

www.siteoutremont.umontreal.ca



UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL SITE OUTREMONT



POUR UN DÉVELOPPEMENT
URBAIN EXEMPLAIRE

REMERCIEMENTS

L'Université de Montréal remercie l'ensemble des citoyens, corporations et organismes des quartiers limitrophes qui ont en permanence bonifié le projet grâce à leur participation aux consultations menées à ce jour. L'Université de Montréal remercie également les acteurs de la communauté universitaire qui ont participé à l'élaboration de ce projet, les firmes de consultants pour leur professionnalisme, ainsi que l'arrondissement d'Outremont et la Ville de Montréal pour la diligence avec laquelle se déroule le processus administratif qui mènera à la concrétisation du nouveau site universitaire.



TABLE DES MATIÈRES

Mot du recteur	04
L'Université de Montréal, l'excellence depuis 129 ans	05
Un défi de taille : l'excellence à maintenir et développer	05
La gare de triage du CP à Outremont, une occasion unique pour l'Université de Montréal, les quartiers limitrophes, Montréal et le Québec	06
Une vision guidée par des valeurs fortes	09
Des citoyens actifs, des consultations enrichissantes, des étapes cruciales	10
Cap sur une stratégie de développement durable	14
Le plan d'aménagement proposé	15
Des priorités « vertes », un projet bâti avec et pour les communautés	16
Échéancier	21
Conclusion	22
Annexe	23

MOT DU RECTEUR



Le développement de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage du Canadien Pacifique à Outremont constitue un projet d'envergure. En plus de permettre la requalification d'un territoire et l'intégration de nouveaux édifices, le futur site Outremont répondra à plusieurs défis auxquels l'Université est actuellement confrontée. Il lui permettra notamment de combler son déficit d'espace, de répondre aux besoins spécifiques de différents types de recherche (organisée et individuelle), de satisfaire aux exigences pédagogiques de l'enseignement universitaire moderne, d'améliorer l'encadrement des étudiants et d'accroître globalement la qualité de l'enseignement et de la recherche. Bref, d'assurer l'avenir.

Le projet que l'Université de Montréal met de l'avant dépasse cependant largement les limites strictes de l'activité universitaire, il embrasse la vie collective urbaine. Notre Université est parfaitement consciente du rôle social qu'elle a à jouer et c'est pourquoi elle souhaite se développer en offrant un nouveau milieu de vie qui servira à la fois les intérêts de la communauté universitaire et ceux des résidents des quartiers limitrophes. Il s'agit d'un projet essentiellement collectif, qui sera réalisé dans le respect des préoccupations de la population locale et de l'intégrité urbanistique des quartiers avoisinants.

Dans cet esprit, nous nous sommes déjà engagés dans un processus de consultation auprès des personnes et des organismes directement touchés. Chacune des phases de réalisation sera soumise à des examens qui viendront assurer une mise en œuvre cohérente, transparente et responsable tant sur le plan social qu'environnemental. Pour l'Université de Montréal, l'objectif est de proposer à la communauté un développement urbain qui tient compte des préoccupations des citoyens et de la qualité de vie des générations futures. En d'autres mots, le projet est résolument tourné vers le développement durable.

Le présent document a été préparé en vue des consultations publiques sur le plan d'aménagement du projet tenues par l'Office de consultation publique de Montréal. Il présente le projet de l'Université sur le site d'Outremont, ainsi que la synthèse des travaux effectués à ce jour. Il témoigne de la démarche entreprise et cerne les orientations et objectifs définis en partenariat avec de nombreux intervenants, ainsi qu'avec l'arrondissement d'Outremont et la Ville de Montréal. Les renseignements fournis dans les pages qui suivent exposent l'essentiel des intentions de l'Université de Montréal quant au développement du site, mais toute personne ou tout groupe désireux d'en savoir davantage pourra se référer à la version intégrale des études et analyses listées en annexe de ce document et disponibles en ligne sur notre site Internet.

L'Université de Montréal est fière de cette initiative qui, à terme, améliorera la qualité de vie de la communauté universitaire et des citoyens et contribuera à étendre le rayonnement de Montréal et du Québec en matière d'enseignement et de recherche universitaires de très haut niveau.

Luc Vinet
Recteur de l'Université de Montréal



L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, L'EXCELLENCE DEPUIS 129 ANS

Depuis sa fondation en 1878, l'Université de Montréal s'est développée en s'inscrivant à la fine pointe des courants scientifiques et des modèles universitaires répondant à son objectif d'offrir à ses étudiants, ses professeurs et ses chercheurs un environnement approprié et un enseignement de très grande qualité. Guidée par des valeurs fortes et respectueuses de la communauté environnante, l'Université de Montréal, en 129 ans d'histoire, a su conserver un caractère qui lui est propre tout en s'adaptant avec justesse aux nouvelles réalités auxquelles elle était confrontée.

