

Numéro de dossier : 1112363016

Unité responsable	administrative Arrondissement LaSalle , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Urbanisme et permis
Objet	Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) visant les secteurs établis, à construire et à transformer le schéma des secteurs d'emplois, l'affectation du sol, ainsi que la densité de construction pour le Quartier de la gare LaSalle

Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires

♦Commentaires

Les modifications proposées s'appuient sur le *Plan d'aménagement du Quartier de la gare LaSalle* qui a été élaboré par l'arrondissement. Ce plan est le résultat de la démarche de planification détaillée annoncée dans le chapitre d'arrondissement de La Salle qui a été intégré au Plan d'urbanisme en juin 2005 (CM05 0486).

Le plan d'aménagement s'articule principalement autour de la relocalisation, vers le nord, de la gare de train de banlieue LaSalle (ligne Candiac- Lucien-L'Allier), telle que prévue au Plan d'urbanisme, et de celle du terminus d'autobus Lafleur/ Newman de la STM qui sera réaménagé à l'est de la route 138 en bordure de la rue Wanklyn. Le plan soutient également la requalification, à des fins résidentielles, de l'îlot situé directement au nord de la rue Wanklyn, à l'ouest de la route 138, en relation avec la nouvelle gare.

La version initiale du *Plan d'aménagement du Quartier de la gare LaSalle* a été modifiée pour donner suite à la principale recommandation du Comité *ad hoc* d'architecture et d'urbanisme (C.A.U.) en insistant sur la relation entre la gare de train de banlieue et le terminus d'autobus et sur la valorisation de l'axe de la rue Wanklyn dans des limites qui, compte tenu du contexte, nous apparaissent raisonnables (création d'une « Place de la gare » en bordure de la rue Wanklyn, relocalisation de la gare LaSalle en bordure de celle-ci et intégration de commerces dans la gare et le terminus d'autobus projetés).

Le plan consacre la vocation économique des secteurs situés à l'est de la route 138 tout en favorisant une densification du développement dans le voisinage immédiat de la future gare de train de banlieue. Enfin, il prévoit le réaménagement des « portes d'entrée » (accès routiers) à l'arrondissement tel que prévu dans le chapitre du Plan d'urbanisme de l'arrondissement.

Numéro de certificat (ou note)

Responsable de l'intervention Martin C. ROY Conseiller en aménagement Tél. : 514-872-3186 Date: 2011-05-19	Endossé par: Luc GAGNON Chef de division Urbanisme Tél. :514-872-4095 Date d'endossement: 2011-05-19
--	---

Numéro de dossier :1112363016

Alignements apportés au concept du Quartier de la gare LaSalle suite à la rencontre du CAU du 15 avril 2011

