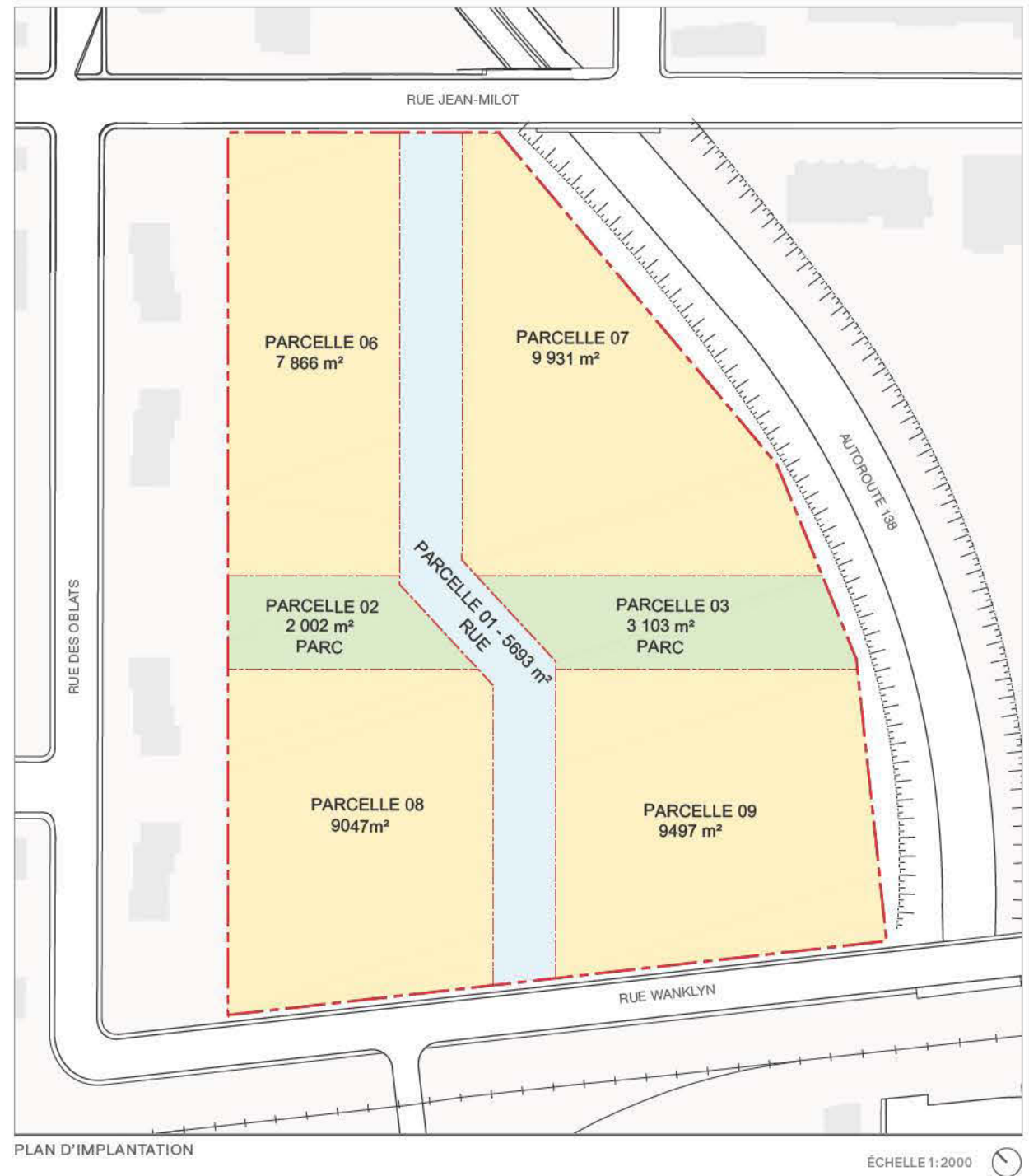
Le reste des unités sera pris en charge par le marché privé, en vente ou en location.



PARTI DE DÉVELOPPEMENT

STATISTIQUES DE LOTISSEMENT

	SUPERFICIE DE TERRAIN (M ²)	(%)
SUPERFICIE D'EMPRISE DE RUE	5 693	12,1%
SUPERFICIE DE PARC	5 105	10,8%
SUPERFICIE DE TERRAIN DÉVELOPPABLE	36 341	77,1%
SUPERFICIE DE TERRAIN BRUTE	47 139	100%

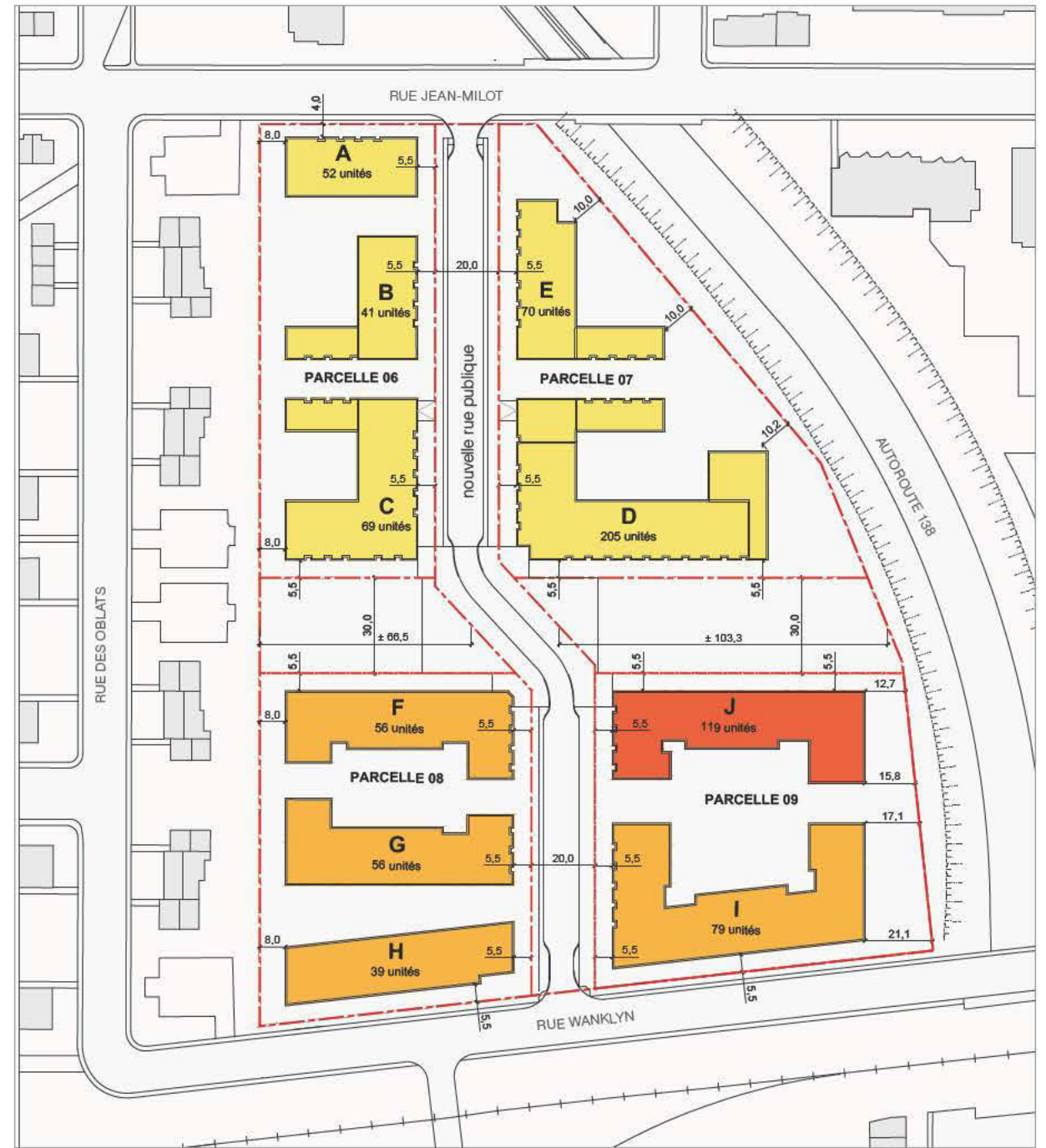


STATISTIQUES DE DÉVELOPPEMENT

	SUPERFICIE IMPLANTATION (M ²)	IMPLANTATION (%)	SUPERFICIE CONSTRUITE (M ²)	COS
PARCELLE 06	3 387	43 %	14 019	1,78
PARCELLE 07	3 972	40 %	23 780	2,39
PARCELLE 08	4 298	47 %	17 191	1,90
PARCELLE 09	3 940	41 %	19 312	2,03
TOTAL	15 597	43 %	74 302	2,04