L'Université de Montréal et ses deux écoles affiliées, soient l'École Polytechnique et HEC Montréal, forment le plus important complexe universitaire du Québec et le deuxième au Canada. Avec 13 facultés, 2 400 professeurs et chercheurs et plus de 55 000 étudiants, l'Université de Montréal offre actuellement au-delà de 650 programmes à tous les cycles d'études et décerne quelque 3 000 diplômes de maîtrise et de doctorat chaque année. L'Université de Montréal est une très grande institution d'enseignement et de recherche qui permet à Montréal et au Québec d'occuper une place des plus enviables au Canada.

UN DÉFI DE TAILLE : L'EXCELLENCE À MAINTENIR ET DÉVELOPPER

Au cours des dix dernières années, la croissance des effectifs et les investissements en recherche ont exercé une pression considérable sur les besoins d'espace, ce qui a contraint l'Université de Montréal à repenser en profondeur la configuration de son campus. Un groupe de travail a spécifiquement été mandaté pour dresser le portrait réel des besoins des diverses facultés et des membres de la communauté universitaire. Ce groupe a également examiné les pistes de solutions qui s'offraient à l'Université de Montréal. Il en est venu à la conclusion que toute nouvelle construction sur le campus actuel ne permettrait pas de combler les besoins en espace, que l'adaptation des structures existantes s'avérerait inadéquate et dans de nombreux cas, extrêmement coûteuse¹.

Devant ces constats, le groupe de travail a recommandé que la reconfiguration des espaces de l'Université de Montréal se poursuive par une expansion au-delà des confins du campus.

LES EXIGENCES SUIVANTES ONT GUIDÉ LA RECHERCHE ET LE CHOIX DU TERRAIN :

- ÊTRE À PROXIMITÉ DU CAMPUS ACTUEL;
- ÊTRE ACCESSIBLE PAR LE TRANSPORT EN COMMUN;
- ÊTRE DOTÉ D'UNE SUPERFICIE PERMETTANT DE COMBLER LES BESOINS DE L'UNIVERSITÉ À LONG TERME ET AINSI D'ÉVITER L'ÉPARGILLEMENT DE SES LIEUX D'ENSEIGNEMENT ET DE RECHERCHE.

Cette avenue est la seule qui permette à l'Université de Montréal de faire face à son manque d'espace et de répondre pleinement aux exigences du XXI^e siècle en matière d'enseignement et de recherche.

¹ Source : document « État de la question-Acquisition de la cour de triage du Canadien Pacifique », mars 2006

LA GARE DE TRIAGE DU CP À OUTREMONT, UNE OCCASION UNIQUE POUR L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, LES QUARTIERS LIMITROPHES, MONTRÉAL ET LE QUÉBEC



Depuis plus d'un an, l'Université de Montréal élabore un projet de développement d'un pôle d'enseignement et de recherche au cœur d'un quartier situé à quelques minutes de son campus, soit le site de la gare de triage du Canadien Pacifique à Outremont. En mars 2006, elle franchissait une étape importante dans la réalisation de ce projet en faisant l'acquisition du site, ce qui lui permettra de se doter des instruments essentiels à la poursuite de son développement.



L'aménagement d'un nouveau site de l'Université de Montréal sur l'emplacement de la gare de triage Outremont nécessitera une opération de restauration des sols qui fera disparaître une source importante de nuisance environnementale dans un secteur situé au cœur de la Ville. Elle permettra de poursuivre et catalyser le développement au nord de l'arrondissement d'Outremont et de consolider le cadre bâti environnant, tout en intégrant judicieusement ce site à l'urbanisme et à l'architecture du milieu. L'enclave que constitue la cour de triage pourra alors devenir un milieu de vie qui rétablira le lien entre la frontière nord de l'arrondissement d'Outremont et les territoires limitrophes.

L'intégration de l'Université au cœur d'un quartier urbain représente une occasion unique de favoriser un rapprochement entre l'établissement et la communauté montréalaise, tout en offrant un cadre de vie dynamique et stimulant à sa communauté universitaire.

**LE DÉVELOPPEMENT DU PROJET À OUTREMONT
EST PORTEUR, COHÉRENT ET RÉSOLUMENT
TOURNÉ VERS L'AVENIR.**

Les stations de métro Côte-des-Neiges, Université de Montréal, Édouard-Montpetit, Outremont et Acadie assureront la liaison entre les deux sites du Campus.

À terme, sa mise en œuvre vise à offrir de nouvelles perspectives pour les quartiers limitrophes et pour Montréal. Elle consolidera la position de l'Université de Montréal dans le paysage universitaire nord-américain tout en contribuant grandement au rayonnement de Montréal à titre de leader mondial en matière d'innovation.



