

**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DES RÉUNIONS DU 11 ET 18 MAI 2006 DU COMITÉ
CONSULTATIF D'URBANISME (CCU) D'OUTREMONT.**

Avis du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) d'Outremont sur le concept général d'aménagement (version 18 avril 2006) du site de la cour de triage aux fins d'un campus de l'Université de Montréal (l'UdeM).

1. Le contexte

Le Comité apprécie la démarche participative mise de l'avant par l'UdeM pour l'élaboration du plan de mise en valeur du site, particulièrement par la création du comité conseil composé d'environ 25 citoyennes et citoyens d'Outremont, dont certains sont membres du CCU.

Le Comité est conscient que cette démarche participative prévoit la formulation de divers commentaires et avis en vue de bonifier le projet soumis, démarche dans laquelle s'inscrit les avis formulés le 21 avril 2006 par le Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (CAU) de la Ville de Montréal et le CCU d'Outremont par le présent avis en date du 23 mai 2006.

Le CCU rappelle que le site en cause est situé entièrement dans l'Arrondissement d'Outremont et que, bien que pouvant avoir des effets bénéfiques sur l'ensemble du milieu urbain montréalais, ses effets premiers seront perceptibles d'abord sur le milieu de vie d'Outremont. En ce sens, ce projet structurant et d'envergure pour l'agglomération montréalaise a des incidences dont la portée est locale et outremontaise au départ mais qui doivent être mises dans un contexte plus large qui fait appel aux autres administrations concernées aux abords du site (Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de Grâce, Rosemont/La-Petite-Patrie, Villeray/St-Michel et Ville Mont-Royal). Le CCU en formulant un avis préliminaire a donc à cœur d'avoir une vision à la fois globale et locale compte tenu des diverses facettes du projet.

A la lumière des commentaires formulés sur le plan préliminaire de mise en valeur par l'ensemble des intervenants, le CCU d'Outremont désire revoir le projet de manière à apprécier et suivre son évolution, sachant qu'il sera soumis par la suite à diverses consultations du public et groupes intéressés. Il y a lieu de rappeler qu'il est prévu que le projet fasse l'objet d'une consultation publique élargie à l'automne 2006 par l'Office de consultation publique de Montréal selon la procédure prévue à l'article 89 de la charte de la Ville de Montréal.

De manière plus spécifique, le comité désire examiner prochainement les composantes formulées sous la forme «d'objectifs et de critères» qui enchâsseront la conception architecturale et paysagère du projet. Ces composantes sont importantes pour encadrer chacun des Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui composera le projet, lorsque celui-ci sera accepté, et sur lesquels le CCU aura à formuler une recommandation au Conseil de l'Arrondissement d'Outremont.

Plusieurs autres considérations sont à examiner dans l'esprit du comité. Mentionnons notamment les impacts économiques du projet, les impacts sur l'environnement (macro et micro) de même que les impacts du projet sur la dynamique immobilière, sociale et économique des secteurs urbains environnant le projet.

2. L'opportunité du projet en lien avec la réglementation d'urbanisme

Le projet mis de l'avant requiert des modifications à la réglementation d'urbanisme de l'Arrondissement d'Outremont de même qu'au Plan d'urbanisme de Montréal notamment en raison des fonctions urbaines proposées. Avant de procéder à l'analyse du concept général d'aménagement mis de l'avant, le comité désire commenter l'opportunité du projet sans en avoir pour le moment examiné en détail la corrélation entre la réglementation d'urbanisme mise en vigueur suite à l'exercice de concertation de 1998.

Le projet soumis par l'UdeM apparaît pertinent sous plusieurs volets :

- a) il permet l'atténuation ou l'élimination de nuisances urbaines, notamment de bruit, associées avec la fonction de triage ferroviaire;
- b) il permet de reconfigurer le réseau de transport ferroviaire au cœur de l'île de Montréal de manière à minimiser l'espace urbain occupé par ce réseau;
- c) il contribue au maintien et renforcement des activités du savoir au sein de Montréal; ce qui contribue au rayonnement stratégique international de Montréal comme Ville de savoir;
- d) il permet un développement urbain mixte comportant des fonctions institutionnelles, résidentielles, de parcs et d'espaces verts permettant de ré-établir dans un langage contemporain la trame urbaine montréalaise;
- e) il permet de protéger le patrimoine naturel et paysager du Mont-Royal puisque par ce geste de créer un nouveau campus à Outremont, l'UdeM contribue positivement à la conservation des espaces à protéger dans *l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal (AHNMR)*;
- f) il contribue à l'utilisation du métro et du transport actif (à pied et à vélo) puisque les activités de l'UdeM s'étendront ainsi sur cinq (5) stations de métro (Outremont/L'Acadie/Vincent-d'Indy/Edouard-Montpetit/Côte-des-Neiges) et, il s'inscrit sous plusieurs aspects dans la perspective d'un développement durable.