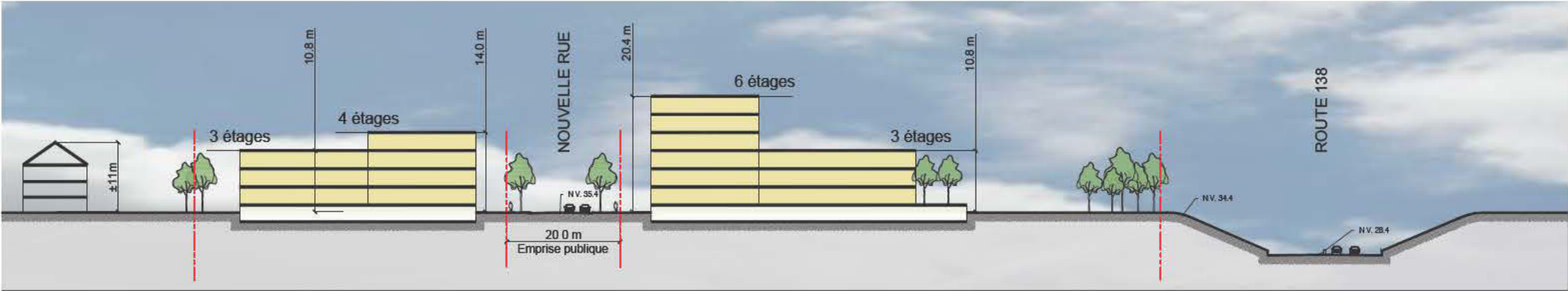
BÂTIMENT	NOMBRE D'UNITÉS	CASES DE STATIONNEMENT REQUISES	CASES DE STATIONNEMENT FOURNIES	RATIO DE STATIONNEMENT FOURNIES
A	52	52	52	1,0
B	41	41	41	1,0
C	69	69	69	1,0
D	205	205	205	1,0
E	70	70	70	1,0
F	56	56	56	1,0
G	56	56	56	1,0
H	39	39	39	1,0
I	79	79	79	1,0
J	119	60	60	0,5
TOTAL	786	727	727	0,92

Ratio de stationnement
 Pour condo locatif et logement abordable : 1 case par unité
 Pour logement communautaire : 0.5 case par unité

