

Montréal, le 6 octobre 2015

Par courriel

Madame Élise Naud
Secrétaire de commission
Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

Objet : Consultation publique sur le projet immobilier de l'îlot Wanklyn - Questionnaire adressé au promoteur

Madame Naud,

Voici les réponses aux questions que vous nous avez adressées le 28 septembre dernier.

1. Transport actif

1.1 Est-ce que le stationnement Communauto et la gare de LaSalle (localisation actuelle) identifiés à la page 22 du document de présentation du projet (doc. 3.1) sont à moins de 15 minutes de marche de l'îlot Wanklyn en considérant la traversée de la voie ferrée ?

Depuis l'îlot Wanklyn, la gare LaSalle est atteignable à pied en environ 8 minutes (trajet de 850 m) et la station Communauto, localisée dans le stationnement de l'hôtel de Ville de l'arrondissement, en environ 15 à 17 minute (trajet de 1,5 km). (Voir plan annexé.)

Il est à noter que le temps de marche a été testé par deux personnes différentes « in situ » et qu'il est validé par les données de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal qui établit la vitesse moyenne de marche à 1 mètre par seconde (réf. La sécurité des piétons : Mémoire présenté à la commission permanente sur les transports et les travaux publics de la Ville de Montréal, 2013.)

2. Stationnement

2.1 Dans l'éventualité où tous les stationnements ne trouvent pas preneur, qu'arrivera-t-il à ces stationnements ?

Pour la question du stationnement, il faut tout d'abord considérer les faits suivants :

- Le ratio réglementaire pour le projet, à l'exception du logement communautaire, est de 1 case de stationnement par unité de logement;
- Le ratio réglementaire pour le logement communautaire est de 0,5 case par unité de logement.

L'application de ces ratios en termes de nombre de cases, correspond à ce que nous pouvons estimer comme adéquat pour le type de clientèles visées par le projet, dans ce secteur.

Selon notre expérience et en se référant à des projets récemment réalisés, on peut s'attendre à ce que l'ensemble des cases trouvent preneurs. Dans ce type de marché, le prix de vente est en général maintenu au plus bas, essentiellement pour couvrir les coûts de construction. Si toutefois, les cases de stationnement n'étaient pas toutes achetées au départ, on peut envisager diverses façons de les réutiliser :

- Les conserver pour les remettre sur le marché ultérieurement à un prix réduit;
- Les convertir en espaces de rangement ou en espaces supplémentaires de stationnement pour vélo;
- Les utiliser pour des espaces réservés au covoiturage ou en autopartage, comme Communauto ou un équivalent.

Cependant, nous rappelons que selon toute vraisemblance, le nombre de cases de stationnement invendues en début de projet serait minime et ne serait pas problématique. Notez que les places de stationnement pour les logements communautaires seront louées et non vendues.

3. Commerces et services de proximité

3.1 *Est-ce qu'une étude de marché ou une étude sur les besoins en commerces et services de proximité a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du projet immobilier de l'îlot Wanklyn ?*

Dans le cas du présent projet, l'inclusion du commerce d'appoint représente une opportunité qui sera considérée en fonction de la population existante et de celle à venir. Nous n'avons pas en main actuellement d'étude de marché, mais les hypothèses qui sont à considérer en vertu de la réglementation de l'arrondissement pour les usages touchent essentiellement à répondre à des besoins de proximité, comme un dépanneur, comptoir de nettoyeur, coiffure, etc., ou encore un service de garderie, tous ces usages étant compatibles avec l'échelle du projet et du quartier environnant.

4. Variété de typologie des logements

4.1 *Est-ce que la résidence pour personnes âgées mentionnée dans le document de présentation du projet est prévue dans un bâtiment en particulier ?*

Il n'y a pas de localisation spécifique pour l'instant. Cette décision sera prise au moment de la planification détaillée du projet. Les bâtiments A et E sont propices à un tel usage.

4.2 *Dans le projet proposé, où sont situées les maisons de ville ?*

Les maisons de ville sont dans la partie du projet localisée au nord du parc central. Il est aussi à considérer que des logements sur deux étages (maisonnettes, produit immobilier présentant de nombreuses similitudes avec les maisons de ville) directement accessibles depuis la rue ou le parc seront construits dans l'ensemble des bâtiments du projet. (Voir plan annexé.)