Le CCU considère que ce projet est pertinent et que la mixité des fonctions urbaines prévues sur le site aura des retombées bénéfiques sur le milieu urbain périphérique et l'ensemble de l'agglomération montréalaise dans la mesure où le projet retenu sera exemplaire. En ce sens, le CCU d'Outremont ne peut qu'être d'accord lorsque l'avis formulé par le CAU le 21 avril dernier indique «*La configuration du projet, sa densité, la distribution des fonctions, son accessibilité, sa mise en relation avec la trame urbaine environnante, ses effets d'entraînement probables sur le développement à venir dans les zones adjacentes sont autant d'aspects étroitement imbriqués que l'Université et la Ville doivent gérer, chacune dans leurs missions respectives*».

Le CCU a concentré son examen sur le concept général d'aménagement du site proposé par l'Université de Montréal tout en prenant note des données principales du programme fonctionnel prévu sur le site quant à la fonction institutionnelle (300 000 m.c. de plancher maximum), aux résidences pour étudiants (1 072 chambres maximum), à la fonction résidentielle (694 logements minimum). Il prend note avec intérêt de la provision optimale quant aux parcs et espaces verts d'environ 16% du site (29 196 m.c.) qui constitue un élément d'intérêt du concept général d'aménagement. En lien avec le programme fonctionnel, le CCU formule cependant ses préoccupations sur la densité et la hauteur des bâtiments projetés compte tenu de l'histoire du site et particulièrement les réactions des citoyens au projet de 1994.

Le CCU souligne que le concept général soumis présente plusieurs éléments positifs dont notamment : la relocalisation au nord du site de la voie de transport ferroviaire, la planification de l'esplanade verte projetée d'Est en Ouest qui permet de désenclaver le secteur Atlantic en lien avec le milieu urbain de Rosemont/Petite-Patrie et ce, par une approche créative et valorisante pour les piétons, cyclistes et automobilistes, la revitalisation de l'avenue commerçante Van Horne et la densification des abords de la station de métro Outremont que les activités et clientèles générées par le projet appuieront.

Le CCU appuie fortement le fait que le projet soit axé majoritairement sur les transports collectifs et actifs, ce qui est un gage d'intégration aux objectifs de développement durable et d'intégration urbaine.

3. Le parti d'aménagement

Le CCU est favorable au parti d'aménagement mis de l'avant par le concept général d'aménagement qui prévoit une cohabitation du campus au milieu urbain plutôt que sa complète intégration. Ce parti d'aménagement apparaît souhaitable au comité en raison de l'écart dans l'échelle des bâtiments institutionnels (implantation et hauteur) versus ceux résidentiels, de leur fonction «d'écran» par rapport aux activités de transport ferroviaire et de la convivialité offerte par l'esplanade verte pour l'interface entre les activités urbaines versus celles du campus.

4. La morphologie urbaine

Au départ, le comité indique que le projet devra être conçu et présenté en perspective et non seulement en plan. Les diverses simulations visuelles possibles permettront de mieux apprécier le concept général d'aménagement soumis.

L'esplanade verte

Le CCU est favorable à la planification d'une vaste esplanade verte qui traverse d'Est en Ouest le site, puisque cette esplanade structure positivement l'espace. Ce geste s'inscrit dans l'esprit linéaire de l'aménagement ferroviaire original du lieu et contribue à la cohabitation harmonieuse et intégrée entre les activités du milieu urbain et celles du campus. Cette esplanade verte constitue globalement un apport positif en permettant l'intégration du secteur Atlantic au reste du milieu urbain outremontais et montréalais. Le CCU est d'avis que la mission et la nature de cette esplanade sont à préciser tant en terme de programmation d'activités que de design urbain et paysager. La programmation d'œuvres d'art à l'ensemble est à encourager.