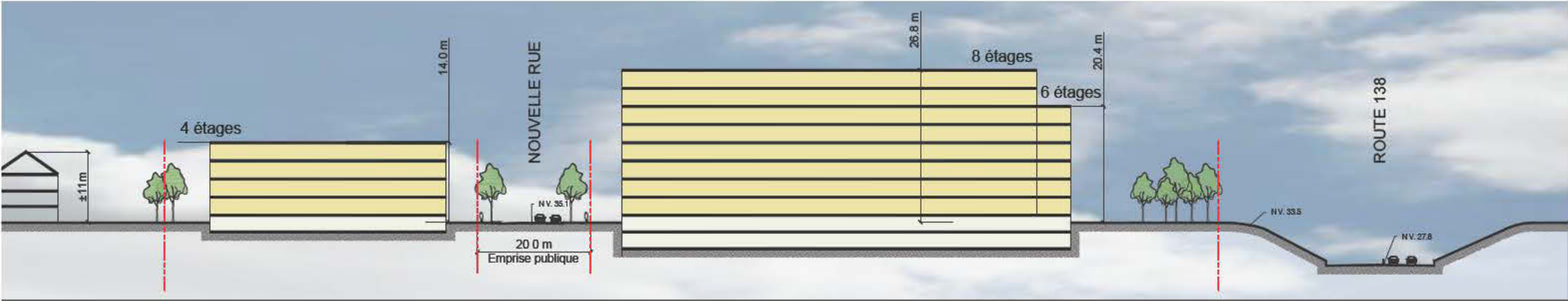


PLAN D'IMPLANTATION

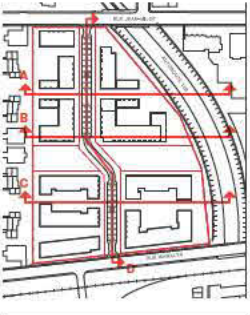
COUPES GÉNÉRALES ET DISTRIBUTION VOLUMÉTRIQUE



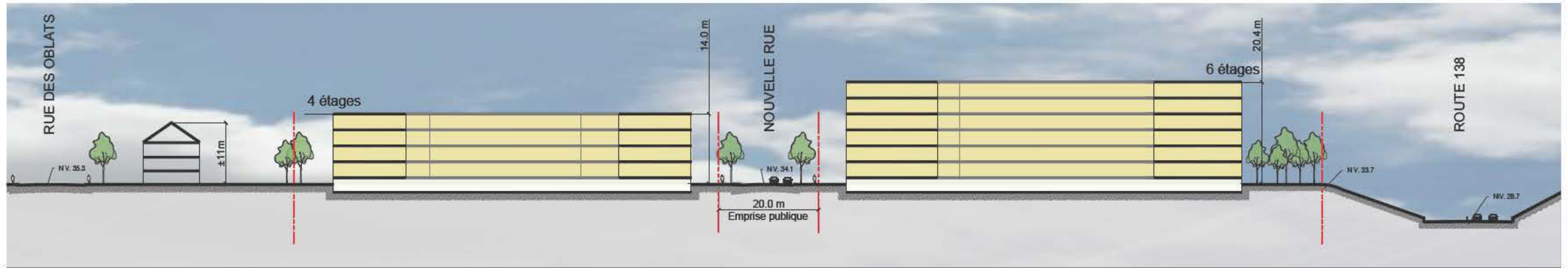
A | COUPE



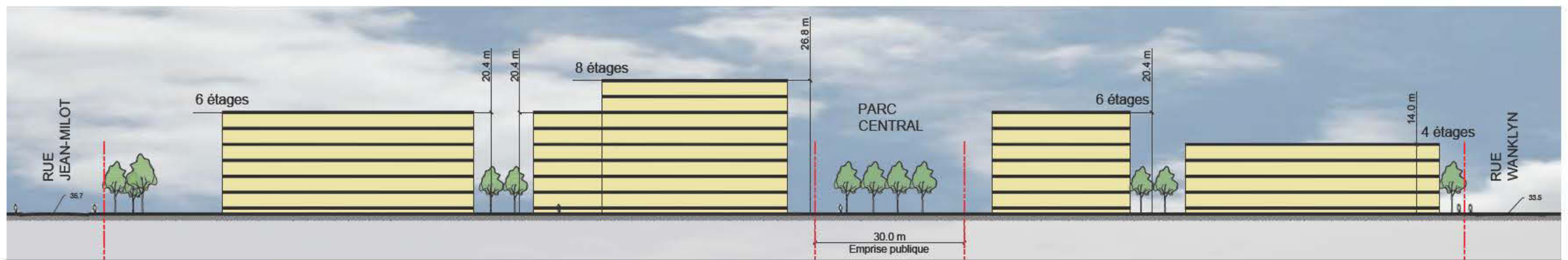
B | COUPE



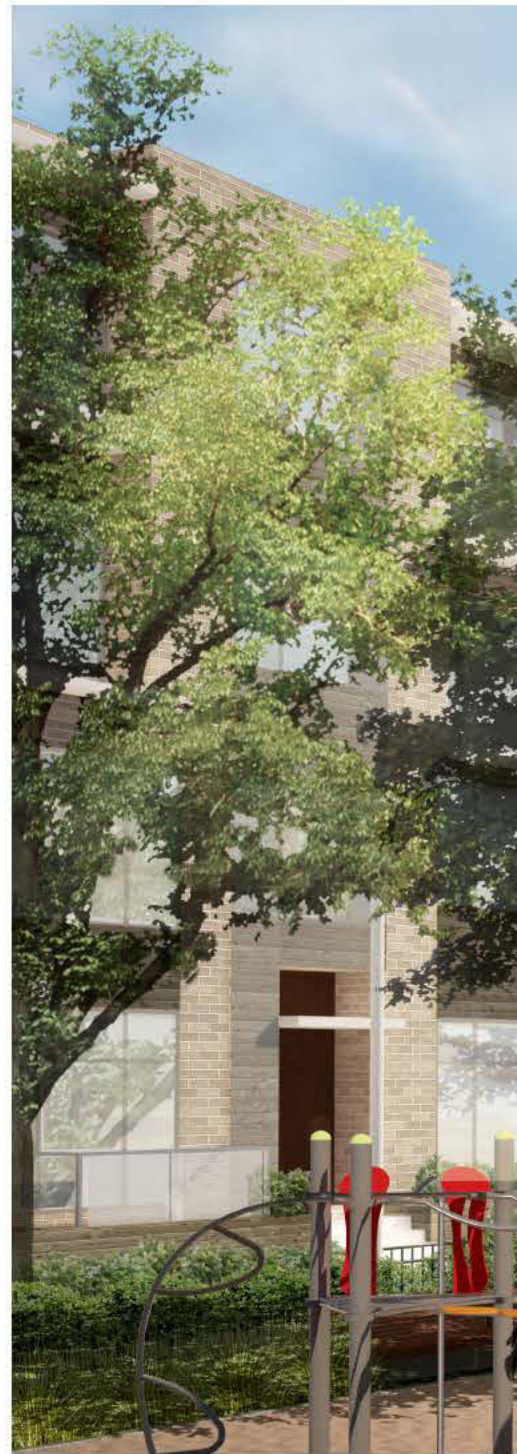
PLAN CLÉ



C | COUPE



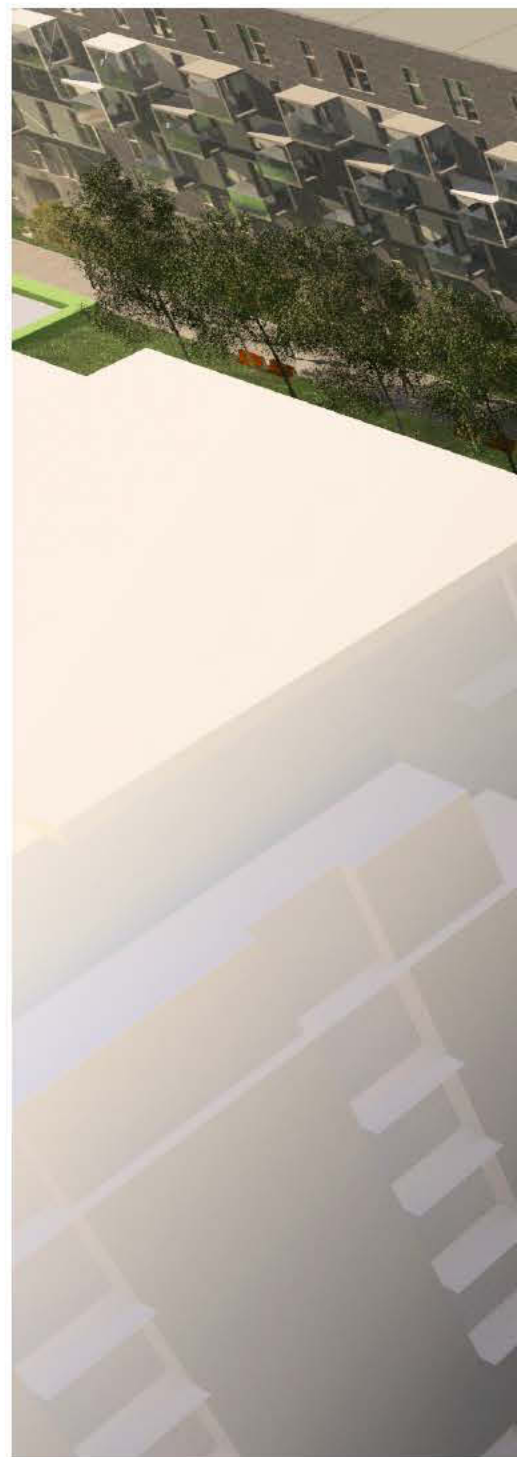
D | ÉLÉVATION



PERSPECTIVE



PERSPECTIVE | VUE SUR LE PARC CENTRAL

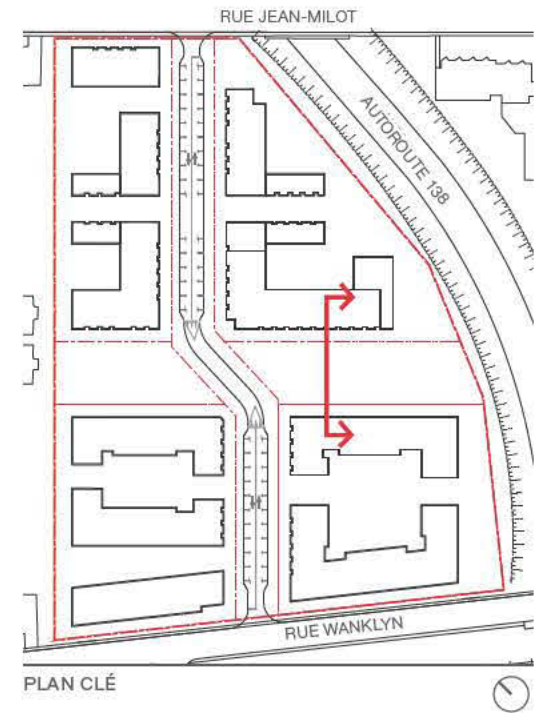


PERSPECTIVE



PERSPECTIVE | VUE SUR LE PARC CENTRAL ET LA RUE EN CHAUSSÉE PARTAGÉE



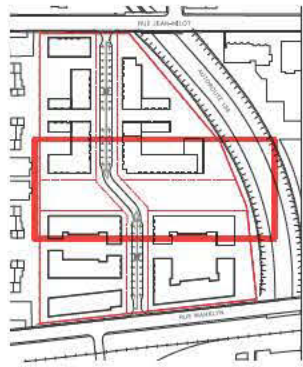


COUPE DE RUE | VUE SUR LE PARC CENTRAL

ÉCHELLE 1:200

PARTI PAYSAGER

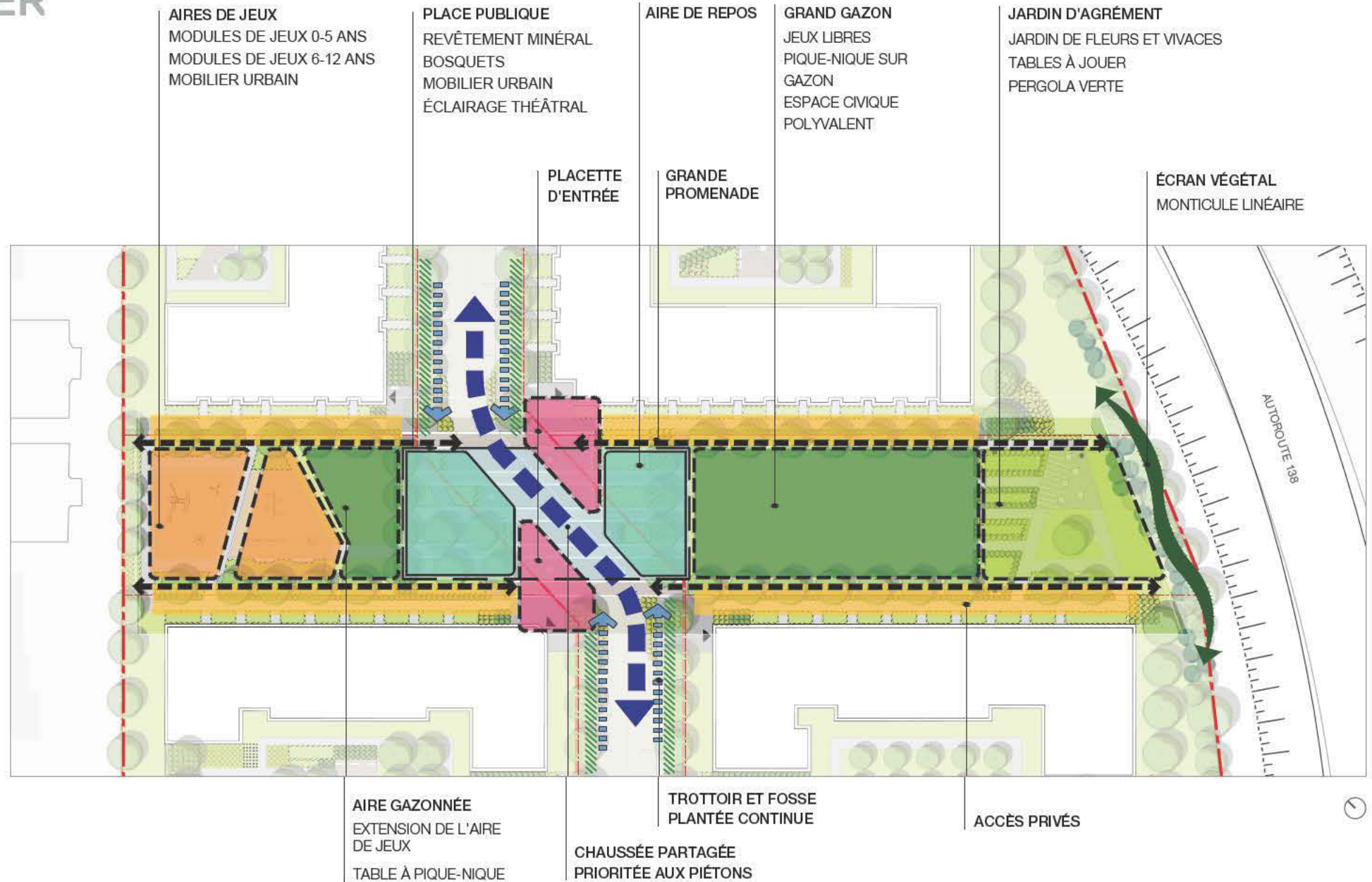
CONCEPT D'ORGANISATION DU DOMAINE PUBLIC