4.3 *Pour chacun des bâtiments, précisez la typologie des logements ?*

Partie de développement privé : copropriété ou locatif

Bâtiment A, 52 unités : 3 studios, 26 une c-à-c, 18 deux c-à-c, 5 trois c-à-c
Bâtiment B, 41 unités : 2 studios, 20 une c-à-c, 14 deux c-à-c, 5 trois c-à-c
Bâtiment C, 69 unités : 2 studios, 34 une c-à-c, 25 deux c-à-c, 8 trois c-à-c

Bâtiment D, 205 unités : 3 studios, 101 une c-à-c, 79 deux c-à-c, 22 trois c-à-c

Bâtiment E, 70 unités : 3 studios, 33 une c-à-c, 28 deux c-à-c, 6 trois c-à-c

Partie Accès-condo (logement abordable)

Bâtiment F, 56 unités : 15 une c-à-c, 11 deux c-à-c, 30 trois c-à-c

Bâtiment G, 56 unités : 12 une c-à-c, 18 deux c-à-c, 26 trois c-à-c

Bâtiment H, 39 unités : 4 une c-à-c, 0 deux c-à-c, 35 trois c-à-c

Bâtiment I, 79 unités : 8 une c-à-c, 28 deux c-à-c, 43 trois c-à-c

Partie Communautaire

Bâtiment J, 119 unités : 59 une c-à-c, 36 deux c-à-c, 24 trois c-à-c

Il est à noter que cette répartition typologique fait suite aux études préliminaires qui ont été faites en cours d'élaboration du présent plan d'ensemble, et qu'elle sera précisée et validée lors de l'élaboration des plans finaux pour construction. La répartition typologique pourrait alors varier de l'ordre d'environ 15 %.

5. Circulation et camionnage

5.1À la lecture des illustrations de l'étude de circulation, quels sont les éléments qui font en sorte que le niveau de service de certaines intersections s'améliore avec l'ajout des véhicules estimés du projet sous étude ? Par exemple, un des niveaux de service de l'intersection Lafleur/Clément passe de F à D entre la figure des conditions actuelles et la figure des conditions anticipées (doc. 3.2.3, figures 3.5 et 6.1).

Dans le processus d'analyse des conditions de circulation futures fait avec le simulateur informatique Synchro/Sim Traffic, plusieurs actions peuvent être induites pour améliorer les conditions existantes relevées lors des comptages. Ainsi, certains mouvements véhiculaires, à une intersection donnée, peuvent voir leur niveau de service amélioré, même si on y rajoute un volume véhiculaire supplémentaire, comme c'est le cas pour l'intersection Lafleur/Clément qui passe d'un niveau de service global de F à D.