D'une superficie d'environ 185 000 mètres carrés, la gare de triage du Canadien Pacifique est située à la limite nord de l'arrondissement d'Outremont et contiguë à quatre territoires et communautés municipales : l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension, l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie, l'arrondissement Outremont et Ville de Mont-Royal. Véritable friche ferroviaire, le site est actuellement enclavé au cœur de la ville.



UNE VISION GUIDÉE PAR DES VALEURS FORTES

Au fil des années, l'Université de Montréal s'est fait un devoir de concilier son développement avec la nécessité de veiller à la cohésion et aux valeurs partagées avec les populations locales. C'est d'ailleurs à ce titre qu'elle a travaillé ardemment à préserver les zones vertes sur son campus. Dès 1996, l'Université de Montréal a soumis un « Plan directeur de développement » qui a fait l'objet d'un accord cadre avec la Ville de Montréal, affirmant son intention, entre autres, de contribuer positivement à la conservation des espaces à protéger dans l'Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal.

Le développement du site à Outremont reste guidé par ces mêmes valeurs. L'élaboration du projet fait appel à une implication des citoyens et sera centrée sur les fonctions premières de l'Université. Le projet prévoit la transformation du site en un environnement institutionnel ouvert comprenant une zone résidentielle et une zone communautaire.

L'ENSEMBLE COMPRENDRA DES PAVILLONS UNIVERSITAIRES, DES RÉSIDENCES ÉTUDIANTES AINSI QUE DES BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS ET COMMERCIAUX DESTINÉS À UNE CLIENTÈLE VARIÉE.

L'adhésion des populations locales est essentielle à la réalisation harmonieuse du projet. Toutefois, la vision de l'Université de Montréal va bien au-delà de la simple adhésion : elle vise à ce que les citoyens s'approprient le projet au même titre que la communauté universitaire. En effet, depuis ses débuts, le projet est en permanence bonifié grâce à des discussions et des consultations qui visent à tenir compte des intérêts et de la volonté des citoyens. Cette démarche s'effectue en concomitance avec les consultations que l'Université de Montréal mène auprès des membres de sa communauté afin de dégager les meilleures propositions quant à la configuration des espaces. Ces consultations internes inspireront le Plan directeur des espaces que l'Université se donnera à l'automne 2007 et qui déterminera l'identité des unités qui se déplaceront et la séquence de leur déménagement.

DES CITOYENS ACTIFS, DES CONSULTATIONS ENRICHISSANTES, DES ÉTAPES CRUCIALES

L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL A ENTREPRIS DES CONSULTATIONS AVEC LES INTERVENANTS CONCERNÉS DANS LE BUT DE PERMETTRE UNE INTÉGRATION HARMONIEUSE DU NOUVEAU SITE AU MILIEU EXISTANT.

1

ÉTAPE

Au printemps 2005, des discussions avec l'arrondissement d'Outremont et avec la Ville de Montréal visaient à s'assurer que le projet de l'Université de Montréal puisse être validé par les autorités compétentes en fonction de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement d'Outremont et du Plan d'urbanisme de Montréal. Ces discussions ont conduit à la mise sur pied d'un comité technique chargé de définir les balises du cadre réglementaire nécessaires à la transformation de la vocation du terrain.

² Pour plus de renseignements sur la firme Convercité, consultez www.convercite.org

³ Source : document « Bâtir un consensus » développé par Convercité pour l'Université de Montréal, février 2006.

2

ÉTAPE

L'Université de Montréal a également chargé la firme Convercité² d'élaborer un processus de consultation des membres de la communauté et d'en assurer la gestion. Convercité a proposé quatre objectifs qui devaient guider ces consultations importantes :

- développer un plan d'aménagement répondant à la fois aux besoins de l'Université et aux attentes et aux préoccupations de la population touchée par le projet;
- répondre au souhait manifesté par la communauté d'être interpellée aux différentes étapes de développement du projet;
- établir un cadre structuré, organisé et ouvert favorisant des échanges constructifs;
- assurer l'intégration harmonieuse de ce projet au sein d'un milieu de vie existant.³



3

ÉTAPE

Conformément à ces quatre objectifs, Convercité a par la suite réuni et consulté près de 50 acteurs touchés de près par le projet. Les entretiens réalisés ont permis d'établir dix principes généraux⁴ qui respectent la volonté et les attentes du milieu. Ceux-ci ont été formulés de la façon suivante :