PLAN CLÉ

LÉGENDE

	ACCÈS VÉHICULAIRE PUBLIC
	TROTTOIR PUBLIC
	ACCÈS VÉHICULAIRE PRIVÉ
	TROTTOIR D'ACCÈS PRIVÉ
	ALIGNEMENT D'ARBRE
	ÉCRAN VÉGÉTAL



Le parti paysager est un élément structurant du plan d'ensemble. Les aménagements extérieurs sont déterminants pour favoriser l'épanouissement des habitants et assurer la qualité de ce nouveau milieu de vie. Lieux de rencontre, de détente et de divertissement, ils sont la scène privilégiée des interactions et activités, et jouent un rôle essentiel dans la définition et l'appropriation d'un espace par les citoyens. Ils contribuent également significativement à la protection de l'environnement et la mise en valeur des lieux.

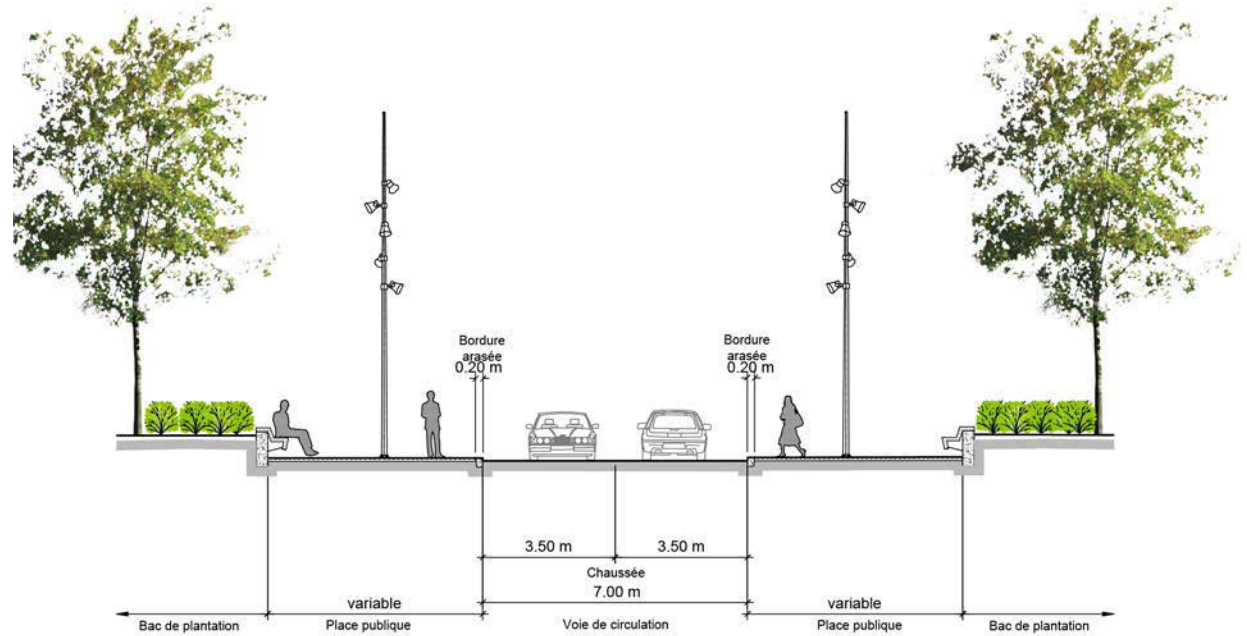
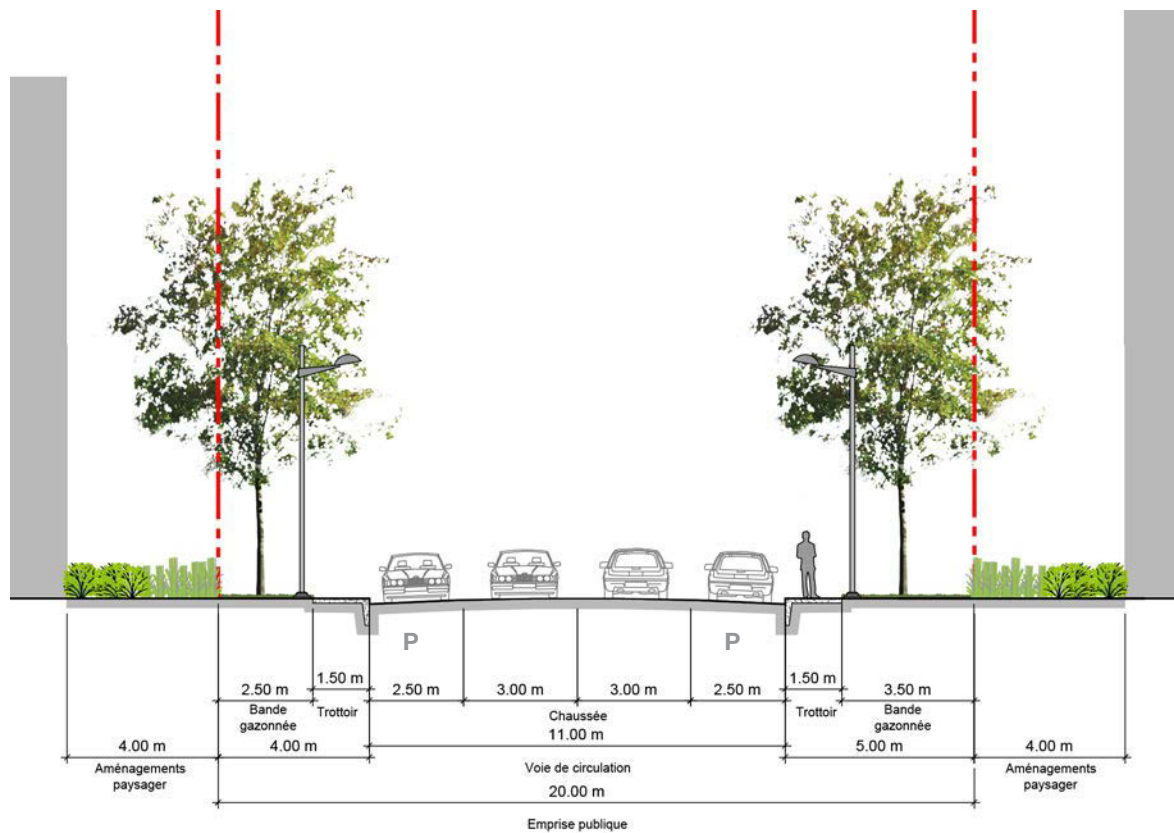
L'aménagement de ce nouveau secteur résidentiel vise ainsi la création d'espaces animés et de lieux apaisants dans un environnement préservé. Le plan d'ensemble est organisé à partir de deux types d'espaces extérieurs : le parc central et la rue publique.

PARC CENTRAL

Le parc central couvre une superficie de 5 105 m², formant un rectangle de 30 mètres de largeur par 170 mètres de longueur. Cœur et âme du projet, il rassemble, par ses aménagements, la diversité des résidents qui composent la communauté.



ÉCHELLE 1:1000 



COUPE DE RUE A | COUPE DE RUE TYPE PROPRE À L'ARRONDISSEMENT LASALLE, APPLIQUÉE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE POUR UN NOUVEAU PROJET DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL.