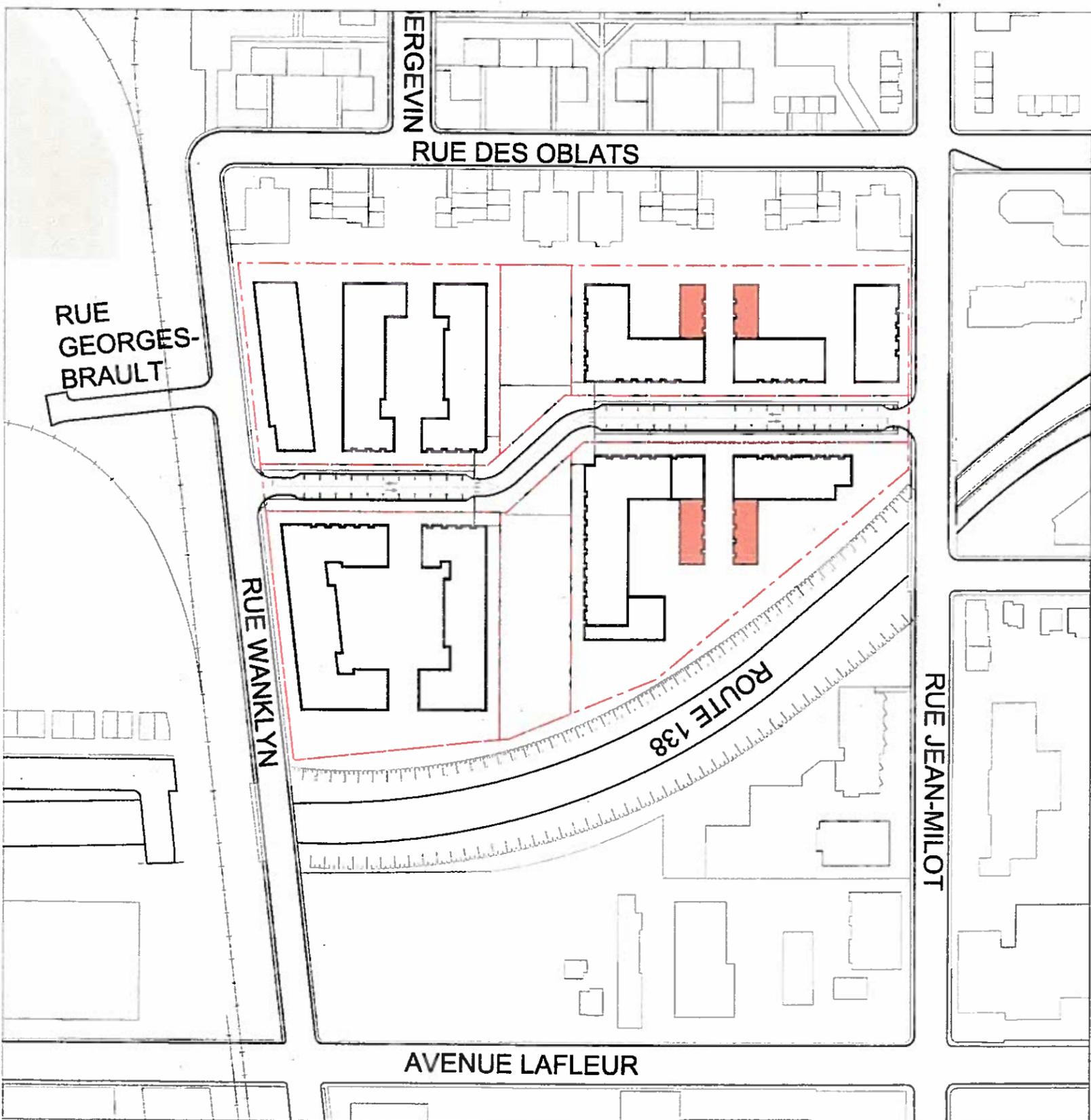
En cours de simulation, le logiciel propose toujours des mesures de mitigation visant à améliorer les niveaux de services. Ces mesures touchent entre autres à la programmation des feux de circulation afin d'optimiser les temps de vert là où les mouvements sont plus problématiques. Après évaluation de ces résultats, l'ingénieur en circulation responsable de l'étude applique ces mesures de mitigation, qui dans certains cas font que le niveau de service pour certains mouvements comme celui de l'intersection Lafleur/Clément, en virage à gauche sur la rue Clément depuis l'avenue Lafleur Sud.

Espérant que le tout répond à vos attentes, je vous prie d'accepter mes salutations les meilleurs.