- **UN PROJET URBAIN EXEMPLAIRE**
Assurer la responsabilité sociale, notamment en intégrant des façons de faire associées au développement durable et à la viabilité économique du projet.
- **UNE CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SECTEUR**
Favoriser la mise en place de conditions de succès permettant la revitalisation des secteurs limitrophes.
- **UN ENSEMBLE URBAIN CONVIVIAL**
Créer un milieu de vie propice aux échanges en désenclavant le secteur et en intégrant des lieux publics accessibles, conviviaux et sécuritaires ainsi qu'une portion importante d'espaces verts.
- **UNE MISE EN ŒUVRE RESPONSABLE**
Prévoir et restreindre les nuisances associées aux travaux de construction.
- **UN CADRE BÂTI DE QUALITÉ**
Proposer des constructions de qualité, dont la densité et la hauteur favorisent un ensemble cohérent et intégré au quartier.
- **DE L'INFORMATION EN CONTINU**
Prévoir, tout au long du projet, de sa conception à sa finalité, des outils et médias favorisant le transfert de l'information relative au projet aux citoyens, aux entreprises et aux organismes concernés.
- **UN MILIEU SOCIAL ÉQUILIBRÉ**
Intégrer une mixité sociale s'harmonisant à la mixité actuelle.
- **DES SERVICES RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA COLLECTIVITÉ**
Développer les infrastructures et les services nécessaires au maintien de la qualité de vie de la collectivité.
- **UNE APPROCHE CIVIQUE**
Définir un processus prévoyant des étapes préétablies où les gens seront invités à se prononcer et où l'information sera recueillie et intégrée pour la bonification du projet.
- **DES NUISANCES MINIMISÉES**
Prévoir des solutions afin de réduire les impacts liés à la circulation et au stationnement, susceptibles d'affecter la sécurité et la qualité de vie des résidents et des usagers du secteur.

⁴ Source : document « Bâtir un consensus » développé par Convercité pour l'Université de Montréal, février 2006.



4 ÉTAPE

En 2006, l'Université a convenu avec l'arrondissement d'Outremont de former un comité conseil⁵ dont les membres ont la responsabilité d'exprimer et de prendre en considération les préoccupations recueillies dans la communauté et de veiller à ce que celles-ci soient intégrées tout au long du processus d'élaboration du plan d'aménagement. Les commentaires des membres du comité conseil ont permis de préciser les appréhensions locales, de valider les principes généraux du projet et de le bonifier. Une vingtaine de citoyens et de citoyennes d'Outremont ont été choisis pour faire partie du comité conseil. Des représentants de la Ville de Montréal et de l'arrondissement d'Outremont ont pris part aux diverses rencontres.⁶

6 ÉTAPE

Enfin, plus d'une trentaine d'organismes économiques et communautaires des quatre arrondissements limitrophes et de la Ville de Mont-Royal⁸ ont été interpellés par l'Université de Montréal. Ces rencontres, au cours desquelles l'Université a présenté son plan d'aménagement préliminaire, ont permis de cerner les préoccupations propres à chaque territoire et d'amorcer un processus de collaboration afin de favoriser le développement économique de ces secteurs. Les préoccupations recueillies ont été présentées au comité conseil et aux représentants municipaux.

5 ÉTAPE

Au printemps 2006, le plan d'aménagement préliminaire, réalisé par Cardinal Hardy et associés architectes et Provencher Roy et associés architectes, a été soumis au Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme de la Ville de Montréal et au Comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement d'Outremont.⁷ Ayant reçu des avis favorables de ces comités, le projet a été déposé au conseil d'arrondissement d'Outremont, au comité exécutif de Montréal et, en dernière instance, au conseil municipal, qui a donné son aval à la modification du cadre réglementaire en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. L'Office de consultation publique de Montréal a ensuite été mandaté pour tenir une consultation au début l'année 2007.

7 ÉTAPE

Une fois le plan d'aménagement préliminaire validé, plusieurs firmes indépendantes de consultants ont également été mandatées pour mener les études préalables nécessaires à la réalisation du projet, en considérant les différents impacts et les appréhensions exprimées par les citoyens. Mentionnons entre autres :

- Étude acoustique, réalisée par Acoustec –
Conseillers en acoustique, contrôle de bruit et des vibrations;
- Étude de potentiel commercial, réalisée par Géocom;
- Étude des impacts sur la circulation, réalisée par CIMA+;
- Plan directeur d'infrastructures, réalisé par Teknika HBA inc.;
- Analyse et orientations du projet d'aménagement, réalisée par Cardinal Hardy et associés architectes et Provencher Roy et associés architectes.

Les études sont disponibles dans leur intégralité sur le site Internet de l'Université de Montréal⁹.

⁵ La liste des membres du comité conseil est disponible sur le site Internet de l'Université de Montréal (www.umontreal.ca).

⁶ Le comité conseil a tenu des réunions les 28 février, 21 et 28 mars, 25 avril et 23 août 2006.

⁷ Voir les avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme en date du 21 avril et du 15 septembre 2006; voir aussi les avis du Comité consultatif d'urbanisme du 11 et 18 mai 2006 et du 14 septembre 2006

⁸ La liste des organismes économiques et communautaires est disponible sur le site Internet de l'Université de Montréal (www.umontreal.ca).