L'encadrement et traitement des abords de l'esplanade

Le comité s'interroge sur l'encadrement et le traitement des abords de l'esplanade par les choix qui s'imposent quant au gabarit des bâtiments adjacents et à la programmation des activités dans l'esplanade. Alors que le traitement dans l'axe Nord/Sud fait appel à une échelle humaine dans les choix qui prévaudront entre le gabarit des bâtiments et la programmation des activités dans l'esplanade, le traitement Est/Ouest apparaît plus problématique.

L'encadrement et la perspective dans l'axe longitudinal (environ 900 m de long) doit être examiné plus en détail pour en justifier la pertinence et en apprécier le traitement. L'esplanade projetée se termine actuellement sur deux ouvrages de voirie (viaduc et tunnel pour traverser la voie ferroviaire) et la pertinence de structurer ou non ces points de terminaison demeure à démontrer d'autant plus que la terminaison à l'Est déborde le site de l'UdeM. Les analyses devront se poursuivre relativement à cette composante du projet et ce, tant en plan qu'en terme de simulations visuelles ou tridimensionnelles

Le cœur du campus

Le CCU soulève le fait que la centralité du projet a besoin d'être affirmée et illustrée dans le secteur Wiseman/Outremont de part et d'autre de l'esplanade verte. Ce secteur focal constitue le cœur du projet et est en lien avec l'axe nord/sud qui relie les deux stations de métro Outremont/L'Acadie à la gare de train de banlieue planifiée; l'implantation des bâtiments projetés devrait favoriser l'aménagement d'une place centrale ou cour. Le plan de mise en valeur du site a besoin d'affirmer cette centralité tant dans la planification des activités et le traitement de l'esplanade verte que dans la localisation des résidences pour étudiants.

La grille de rues

Le comité appuie le prolongement des avenues de circulation d'Outremont jusqu'à l'esplanade verte et, jusqu'au nouveau chemin Bates dans certains cas. Le prolongement et le traitement de la grille de rues d'Outremont soit sous forme de rues ou de cheminement piétonnier dans l'esplanade et vers le nord demeure à préciser particulièrement en lien avec la viabilité de l'organisation des bâtiments institutionnels.

Le CCU appuie le geste de planification qui prévoit que le lien civique prédominant Nord/Sud soit dans l'axe Wiseman compte tenu de la présence des stations de métro Outremont et L'Acadie et de la future gare de train de banlieue. Le lien civique prédominant Est/Ouest est dans l'axe de l'esplanade verte qui cumule les activités ludiques, de transports actifs (piétons/cyclistes) et véhiculaires.

4. La gestion des déplacements

Le CCU souscrit au principe que le transport collectif (métro, train de banlieue, autobus) et actif (à pied et à vélo) soit la pierre d'assise de la gestion des déplacements générés par le projet. Le comité en ce sens est en accord avec :

- a) le fait que le réseau routier du projet soit conçu comme un réseau à caractère local et ce, tant dans la conception du réseau que dans la conception de sa géométrie;
- b) le fait que l'offre de stationnement prévue sur le site soit limitée à environ 1 000 place soit 50% de moins que l'approche réglementaire actuelle.

Le comité rappelle l'importance de l'étude de la gestion de la demande en déplacements incluant notamment l'étude des impacts du projet sur la circulation à Outremont. La non disponibilité de cette étude à cette étape-ci ne permet pas au comité d'évaluer adéquatement le projet soumis quant à la gestion des déplacements.

Le CCU désire que le plan préliminaire soit revu pour les aspects suivants de la gestion des déplacements :

- a) l'accès au viaduc Rockland à partir de l'avenue McEachran est crucial et les niveaux de services observés actuellement pour la circulation véhiculaire doivent demeurer sinon être améliorés;
- b) la possibilité de prolonger l'avenue Stuart au nord de l'esplanade verte jusqu'au chemin Bates prolongé devrait être sérieusement analysée. Il apparaît au CCU qu'un seul lien véhiculaire (à savoir Outremont) dans l'axe Nord/Sud apparaît problématique. L'approche préconisée par le comité est d'assurer une relative diffusion des impacts de la circulation plutôt que de les concentrer sur une seule avenue;
- c) la possibilité d'interrompre les liens véhiculaires de part et d'autre de l'esplanade verte entre le boulevard Dollard et l'avenue McEachran dans un double but : réduction de la circulation de transit et renforcement du pôle communautaire à des fins piétonnes;
- d) les solutions qui seront proposées pour la liaison entre le projet et la station de métro L'Acadie, notamment en terme de concept architectural proposé.