Carole Handfield
Chargée de projet

p. j. Localisation des maisons de ville et cheminement piéton à la gare

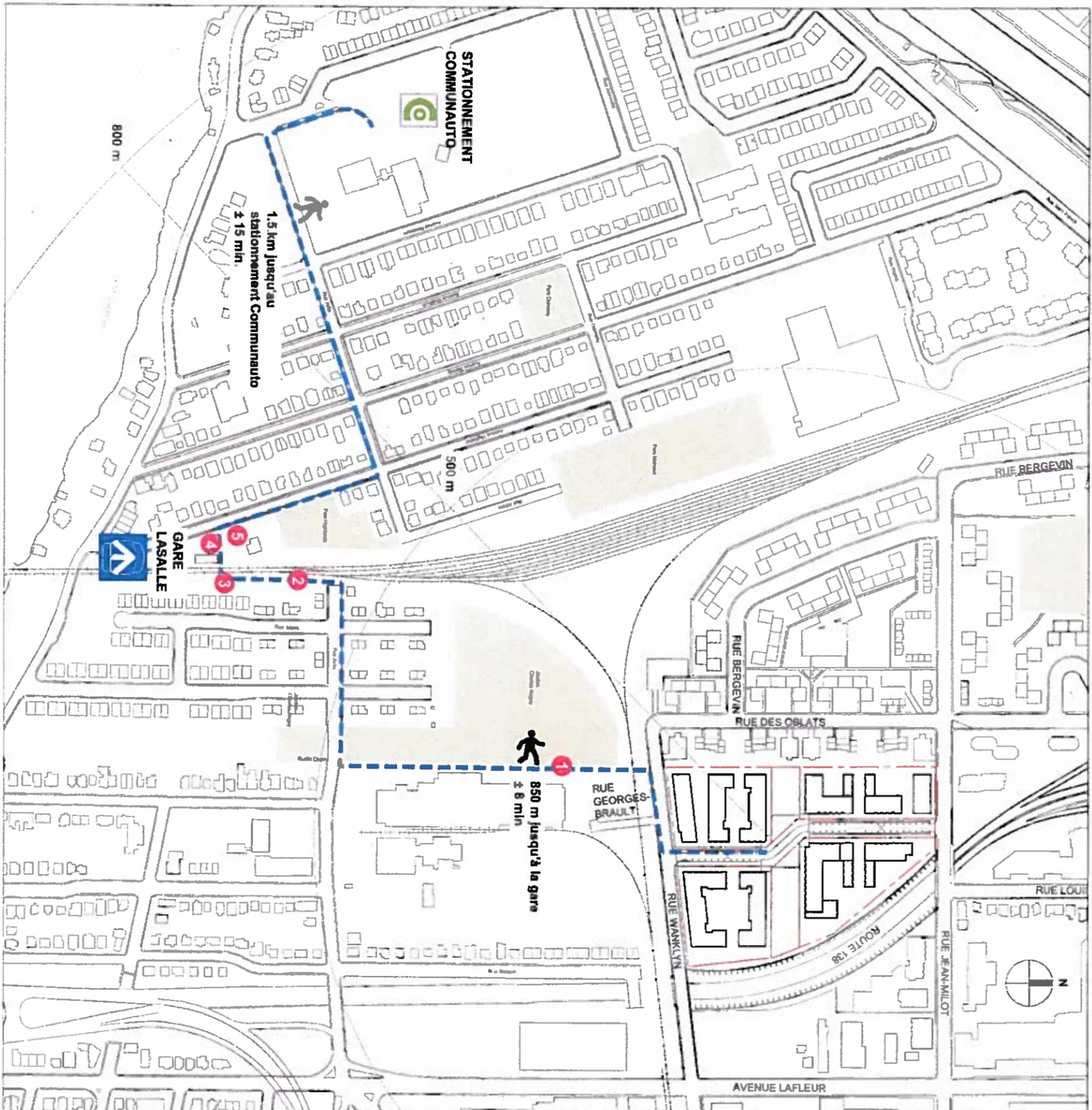


Maisons de ville

ÎLOT WANKLYN | ARRONDISSEMENT LASALLE
Localisation des maisons de ville

Projet 13409

29 septembre 2015



Gare LaSalle, Ligne de train de banlieue Montréal-Cardiac de l'AMT

Direction Montréal (Lucien-L'Allier)

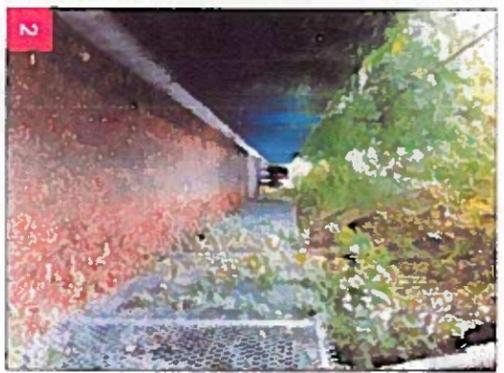
Du lundi au vendredi

9 départs en matinée entre 6 21 et 13 41, en moyenne aux 20 minutes durant la période de pointe.

Durée du trajet: 19 minutes en moyenne



1 Passage piéton longeant les jardins communautaires, entre la rue Wanklyn et la rue Arlie. Le passage est la propriété de Lasalle.



2 Passage piéton longeant les cours arrière des maisons de la rue Maria, entre la rue Arlie et la gare. Le passage est la propriété du Canadien Pacifique.



3 Turnet traversant sous les voies ferrées



4 Escalier menant au quai et accès à l'autre côté de la voie via le tunnel.



5 Débarcadere de la gare Lasalle.

ILOT WANKLYN | ARRONDISSEMENT LASALLE
Cheminement piéton