ÉCHELLE 1:200

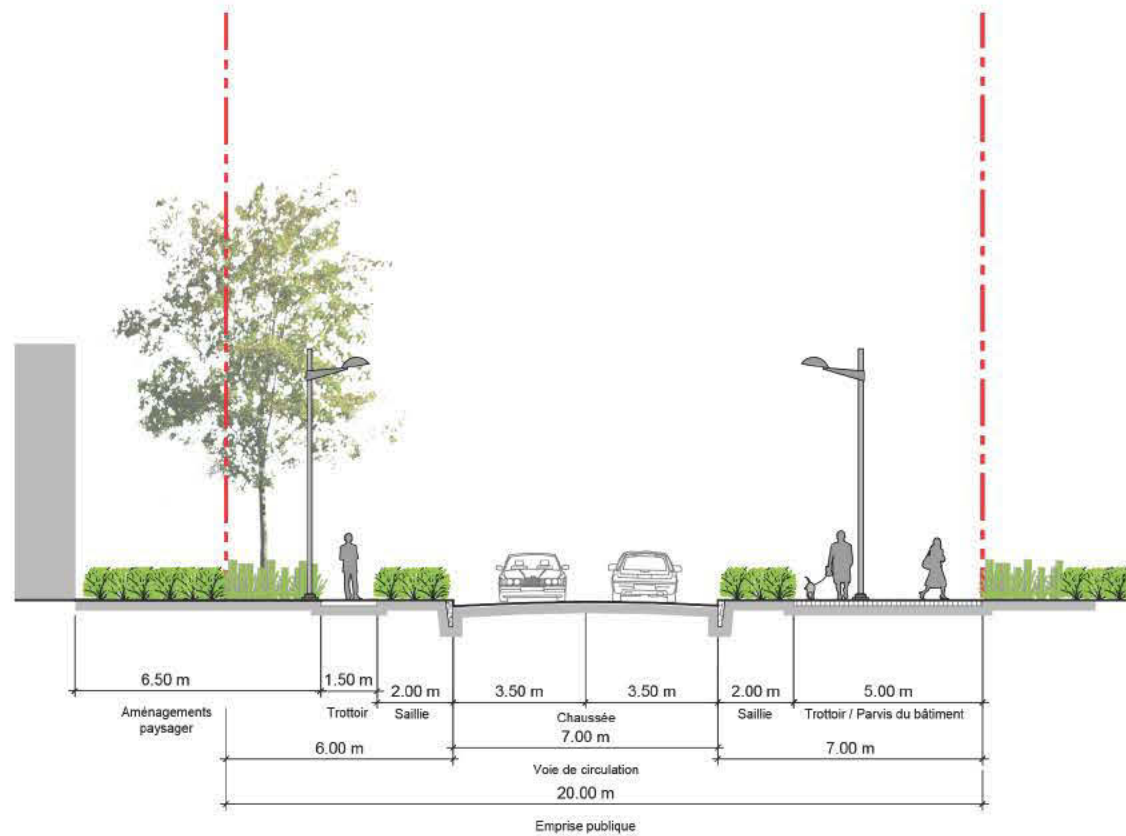
COUPE DE RUE B | JONCTION DE LA RUE AVEC LE PARC CENTRAL, AVEC RÉTRÉCISSEMENT ET SURÉLÉVATION DE LA CHAUSSEE, DONNANT PRIORITÉ AUX PIÉTONS

ÉCHELLE 1:200

RUE PUBLIQUE

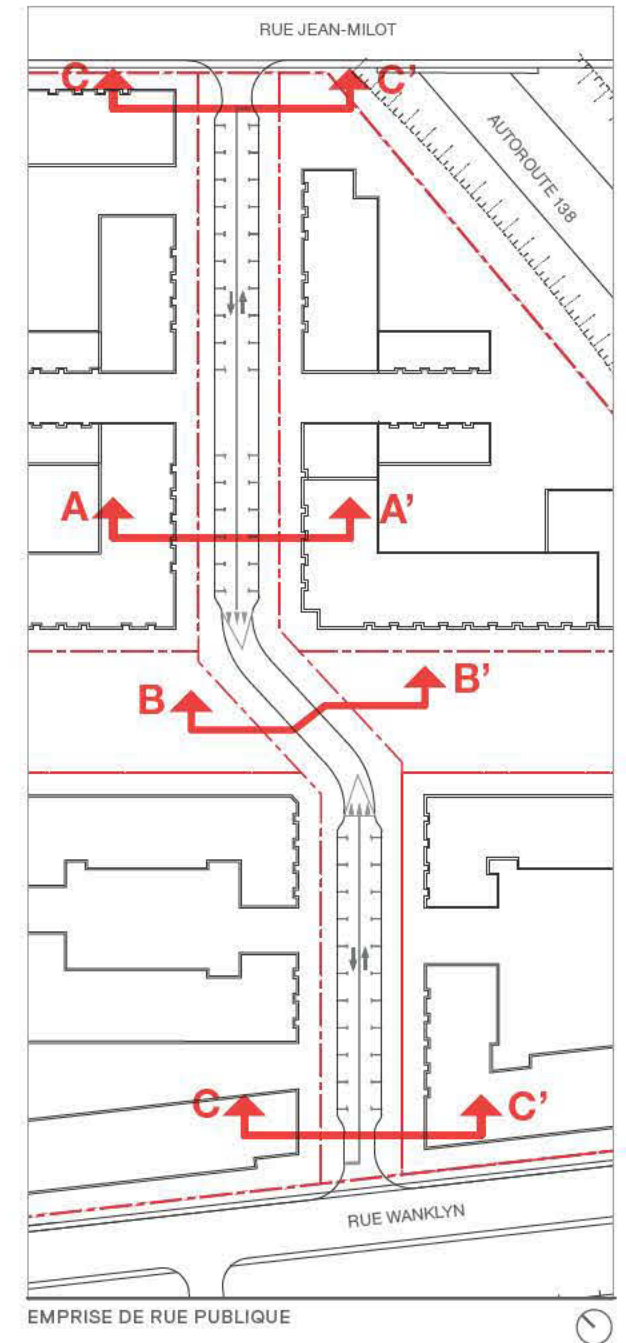
La nouvelle rue, d'une emprise de 20 mètres, est aménagée selon la coupe type de l'arrondissement de LaSalle applicable à tout nouveau développement résidentiel. Aussi, dans une optique de développement axé sur la valorisation des déplacements actifs, plusieurs mesures d'apaisement de la circulation ont été mises en place :

- Le profil de la rue est modulé de façon à contenir la circulation automobile, et favoriser la sécurité et le confort des piétons;
- À chaque extrémité de la rue, des saillies aménagées rétrécissent la chaussée pour forcer les voitures à ralentir à l'entrée du projet, et réduisent la largeur de la traverse pour les piétons.
- La partie de rue qui traverse le parc central est conçue en chaussée surélevée et comporte des saillies de part et d'autre.
- L'aménagement de la partie centrale est marqué par l'emploi de matériaux de revêtement contrastés et donne priorité aux piétons tout en créant un sentiment de vigilance pour tous les utilisateurs.



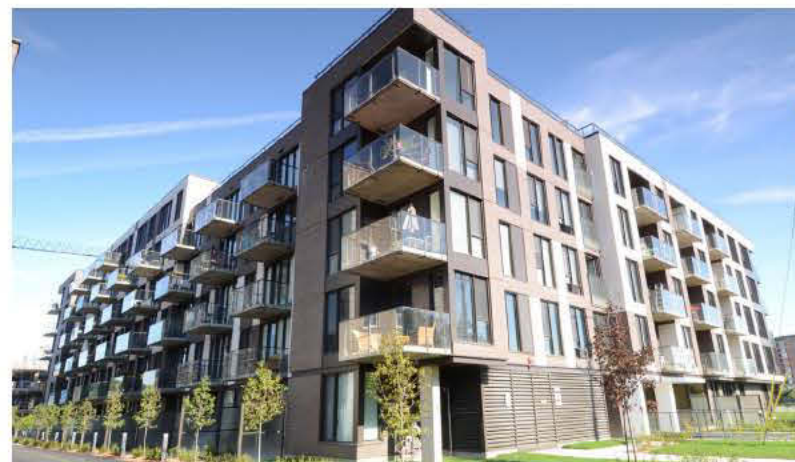
COUPE DE RUE C | RÉTRÉCISSEMENT DE LA CHAUSSEE AUX ENTRÉES
DEPUIS LES RUES WANKLYN ET JEAN-MILOT