⁹ www.umontreal.ca

CAP SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'urbanisation d'une friche ferroviaire comme la gare de triage Outremont soulève les défis de la restauration d'un terrain d'une superficie de plus de 185 000 mètres carrés et de l'intégration du nouveau site de l'Université. Préoccupée par les enjeux de développement durable et soucieuse des préoccupations légitimes des citoyens, l'Université de Montréal veut souscrire à la mise en œuvre d'un aménagement qui répond « aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs »¹⁰.

Sous toutes les facettes de réalisation du projet, l'Université de Montréal veut concevoir un plan d'aménagement qui intègre les approches LEED¹¹ et souhaite obtenir une certification *LEED or canadienne* en respectant les critères établis par le Conseil du bâtiment durable. Ainsi, le projet vise l'atteinte d'objectifs environnementaux très élevés. Cette intention stratégique encouragera l'implantation d'une concentration de constructions « vertes ».



Résidentiel
 Résidentiel (proposé)
 Résidences pour étudiants
 Mixité
 Mixité (proposée) Résidentiel / commercial
 Commercial Institutionnel / résidentiel
 Équipements collectifs, institutionnels et lieux de culte
 Institutionnel (Université de Montréal, proposé)
 Parcs et espaces verts
 Parcs et espaces verts (proposés)
 Industriel
 Hauteur maximale (nombre d'étages)*
 Hauteur maximale (mètres)*

* Les hauteurs en nombre d'étages et en mètres sont calculées à partir du niveau moyen du sol.
 Les hauteurs n'incluent pas les constructions hors toits (tous les appentis) si celles-ci ne dépassent pas 50 % de la surface de la toiture.

¹⁰ Définition du développement durable formulé dans le rapport Brundtland de la Commission des Nations Unies sur l'environnement et le développement.
¹¹ La certification LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) assure les plus hauts standards de performance en matière de développement durable.
¹² Le plan d'aménagement prévoit diverses mesures qui permettront d'atténuer grandement certaines nuisances générées par le bruit des déplacements ferroviaires telles que le nivellement du terrain, le traitement des façades et l'aménagement de talus.

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

ÉLÉMENTS QUANTITATIFS

- Des locaux universitaires à terme (15-20 ans) : une superficie de plancher d'environ 275 000 mètres carrés brut réalisés en plusieurs phases.
- Des résidences pour les étudiants et les chercheurs comptant environ 1000 places d'hébergement.
- L'ajout d'espaces verts desservant le site universitaire et le voisinage.
- Environ 800 unités de logement dont 30 % de logement abordable.
- La relocalisation des ateliers municipaux à l'est de la nouvelle emprise ferroviaire.
- Le déplacement du corridor ferroviaire desservant le Port de Montréal vers le nord-est du site¹².

ÉLÉMENTS QUALITATIFS

- L'intégration de nombreux espaces verts au projet représentant 20 % de la superficie du site.
- L'intention manifeste de s'associer des partenaires de manière à créer un pôle scientifique très fort pour engendrer des synergies et faire des économies d'échelle.
- Un aménagement des édifices qui favorise l'interdisciplinarité.
- L'accessibilité au site et des liens optimaux avec le campus principal grâce au transport collectif (métro et train de banlieue).

PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT*

L'hypothèse de travail du plan d'aménagement présenté par l'Université prévoit la répartition suivante.

	TERRAIN (m ²)		UdeM (m ²)	
Îlots UdeM	110 513	47 %	100 973	54 %
Résidentiel	30 787	13 %	13 869	7 %
Parcs	47 831	20 %	27 245	15 %
Rues ⁽¹⁾	31 811	14 %	30 861	17 %
Cour de voirie	13 588	6 %	13 588	7 %
TOTAL	234 530	100 %	186 536	100 %

* La colonne identifiée « terrain » comprend les superficies du terrain de l'Université en plus des terrains de la Ville alors que la deuxième colonne représente les superficies pour le terrain de l'Université uniquement.
⁽¹⁾ La superficie brute des emprises de rues hors site CP n'est pas comptabilisée dans le présent tableau hormis le lot permettant de raccorder la future promenade et ses rues à l'avenue Durocher.

	INSTITUTIONNEL	RÉSIDENCES ÉTUDIANTES		HABITATION	
	Superficie construite (m ²)	Superficie construite (m ²)	Nb. de lits	Superficie construite (m ²)	Nb. d'unités
TOTAL	273 500	50 370	1 058	96 200	816
TOTAL %	65 %	12 %		23 %	
GRAND TOTAL :	420 070 m²				

DES PRIORITÉS « VERTES », UN PROJET BÂTI AVEC ET POUR LES COMMUNAUTÉS

L'UNIVERSITÉ A CONÇU LE PROJET EN S'APPUYANT SUR LE 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. LA QUESTION DE LA FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS PIÉTONNIERS, VÉHICULAIRES, CYCLABLES, AINSI QUE L'ACCESSIBILITÉ À L'ENSEMBLE DU SITE ONT FAIT L'OBJET D'UNE ATTENTION TOUTE PARTICULIÈRE¹⁵.