5. Les équipements publics

Les parcs et espaces verts en général

Le CCU reconnaît l'intérêt de la proposition de consacrer une partie importante du site aux parcs et espaces verts. Cette approche permettra de répondre aux besoins des clientèles tant étudiantes que résidentes ainsi que de combler une carence de parcs et d'espaces verts particulièrement dans le secteur Nord-Est du territoire d'Outremont.

La programmation des activités de l'esplanade

La programmation détaillée des activités dans l'esplanade verte est un élément important du projet mais elle reste à élaborer en tenant compte des dimensions d'aménagement de ce lieu urbain et des vocations. Tout en reconnaissant la qualité et la force du geste d'aménagement urbain que constitue l'esplanade, le CCU note qu'un traitement uniquement paysager de cet espace ne saurait apporter de réponse à la problématique de la carence d'espaces récréatifs, particulièrement dans la partie Est du site et ce, tant pour les populations riveraines de résidents et d'étudiants que pour les usagers du campus. Une réflexion plus poussée sur la distribution des usages de cet espace s'avère donc nécessaire et devrait se faire en tenant compte de l'intérêt de maintenir un élément de centralité, de répondre aux besoins récréatifs ainsi que d'assurer un dégagement visuel Est-Ouest associé, à son extrémité Ouest, au Centre communautaire intergénérationnel et au parc canin.

Le terrain de baseball et le parc canin

Le concept d'aménagement soumis en avril indique la relocalisation du terrain de baseball au nord du parc canin existant dans la boucle Est de l'accès au viaduc Rockland. Après examen, il ressort que l'espace disponible entre l'avenue McEachran et le viaduc Rockland ne peut pas recevoir ces deux équipements sportifs et que le prolongement de l'esplanade à l'Ouest de McEachran de même que le baseball dans la boucle Est obligent la relocalisation du parc canin dans la boucle Ouest entre le viaduc et l'avenue Rockland.

De manière générale, le comité s'interroge sur la pertinence du concept de planifier des activités récréatives de part et d'autre du viaduc compte tenu des risques d'introduire des clientèles piétonnes traversantes dans une intersection ayant de très forts volumes de circulation. Si cette approche est maintenue, l'étude de la gestion et d'impacts des déplacements devra faire la démonstration de la sécurité des piétons dans ce quadrilatère.

Dans l'hypothèse où le terrain de baseball serait relocalisé au nord du parc canin existant, à proximité du Centre communautaire intergénérationnel, le CCU souligne l'intérêt de renforcer les conditions de sécurité des piétons dans les aménagements à proximité du viaduc Rockland. Par ailleurs, la qualité des plantations et de l'aménagement du parc canin existant, sa grande superficie, son rôle communautaire et son accès relativement sécuritaire constituent des atouts majeurs qui militent pour la population en faveur de son maintien. La clientèle qui fréquente ce parc déborde largement le territoire d'Outremont.

Pour l'ensemble des considérations liées aux niveaux de services actuels de la circulation à l'intersection McEachran/Du Manoir, à l'avantage de maintenir le parc canin à son emplacement actuel et à l'avantage de relocaliser le terrain de baseball à proximité du CCI, à l'avantage de prévoir le prolongement de l'avenue Stuart jusqu'au chemin Bates, le CCU est d'avis que l'esplanade verte devrait s'interrompre à l'avenue McEachran et que l'accès actuel au viaduc Rockland devrait demeurer tel qu'actuellement.

La cour de voirie

La relocalisation de la cour de voirie est à examiner en détail. D'abord, il faut rappeler que les services offerts par la cour de voirie sont essentiels pour des services de proximité aux citoyennes et citoyens d'Outremont; la cour de voirie ne peut donc que faire partie de la planification de tout ce secteur d'Outremont. La cour de voirie pourrait possiblement demeurer à l'endroit actuel; ce qui impliquerait une rationalisation de l'espace qu'elle occupe actuellement.

Par contre, il semble préférable d'envisager sa relocalisation dans un endroit moins visible et achalandé du secteur Atlantic; en ce sens, le CCU considère que la localisation aux confins des deux voies de transport ferroviaire pourrait être adéquate. L'intégration des fonctions de services publics, institutionnelles et résidentielles dans ce secteur précis du site demeure à préciser. Dans l'esprit du CCU, la relocalisation de la cour de voirie n'est possible que dans la mesure où le projet assume le coût de relocalisation d'un équipement essentiel pour Outremont et que ce service demeure exclusif pour assurer le même niveau et la même qualité de services aux citoyennes et citoyens d'Outremont.