ÉCHELLE 1:200



INSPIRATIONS

ARCHITECTURE



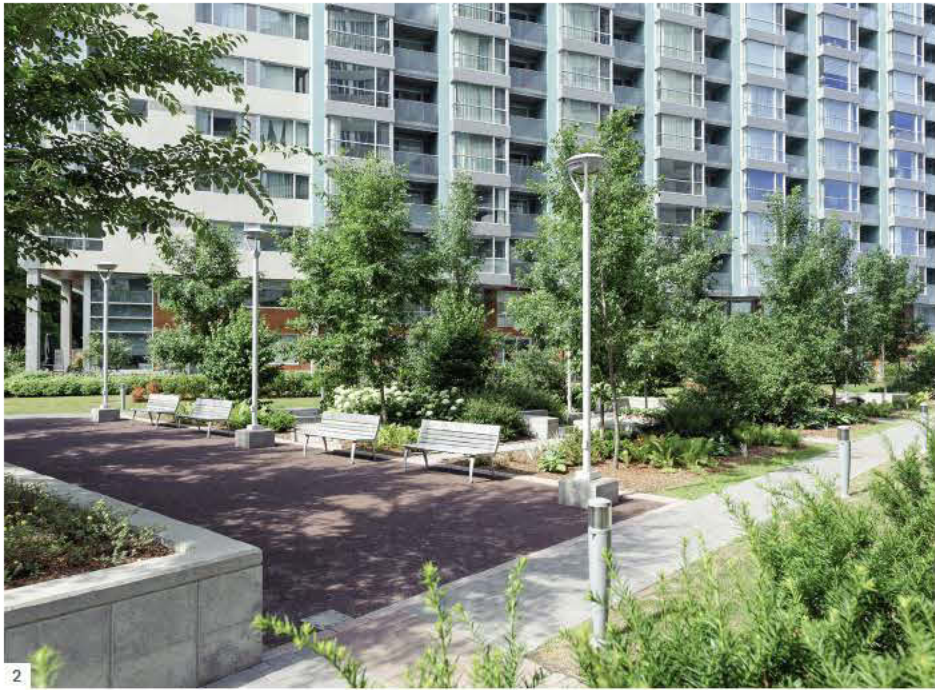


INSPIRATIONS

INTERFACES, JARDINS COMMUNS,
MOBILIERS ET ÉCLAIRAGE



1 INTERFACE PRIVÉ PUBLIQUE
2 JARDINS COMMUNS



2 JARDINS COMMUNS
3 MOBILIER ET ÉCLAIRAGE



INSPIRATIONS

PARCS ET PLACES PUBLIQUES



4



4

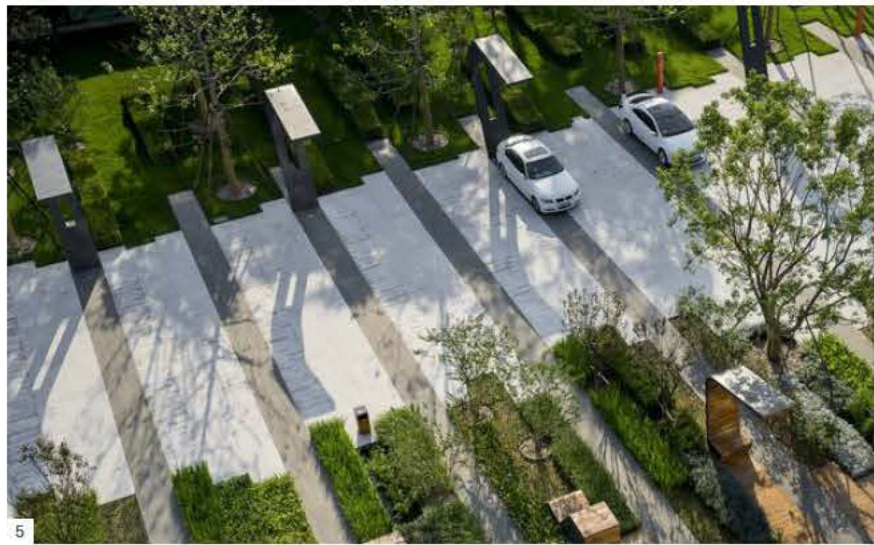
4 PARC CENTRAL



4



4



5 PLACE PUBLIQUE



ÉVOLUTION DU PROJET

ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE

Un premier projet de règlement avait été esquissé en mars 2012 (projet de règlement 2098-LAS-167)¹. Celui-ci proposait un découpage du site en quatre zones distinctes : trois zones d'usage résidentiel (H08-47, H08-48 et H08-49) et une zone de parc autorisant l'usage récréation intensive (P08-06). Concernant les zones résidentielles, les usages permis autorisaient les habitations bi et trifamiliales, ainsi que les habitations multifamiliales. Les hauteurs permises variaient de 3 à 12 étages dépendamment de la localisation des zones au sein du site.

Suite aux premières démarches engagées auprès de l'arrondissement de LaSalle, aux échanges entretenus avec les différents acteurs impliqués (et notamment la population locale) lors de soirées portes ouvertes et d'une assemblée publique, et à la révision du plan d'ensemble proposé, un autre projet de règlement a été élaboré (projet de règlement adopté en vertu des dispositions de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal en mars 2015²).

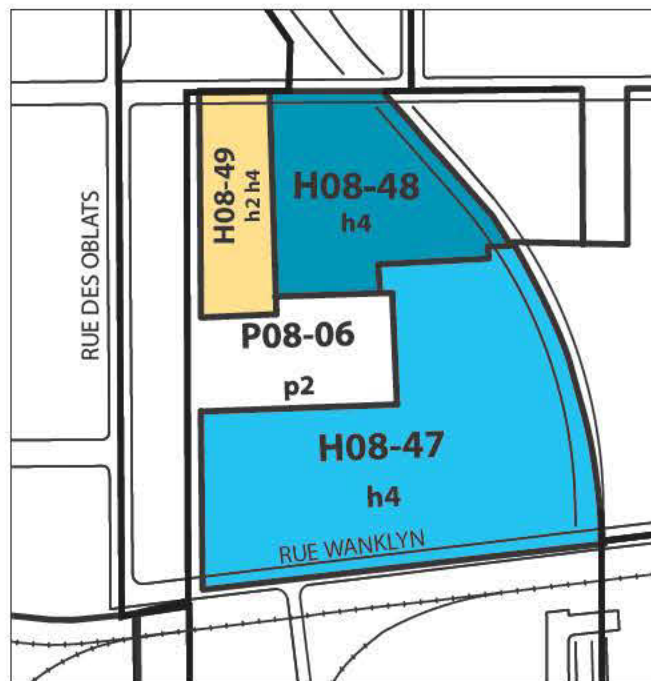
L'objectif était de prendre plus finement en compte les caractéristiques du secteur et de favoriser une meilleure intégration du nouvel ensemble au contexte environnement, pour mieux répondre aux attentes et besoins existants.

Le nouveau projet de règlement propose donc un découpage du site en cinq zones : quatre zones résidentielles (H08-47, H08-48, H08-49 et H08-50) réparties de part et d'autre d'une zone de parc (P08-06). Les usages permis sont, pour l'ensemble des zones résidentielles, l'habitation multifamiliale. Les hauteurs permises ont été globalement diminuées, passant de 12 à 8 étages maximum. Ainsi, dans le règlement de mars 2015, les hauteurs autorisées dans les différentes zones varient de 3 à 8 étages. Les plus grandes hauteurs sont autorisées dans la zone H08-48, longeant la route 138. Dans les autres zones, les hauteurs maximales permises sont limitées à 6 étages.