Ainsi, le réseau routier du projet est conçu comme un réseau à caractère local, tant dans sa conception que dans sa géométrie. De plus, l'offre de stationnement prévue sur le site est limitée à environ 1 000 places, soit 50 % de moins que l'approche réglementaire en vigueur.

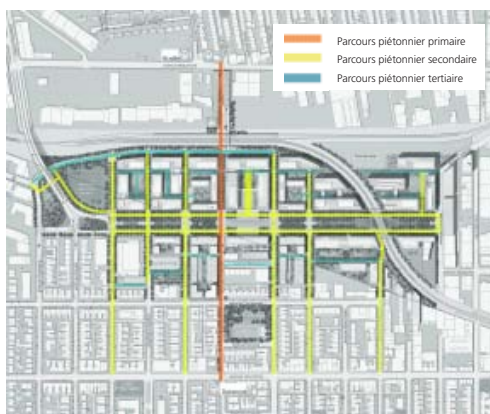
À ce propos, l'arrondissement devra intervenir afin d'assurer des espaces de stationnement pour les résidents du secteur à l'aide d'un programme de vignettes. Ces vignettes assureront la disponibilité des places sur rue, en particulier pour les flots résidentiels existants.

LE TRANSPORT EN COMMUN



Le projet de développement proposé par l'Université de Montréal prévoit déjà des mesures visant à encourager l'usage du transport en commun et des modes alternatifs de transport. Le positionnement stratégique du site dans la continuité de la ligne « bleue » du métro de Montréal, qui dessert déjà l'Université, favorise le déplacement en métro. La liaison sera en effet directe entre le site à Outremont, situé entre les stations Acadie et Outremont, et le campus actuel, desservi par les stations Édouard-Montpetit, Université de Montréal et Côte-des-Neiges sur la même ligne.

L'Université a aussi entrepris des démarches auprès de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui a d'ailleurs déjà annoncé son intention d'implanter une gare de train de banlieue sur le site. L'Université poursuit également des discussions avec la Société de transport de Montréal (STM) dans le but d'optimiser les circuits d'autobus qui desserviront le nouveau site.

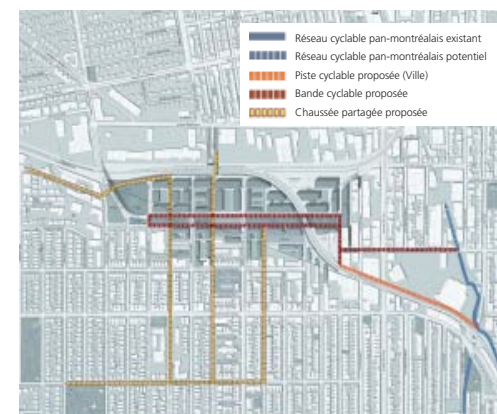


¹⁵ Voir le document *Étude des impacts sur la circulation* réalisée par la firme spécialisée CIMA+, octobre 2006.

LE TRANSPORT ACTIF



L'Université entend sensibiliser les usagers à l'utilisation du transport actif en mettant en place des mesures incitatives à cet effet. La priorité sera donnée à la circulation piétonne sur l'ensemble du projet. Ainsi, la majorité des avenues deviendront des allées piétonnes à partir de l'axe central identifié présentement comme « la promenade verte ».



CINQ GRANDES ORIENTATIONS

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT REPOSE SUR CINQ GRANDES ORIENTATIONS¹⁴ QUI ASSURERONT UN DÉVELOPPEMENT DE QUALITÉ.

LA PROMENADE VERTE, UN ÉLÉMENT DISTINCTIF

La promenade verte établira un lien entre les secteurs est et ouest du site. Elle sera composée d'une enfilade de places et jardins publics permettant des usages diversifiés : socialisation, détente, jeux et rassemblement. À l'ouest, elle donnera sur un pôle d'équipements communautaires qui servira de lieu de socialisation aux membres de la communauté et elle débouchera sur l'avenue McEachran. À l'est, la promenade donnera accès à un quartier mixte formé de pavillons universitaires et d'immeubles résidentiels et commerciaux. Elle passera sous le viaduc ferroviaire qui sera construit, permettant une ouverture sur le secteur est et l'avenue Durocher. La circulation piétonne y prédominera ainsi que la circulation des vélos, grâce à des bandes cyclables positionnées de part et d'autre de la promenade. Ces bandes seront conçues pour se rattacher au réseau cyclable de la Ville de Montréal. De plus, elles rendront possible des connexions vers d'autres secteurs qui ne sont pas desservis actuellement.