Extraits de l'avis du comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (15 avril 2011)	Changements effectués au concept d'aménagement
<p>1. "En conséquence, il est demandé au maître d'ouvrage de modifier le plan d'alignement de la gare LaSalle afin de permettre l'implantation de la gare et de la rampe d'autobus - à partir desquels sera défini le tracé des voies piétonnières et des voies d'autobus. Le maître d'ouvrage devra également modifier le plan d'alignement de la gare et de la rampe d'autobus afin de permettre l'implantation de la gare et de la rampe d'autobus. Cette approche permettra notamment de mieux traiter les liens entre les deux pôles de transport et de créer un réel axe structurant au cœur du quartier."</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Centre l'implantation sur la rue Wanklyn en créant un seul TOD comprenant la gare à un bout et le terminus d'autobus à l'autre; - Création d'un axe structurant entre les deux pôles de transport sur la rue Wanklyn. - Amélioration des options d'aménagement
<p>2. "Le comité estime que le déplacement de la gare LaSalle doit être l'occasion de désenclaver les quartiers résidentiels limitrophes, tant à l'est qu'à l'ouest de l'emprise ferroviaire, et de favoriser les déplacements piétons et actifs vers et depuis les pôles de transport. Ainsi, il questionne l'espace prévu pour l'aménagement d'un stationnement incliné qui créera une barrière entre la gare et le secteur à l'est et un obstacle supplémentaire pour les piétons. Bref, le tissu urbain actuel et ses nombreuses ruptures (voies ferrées, lignes de transport d'électricité, grands blocs industriels, autoroute, etc.) posent des défis intéressants auxquels il sera possible de répondre en apportant un grand soin au design urbain et en mettant la priorité sur la qualité des déplacements actifs, du cadre de vie et des aménagements. En ce sens, le comité croit qu'une fonction d'avantage commerciale sur la rue Wanklyn permettrait de miser sur une continuité des activités et d'insérer l'artère comme un lien structurant entre la gare et le terminus d'autobus."</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Déplacement de la gare au bout de la rue Wanklyn et aménagement des quais sur les voies ferrées. Le tout relié par des liens piétonniers; - Marquer une présence sur la rue par la création d'une place publique (Place de la Gare); - Intégration d'une fonction commerciale dans le terminus d'autobus ainsi que dans la gare; - Réaménagement de l'emprise de la rue Wanklyn par la création d'espaces urbains reliant les espaces verts et favorisant les déplacements des piétons entre les deux pôles de transport; - Création d'un lien piétonnier entre le parc Mohawk, au-dessus des voies ferrées; - Déplacement du stationnement incliné au sud des voies ferrées; - Axer le redéveloppement sur la gare comme point focal.
<p>3. "Par ailleurs, l'avenir de la gare des Highlands n'a pas été abordé lors de la présentation et le comité se questionne sur l'impact de sa fermeture, tant sur sa relation étroite avec le quartier métro que sur le plan patrimonial et fonctionnel. Le comité estime qu'une réflexion plus approfondie à cet effet serait nécessaire."</p>	<ul style="list-style-type: none"> - A faire dans le cadre de la révision du Plan d'urbanisme; - Dépasse le mandat visé.
<p>4. "Le comité estime que le projet d'habitation prévu à l'ouest de la route 138 entre les rues Wanklyn et Jean-Joliet est en contradiction avec le plan d'alignement résidentiel de LaSalle. Il appelle néanmoins la densification du secteur mais questionne la forme et les volumes du projet présentés. [...] "</p> <p>b) "Par exemple, il lui apparaît inapproprié de construire des immeubles de 12 étages près de l'autoroute en raison des impacts qui seront induits sur la qualité de vie des résidents. De plus, compte tenu de l'ampleur du site, on devrait y intégrer une vraie rue tamise qui pourrait structurer l'ensemble. [...] "</p> <p>c) "Le comité croit également problématique le fait qu'aucune fonction particulière ne soit prévue pour encadrer et animer la place publique proposée au centre du projet."</p>	<ul style="list-style-type: none"> - a) Le tissu urbain environnant est composé à l'ouest d'immeubles résidentiels de trois (3) étages. Les hauteurs du projet varient de trois à douze (12) étages. Un PUA viendra encadrer le développement en obligeant des hauteurs maximales de quatre (4) étages le long de la rue des Obliques. - b) Le concept du projet, qui sera confirmé au PUA, mise à favoriser une distribution des volumes d'une hauteur moins importante le long de l'autoroute 138 et de la rue des Obliques. Les volumes les plus importants seront au centre du terrain à développer. Le PUA prévoira l'aménagement d'une bande verte à la limite du terrain dominant sur l'autoroute. - c) Déplacement de la place publique prévue au cœur de l'ilot sur la rue Wanklyn, complétant le chaquet d'espaces publics, soit celui de la gare, du projet immobilier relié par les esplanades urbaines le long de la rue Wanklyn.
<p>5. "Le comité questionne la pertinence de développer un nouveau secteur résidentiel au sud de la rue Wanklyn sur la portion en axe avec les rues Klara et des Obliques compte tenu des nuisances qui seront créées par le grincement des trains dans la courbe et le stationnement de la nouvelle gare."</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Initialement aucun développement résidentiel n'était prévu sur le terrain. Dans le nouveau concept, il pourra compléter la gare, la Place de la Gare et le stationnement incliné.
<p>6. "Par ailleurs, le comité suggère de réaliser un plan image consolidé de toutes les interventions proposées afin de mieux analyser les échelles et les questions d'intégration."</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plan image a été consolidé et réalisé.
<p>7. "Le comité questionne la pertinence de reconstruire les deux portes d'entrée que sont les secteurs Clément/Lafleur et Adèle / Newman alors qu'il y a pas de garantie d'efficacité urbaine prévue dans ces zones. Il suggère plutôt de mener toutes les recherches sur le réaménagement de la rue Wanklyn entre le terminus d'autobus et la gare afin d'en faire un projet phare, axe sur les déplacements piétons. [...] "</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réfection et réaménagement des portes d'entrée Clément/Lafleur et Adèle/Lafleur, tel qu'indiqué au Chapitre d'aménagement; - Accès principaux montréalais venant de la Rive-Sud via l'autoroute 138; - La porte d'entrée Clément/Lafleur doit consolider sa vitrine industrielle et son accès; - La porte d'entrée Adèle/Lafleur doit consolider son tissu industriel et son accès.
<p>8. "En effet, il estime que les portes d'entrée sont secondaires tandis que le lien entre les deux terminus constitue le projet structurant qui permettra d'atteindre les objectifs visés par le démarche de planification urbaine"</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Au Chapitre d'aménagement (p.12-19) et au plan d'urbanisme, les éléments suivants justifient le maintien de la notion de portes d'entrée à savoir: - 10.4.1 Permettre l'accès à la route 138 par la rue Adèle; - 10.4.2 Permettre l'accès à la route 138 depuis la rue Clément; - 10.4.3 Restructurer l'artère de l'aménagement à partir de la route 138 et favoriser l'établissement d'un secteur mixte à l'intersection de l'avenue Lafleur et de la rue Clément;