¹ Règlement amendant le règlement de zonage numéro 2098 de manière à assurer la concordance aux modifications au plan d'urbanisme, l'annulation de la zone H08-06 et la création des zones P08-06, H08-47, H08-48, H08-49

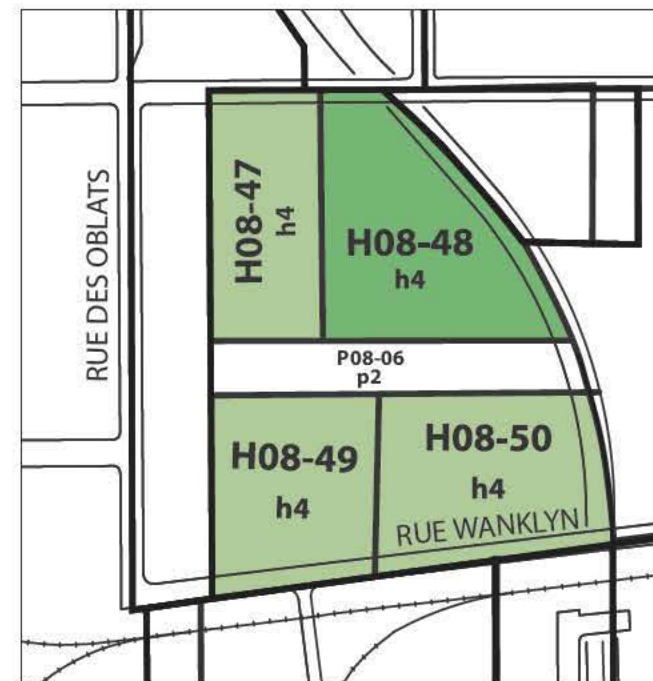
² Règlement autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel situé sur le quadrilatère délimité par la rue des Oblats, la rue Wanklyn, la route 138 et la rue Jean-Milot - site de l'Îlot Wanklyn

PROJET DE RÈGLEMENT 2012



EXTRAIT DU PROJET D'AMENDEMENT DU RÈGLEMENT DE ZONAGE, MARS 2012

PROJET DE RÈGLEMENT 2015



EXTRAIT DU PROJET D'AMENDEMENT DU RÈGLEMENT DE ZONAGE, MARS 2015



DISPOSITION RÉGLEMENTAIRE		PROJET 2012		PROJET 2015	
USAGES AUTORISÉS		h2: habitation bi et trifamiliale h4: habitation multifamiliale p2: récréation extensive		h4: habitation multifamiliale p2: récréation extensive	
HAUTEURS AUTORISÉES	H08-47	de 3 à 9 étages	H08-47	de 3 à 6 étages	
	H08-48	de 3 à 12 étages	H08-48	de 3 à 8 étages	
	H08-49	de 3 à 4 étages	H08-49 H08-50	de 3 à 6 étages de 3 à 6 étages	
LIMITES DE HAUTEURS (% DU TERRAIN DÉVELOPPABLE)	Limité à 4 étages	16%	Limité à 6 étages	81%	
	Limité à 9 étages	65%	Limité à 8 étages	19%	
	Limité à 12 étages	19%			

PROJET

Au regard des dispositions réglementaires alors esquissées, le projet de 2012 proposait des bâtiments de 3,5 et 4 étages en interface avec les bâtiments existants de 3 étages, longeant la rue des Oblats. Les bâtiments de plus grande hauteur, pouvant atteindre 9, 10 et 11 étages, étaient proposés le long de la frange bordant la route 138 et en front de la rue Wanklyn.

Dans la présente proposition les bâtiments en interface directe avec ceux existants de la rue des Oblats sont maintenus à 3 et 4 étages et les bâtiments en front de la rue Jean-Milot peuvent atteindre 6 étages. Les bâtiments de plus grande hauteur sont principalement localisés à l'est de la nouvelle rue proposée, pour atteindre un maximum de 6 à 8 étages, en bordure du nouveau parc et en interface avec la route 138, et 4 étages en front de la rue Wanklyn.

Aussi, le plan d'ensemble de 2012 illustre un parc central de 4 862 m² et une emprise de rue publique de 6 672 m². Dans le plan d'ensemble de 2015, la redéfinition du tracé de la rue a permis de réduire le désaxement central et ainsi de diminuer la superficie d'emprise dédiée à la rue publique à 5 693 m². Ce réaménagement permet de créer un vaste parc, séparé en deux par la nouvelle rue, et faisant passer la superficie de parc du nouveau secteur à 5 105 m².

L'objectif du plan d'ensemble ici proposé (version 2015) est ainsi de moduler plus finement les hauteurs et densités permises et ainsi de favoriser une intégration optimale du projet au contexte environnant. Il s'agit également de créer un environnement fonctionnel, convivial et sécuritaire pour l'ensemble des résidents et visiteurs, et notamment les familles avec enfants. Le plan d'ensemble apporte une attention particulière à la conception du domaine public pour donner la priorité aux piétons en appliquant toute une série de mesures visant à contenir l'impact de la circulation véhiculaire.

PROJET 2012



PROJET 2015



SUPERFICIES	PROJET 2012		PROJET 2015	
PROPRIÉTÉ TOTALE	47 139 m ²	100%	47 139 m ²	100%
PARC	4 862 m ²	10,3%	5 105 m ²	10,8%
RUE	6 672 m ²	14,2%	5 693 m ²	12,1%
DÉVELOPPABLE	36 605 m ²	75,5%	36 341 m ²	77,1%



ÎLOT WANKLYN
ANNEXES

ANNEXES

ANNEXE 1 : ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT

ÉQUINOXE

Printemps 21 mars

Automne 21 septembre

- La rue est ensoleillée de 10h00 à 14h30 pour un total de 4h30 continues.
- La place centrale est partiellement ensoleillée toute la matinée.



MARS - 7H



MARS - 9H



MARS - 12H



MARS - 15H



MARS - 17H

SOLSTICE D'ÉTÉ

21 juin

AU SOLSTICE D'ÉTÉ:

- La rue est affectée par l'ombre portée tôt le matin et en après-midi après 16h00. La rue est donc ensoleillée abondamment entre 9h00 et 15h00, soit 6h continues.
- La place centrale et l'esplanade Wanklyn sont ensoleillés tout au long de la journée.
- Les cours et passages entre les immeubles jouissent d'un ensoleillement généreux entre 8h00 et 15h00.



JUIN - 6H



JUIN - 9H



JUIN - 12H



JUIN - 15H



JUIN - 18H

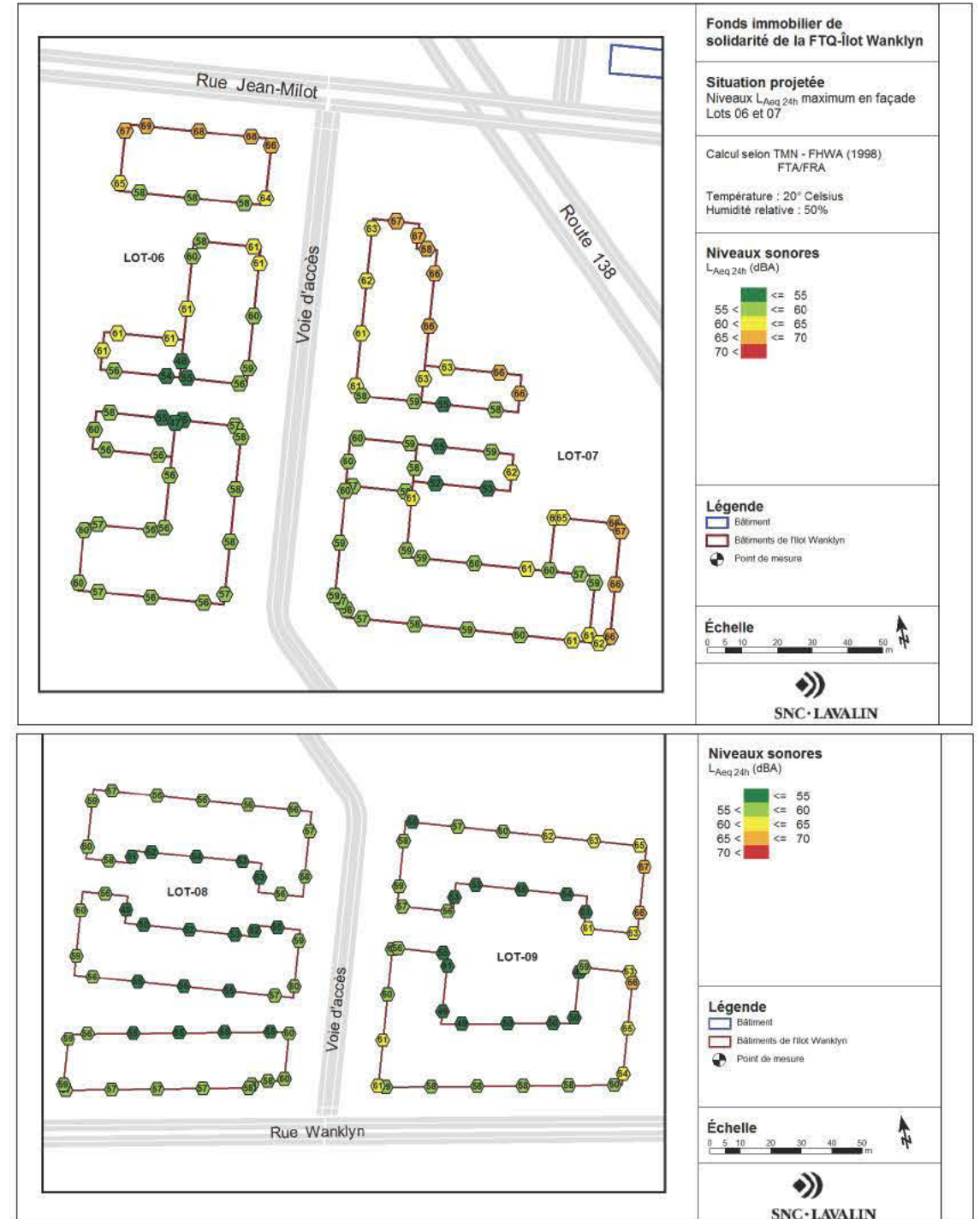
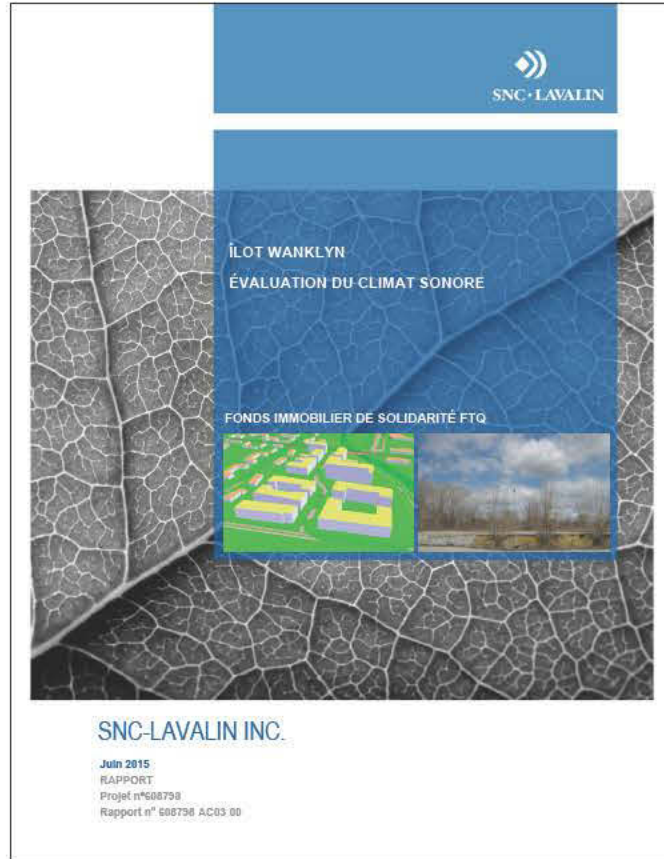
ANNEXE 2 : ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE

EXTRAIT DU RAPPORT D'ÉVALUATION DU CLIMAT SONORE DE SNC-LAVALIN, JUIN 2005

À partir du modèle numérique qui a permis l'évaluation du climat sonore, il a été possible de calculer les niveaux du bruit ambiant aux façades prévues du projet.

Tel qu'anticipé, on remarque sur ces figures que les façades les plus exposées aux bruits routiers seront celles situées près de la route nationale 138 et celles situées près de la rue Jean-Milot. Sur l'ensemble des façades du projet, on évalue des niveaux sonores équivalents sur une période de 24 heures, LAeq, 24 h, variant de 47 à 69 dBA.

En comparant les niveaux obtenus par modélisation avec les lignes de conduite de la SCHL, il s'avère que le site Îlot Wanklyn est propice à la construction résidentielle, pour autant que l'insonorisation procurée par l'enveloppe des bâtiments soit adéquate. Conséquemment, 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 intérieurs du projet.



ANNEXE 3 : ÉTUDE DE CIRCULATION

EXTRAIT DE LA CONCLUSION ET DES RECOMMANDATIONS DE LA FIRME CIMA+, MAI 2015

La firme CIMA+ a été mandatée pour réaliser une étude d'impact sur les déplacements du projet résidentiel îlot Wanklyn localisé dans l'arrondissement LaSalle. La présente étude a permis de caractériser la situation actuelle des déplacements véhiculaires, collectifs et actifs dans le secteur à l'étude, d'analyser la situation anticipée suite à l'implantation du projet puis de proposer un plan de gestion des déplacements.

Le secteur est bien desservi en transport collectif avec la présence de nombreuses infrastructures à proximité du secteur : la gare LaSalle, le terminus Lafleur-Newman, plusieurs lignes de transport d'autobus dont deux express qui permettent de rejoindre la station Angrignon. La présence de trottoir en rive sur toutes les chaussées du secteur d'étude et une vitesse affichée de 40 km/h rendent le secteur favorable à la marche. À proximité du secteur d'étude, la piste cyclable du canal Lachine est une infrastructure continue et dédiée permettant aux cyclistes de circuler de l'est vers l'ouest. Il n'y a toutefois pas de voies cyclables permettant de circuler dans l'axe nord-sud à proximité du secteur.

Avec des niveaux de service s'établissant à « C » ou mieux, les conditions de circulation actuelles sont bonnes, tant à l'heure de pointe du matin que de l'après-midi. La rue Clément à l'approche ouest des Oblats (en AM et PM), et l'avenue Lafleur à l'approche sud de Clément (en AM), font toutefois exception car des conditions difficiles y sont observées.

Par ailleurs, cette étude a permis d'estimer que le projet générera 263 déplacements additionnels à l'heure de pointe du matin, dont 152 déplacements véhiculaires et 135 déplacements utilisant un mode alternatif à l'automobile. À l'heure de pointe de l'après-midi, 299 déplacements additionnels seront générés, dont 175 déplacements véhiculaires et 151 déplacements en mode alternatif. Rappelons qu'un taux de 1,24 a été appliqué afin de déterminer le nombre de déplacements en mode alternatif par rapport à l'occupation automobile.

La simulation des conditions de 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.

Consciente de cette problématique, la Ville s'est fixée comme objectif de revoir l'accès à la route 138 par la rue Clément dans son Plan d'urbanisme pour LaSalle. En conséquence, la pratique courante qui consiste à proposer des mesures de mitigation afin de résoudre les problèmes de circulation n'est pas de mise dans le contexte de cette présente étude d'impact. Par ailleurs, concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot, l'arrondissement LaSalle a déposé un mémoire contenant des recommandations qui amélioreraient significativement l'accessibilité et la desserte en transport en commun de LaSalle : la construction de viaducs sur le canal de Lachine, dans l'axe des rues St-Pierre et Irwin, ainsi que le développement d'une plaque tournante de transport collectif par la réingénierie du réseau autoroutier et la création de nouvelles artères dans la cour Turcot.

À la lumière des analyses effectuées, peu d'impacts sur la circulation véhiculaires sont anticipés suite à l'implantation du projet de l'îlot Wanklyn. Les résidents pourront par ailleurs bénéficier d'une offre notable en infrastructure de transports alternatifs à l'automobile.

ÉTUDE D'IMPACT SUR LES DÉPLACEMENTS DU PROJET ÎLOT WANKLYN MISE À JOUR



740, rue Notre-Dame Ouest, Bureau 900
Montréal (Québec) H3C 3X6
T 514 337-2462
T 514 281-1632

Projet no : M02281C

4 mai 2015

ANNEXE 4 : ÉTUDE QUALITATIVE DES ARBRES

EXTRAIT DE LA CONCLUSION DE L'ÉTUDE DE L'INGÉNIEUR FORESTIER LUC NADEAU, JUILLET 2015

Cette propriété délaissée s'est principalement régénérée avec des essences pionnières peu intéressantes au niveau ornemental et aussi susceptibles à des épidémies ravageuses et mortelles (maladie hollandaise de l'orme exemple). Aussi, les arbres s'y trouvant sont en général de faible calibre, soit environ 50% d'entre eux qui ont un diamètre de tronc de 30 cm et moins. De plus, ces arbres sont principalement d'origine naturelle ce qui affecte leur valeur de conservation à la baisse.

On y trouve des individus intéressants, soit les épinettes bleues du Colorado situées en périphérie du site d'étude et quatre peupliers deltoïdes de dimension importante (70 cm et plus de diamètre de tronc).

PROJET CONDOS WANKLYN-MILOT

Étude qualitative des arbres

RAPPORT D'ÉTUDE PRÉPARÉ
LE 23 JUILLET 2015

POUR
GROUPE IBI DAA INC.

DÉPOSÉ PAR



233, boul. Ste-Rose Bureau 420 Laval, QC H7L 1L7 Canada
Tel: 450-628-1291 • Fax: 450-628-6196
nlu@condosforesterieurbaine.com
www.nadeauforesterieurbaine.com