Le trafic routier sera distribué de chaque côté de la promenade, créant des avenues à sens unique typiques à Outremont. La promenade verte contribuera également à l'équilibre de la circulation sur le réseau routier puisque les automobilistes pourront accéder au site par la promenade, entre le viaduc Rockland et la rue Durocher. Ouvert à l'est, ce nouvel axe servira de porte d'entrée pour le tiers des automobilistes attendus sur le site. Ce point d'accès supplémentaire évitera de surcharger l'avenue Van Horne, qui peut difficilement recevoir un débit additionnel. Enfin, la configuration de la promenade verte, dont les voies seront séparées par un large parc linéaire, permettra de contrôler les mouvements de la circulation par des interruptions des axes nord-sud. Aucun accès véhiculaire ne sera positionné directement sur la promenade pour atteindre les pavillons.



L'AXE WISEMAN, L'ÉCHINE DU NOUVEAU SITE

L'axe Wiseman constituera l'échine du site développé par l'Université. C'est un corridor qui traversera le projet du sud vers le nord, assurant un lien entre les stations de métro Outremont et Acadie. L'avenue Wiseman deviendra une allée piétonne à partir de la promenade verte. Elle se rendra jusqu'à la gare de train de banlieue projetée par l'AMT. L'hypothèse envisagée actuellement prévoit une passerelle qui enjambera le corridor ferroviaire, permettant aux piétons et aux cyclistes de rejoindre la station de métro Acadie en toute sécurité. Un pavillon universitaire avec une cour d'honneur est prévu devant la place centrale au niveau de la promenade, entre le prolongement des avenues Wiseman et Outremont. Cet ensemble marquera le cœur du nouveau secteur. La place centrale sera un lieu animé, un lieu de vie universitaire et un espace convivial pour les résidents.

UN ENSEMBLE INSTITUTIONNEL COHÉRENT

La majorité des pavillons universitaires et des résidences étudiantes sera située au nord de la promenade, entre les avenues McEachran et Durocher. L'Université s'assurera que les concepteurs prévoient des immeubles qui favoriseront l'ouverture sur le quartier et qui constitueront un milieu de vie partagé par les étudiants, les professeurs et les résidents. Les pavillons universitaires offriront des rez-de-chaussée perméables où se dérouleront les activités publiques. Ces édifices comporteront un réseau de cours intérieures accessibles au public. Elles seront éclairées et surveillées de façon à offrir un milieu de vie sécuritaire aux usagers. Les résidences étudiantes seront situées à proximité de la place centrale, ajoutant par leur achalandage à l'animation du quartier. Les accès aux bâtiments institutionnels (automobiles et camions de livraison) se concentreront sur l'avenue Bates qui sera prolongée vers l'est jusqu'à l'avenue Outremont. En direction nord, seules les avenues McEachran et Outremont constitueront des liens routiers pour rejoindre le prolongement projeté de l'avenue Bates.

¹⁴ Voir le document *Analyse et orientations du projet d'aménagement du Campus Outremont, Université de Montréal* réalisé par la firme Cardinal Hardy et associés architectes et Provencher Roy et associés architectes, septembre 2006.

LE COMPLÉMENT DU QUARTIER OUTREMONT

Le nouveau site de l'Université de Montréal à Outremont représente l'occasion de parachever la trame urbaine, sans toutefois désavouer la mémoire des lieux. De part et d'autre de la promenade, la proportion des nouveaux îlots respectera l'enfilade du cadre bâti du quartier dans un parfait respect de l'alignement des avenues et une hauteur des bâtiments universitaires selon une gradation (plus bas au sud et plus élevé au nord). La hauteur et l'implantation des édifices situés au sud de la promenade correspondront au gabarit de quatre étages des immeubles majoritairement résidentiels. Au nord de la promenade, les pavillons construits s'apparenteront plus au cadre actuel des abords ferroviaires en proposant des hauteurs de six étages le long de la promenade et de huit étages près du corridor ferroviaire. Quant aux unités de logement, elles seront situées en majorité au sud de la promenade verte.

LA CONSOLIDATION DU PÔLE COMMUNAUTAIRE

Les équipements récréatifs et communautaires utilisés par les résidents seront maintenus à proximité du centre communautaire intergénérationnel de l'avenue McEachran, consolidant ainsi un pôle communautaire à Outremont. L'ensemble des parcs publics prévus dans le projet fera l'objet de consultation. Ils seront aménagés selon les besoins de la population et les décisions de l'arrondissement. Le projet de l'Université prévoit le maintien des acquis communautaires locaux. Il propose la relocalisation du terrain de balle-molle et du parc canin. Les jardins communautaires seront conservés. Ils logeront éventuellement à l'est du centre communautaire et au sud du stationnement, entre le boulevard Dollard et l'avenue Stuart. Le stationnement public sera déplacé sous la traverse Rockland, de façon à être soustrait de la vue tout en demeurant facile d'accès et sécuritaire. Enfin, les ateliers municipaux seront déménagés à l'extrémité nord-est du site.

ÉCHÉANCIER

Le projet est ambitieux et sa réalisation se fera en plusieurs phases. Le succès dépendra d'une gestion serrée, transparente et responsable des fonds publics et privés et des ressources qui seront mises à contribution. L'Université est déterminée à réaliser le meilleur projet pour la communauté universitaire et pour les résidents de l'arrondissement d'Outremont.

La première phase concerne les travaux préparatoires (réhabilitation environnementale du site), les travaux de relocalisation du corridor ferroviaire et des activités de triage, y compris la construction d'un viaduc ferroviaire.

Les autres phases concernent la construction de pavillons universitaires, de résidences étudiantes et de logements privés. Voici un aperçu des étapes de réalisation du projet :

ACTIVITÉ	ÉCHÉANCIER
Phase 1 : Viabilisation du site et opération de restauration des sols.	2007 - 2010
Phase 2 : Construction des premiers bâtiments. <i>Planification des phases subséquentes.</i>	2008 - 2010
Phase 3 : Occupation des premiers bâtiments.	2010
Phase 4 : Parachèvement du projet.	2015 - 2020

Parallèlement à ces activités, la programmation des espaces publics, le déménagement des ateliers municipaux et le réaménagement du pôle d'équipements communautaires se feront selon une séquence définie par les annonces de la Ville et de l'Université.



CONCLUSION

La réhabilitation de la gare de triage du Canadien Pacifique en un milieu de vie ouvert et sécuritaire, alliant des fonctions institutionnelles, résidentielles, communautaires, industrielles et commerciales, profitera autant à l'Université de Montréal qu'aux résidents actuels et futurs des quartiers limitrophes. Déterminée à implanter ce site à Outremont sous le signe du développement durable, l'Université de Montréal présente un projet urbain cohérent qui s'inscrit dans le respect des principes élaborés tout au long des consultations tenues à ce jour. En tenant compte des appréhensions et des attentes légitimes des citoyens, le site représente une occasion unique de construire l'avenir en créant des liens forts, nourris par des valeurs communes à l'institution universitaire et à la communauté environnante.

L'Université de Montréal souhaite initier la conversion d'une gare de triage ferroviaire en un projet de développement urbain créant un milieu de vie de qualité pour les Montréalais. Il s'agit d'un projet porteur qui vise à ce qu'il y ait une véritable appropriation des nouveaux lieux de socialisation, parcs et autres espaces verts. Au cours des consultations publiques, les communautés auront la possibilité de contribuer à l'élaboration d'un projet collectif qui vise à faire de ce site la fine pointe du modèle universitaire moderne et un milieu de vie exceptionnel. Cette approche propose un équilibre entre les besoins de l'Université et les préoccupations des citoyens. Le développement d'un site universitaire au cœur de la Ville de Montréal insufflera un dynamisme nouveau, dont les échos résonneront au-delà du Québec et confirmeront la position de leader qu'occupe l'Université de Montréal au Canada, en Amérique du Nord et également à l'échelle internationale. Cette contribution au rayonnement de Montréal, ville de savoir, est pour l'Université de Montréal une source de fierté indéniable.

ANNEXE

Études et documents disponibles sur le site Internet de l'Université de Montréal

- Analyse et orientations du projet d'aménagement du Campus Outremont, Université de Montréal, Cardinal Hardy et associés architectes et Provencher Roy et associés architectes, Septembre 2006
- Bâtir un consensus, Convercité, Février 2006
- État de la question préparé par la direction générale de l'Université, sur l'acquisition de la cour de triage du Canadien Pacifique, Mars 2006
- Étude des impacts sur la circulation du campus de l'Université de Montréal à Outremont, CIMA+, Octobre 2006
- Étude de potentiel commercial, Campus Outremont, Université de Montréal, Géocom
- Étude des critères écologiques applicables, Campus Outremont, Université de Montréal, Cardinal Hardy et associés architectes et Provencher Roy et associés architectes, Juin 2006
- Étude acoustique pour le développement du Campus Outremont de l'Université de Montréal, *Le bruit généré par les activités ferroviaires et les mesures de mitigation requises*, Acoustec, Juin 2006
- Plan directeur d'infrastructures, des aménagements de surface, des voies publiques et des ouvrages d'art, Campus Outremont, Université de Montréal, Teknika HBA, Juin 2006
- Liste des membres du comité conseil
- Liste des organismes économiques et communautaires consultés

TOUTE PERSONNE INTÉRESSÉE À OBTENIR
LES VERSIONS INTÉGRALES DE CES ÉTUDES EN
FORMAT ÉLECTRONIQUE SUR CD PEUT EN FAIRE
LA DEMANDE EN ÉCRIVANT À L'ADRESSE SUIVANTE :
SITEOUTREMONT@UMONTREAL.CA