



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

PROJETS DE RÈGLEMENTS P-04-047-34 ET P-06-069

**PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UN NOUVEAU
CAMPUS UNIVERSITAIRE SUR LE SITE
DE LA GARE DE TRIAGE D'OUTREMONT**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

LE 31 JUILLET 2007



1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
Télécopieur : 514 872-2556
ocpm.qc.ca

Montréal, le 31 juillet 2007

Monsieur Gérald Tremblay, maire
Monsieur Frank Zampino, président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

**Objet : Rapport de consultation publique sur le projet d'aménagement d'un nouveau campus universitaire sur le site de la gare de triage d'Outremont
Projets de règlements P-04-047-34 et P-06-069**

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique portant sur les projets de règlements P-04-047-34 et P-06-069 relatifs à l'aménagement d'un nouveau campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont. Les séances d'information, les ateliers et l'audition de mémoires ont attiré près de 1 200 personnes, 21 experts ont participé aux ateliers et la commission a reçu 56 mémoires.

Selon les représentants de l'Université, le projet permettra de répondre aux besoins de croissance de l'institution tout en favorisant la protection du site patrimonial du Mont-Royal où le campus principal est localisé. La commission de l'Office constate que l'installation d'un campus universitaire sur le site de la gare de triage d'Outremont est largement saluée comme une occasion unique de remplacer une enclave par un équipement d'excellence qui renforcera la vocation de Montréal comme ville de savoir. Le projet constitue également une opportunité exceptionnelle, inscrites aux grandes stratégies de la ville, de revitaliser les secteurs déstructurés au nord et à l'est du site et de retisser les liens urbains entre les arrondissements qui s'y tournent le dos. Toutefois d'importantes et nombreuses réserves concernant le processus de planification, l'insertion du campus dans la ville, la circulation et la gestion des déplacements sont exprimées par les intervenants à l'audience et l'accueil favorable fait au campus est conditionnel à la révision de certains aspects importants du concept d'aménagement.

Le projet est perçu en général comme favorisant l'achèvement du tissu urbain d'Outremont. Par ailleurs, selon la très grande majorité des participants, le concept d'aménagement fortifie l'enclavement du quartier Parc-Extension et n'encourage pas le développement des secteurs périphériques de Beaumont et d'Alexandra-Marconi. Traité localement, le projet devrait l'être comme une initiative pan-montréalaise.

Le calendrier de réalisation proposé par l'Université de Montréal s'étend sur un horizon de près de 20 ans (2007 – 2027). C'est le concept d'aménagement qui est actuellement soumis à l'examen et la consultation publique sur le projet final reste discrétionnaire. Le processus de planification retenu inquiète et est remis en cause. Si, en général, la consultation publique sur un concept d'aménagement comporte l'avantage de permettre à la société civile d'influencer le projet dès son démarrage, dans le cas présent, l'exercice doit aussi déterminer les usages des îlots, la hauteur des bâtiments, les marges de recul, les terrains cédés, etc. De l'avis de la commission, il est impossible de tout régler maintenant, d'un seul coup, sur la base du concept.

La commission recommande donc de surseoir à l'adoption des modifications aux règlements jusqu'à ce que les études replacent le concept d'aménagement dans le cadre plus large de la mise en valeur de tout le milieu d'accueil. Il ne s'agit donc pas de tout remettre en cause mais bien de bonifier le projet, d'en prolonger les éléments structurants à l'ensemble du territoire et d'en minimiser les impacts négatifs. Le rapport présente plusieurs pistes à ce sujet. Un processus de concertation devrait être engagé entre le promoteur, les paliers municipaux et les organismes du milieu et la phase 1 du projet devrait être précisée davantage. Cependant, compte tenu des échéances indiquées par le promoteur, l'effort de concertation devrait être réalisé à l'intérieur d'un délai d'un an.

De nombreux citoyens d'Outremont craignent les impacts que pourraient créer, sur la circulation véhiculaire, la tranquillité des rues et la fréquentation des équipements collectifs de leur quartier, l'arrivée, à terme, de plus de 10 000 personnes sur le site et l'implantation de 1 874 nouvelles unités résidentielles. Certains souhaitent un retour à la case départ.

Le parti pris en faveur des transports collectifs et actifs proposé par l'Université de Montréal constitue un des éléments stratégiques de développement durable du site et fait l'objet d'un consensus dans la mesure où des mesures incitatives sont mises en place. L'achalandage total se produira en 2027. De l'avis de la commission, l'affluence sur le campus devrait être précisée à chaque étape de la réalisation du concept pour en contrôler les impacts par des mesures appropriées. La commission souhaite que l'AMT s'engage

rapidement et recommande que l'optimisation des circuits d'autobus et de métro, l'aménagement des liens piétonniers et cyclables soient traités comme des éléments essentiels de la première phase du projet. La commission recommande aussi que l'étude de circulation prenne en compte la nature métropolitaine du projet. L'évaluation des impacts sur la circulation devrait être complétée et validée par la Ville de Montréal avant que le projet ne soit autorisé.

La promenade verte proposée constitue un axe est-ouest significatif et structurant qui permet le transit entre le tissu urbain résidentiel d'Outremont et celui du campus lui-même. Mais, de l'avis de la commission, sa vocation reste à préciser entre celles de porte d'entrée solennelle du campus sur la ville, d'accès véhiculaire important ou d'espace vert plutôt voué à la rencontre et à la détente. Les commissaires recommandent d'étudier le prolongement de cet axe jusqu'à l'avenue du Parc afin de renforcer son rôle central de liaison au cœur du site et son effet revitalisateur sur les secteurs Atlantic et Marconi-Alexandra.

La succession d'îlots urbains proposés entre les axes Wiseman et Outremont, au cœur du campus représente l'échine du quartier. Cet axe nord-sud privilégie la circulation piétonne et cycliste provenant de la station de métro et de la future gare. La commission recommande d'en étudier le prolongement jusqu'à l'avenue Beaumont afin de créer un lien fonctionnel et visuel adéquat entre le secteur Beaumont, le campus, le quartier Parc Extension et la Ville de Mont-Royal. De l'avis de la commission, seules les rues qui ont le potentiel de favoriser des liens piétonniers et cyclistes nord-sud, entre le secteur Beaumont, le campus et Outremont devraient voir leur configuration prolongée.

La forme urbaine proposée, les hauteurs suggérées par exemple, suscite beaucoup de réserves parce qu'elle accentue visuellement l'enclavement des quartiers situés au nord et l'isolement social du quartier de Parc-Extension. Pour éviter ces impacts, la commission recommande que la programmation du projet (densité, répartition des usages) soit revue dans une perspective d'ensemble favorisant la revitalisation de l'ensemble des secteurs riverains. De plus, la commission est d'avis qu'une attention particulière devra être apportée aux mesures d'atténuation de l'impact de la concentration des voies ferrées au nord du site.

Le projet soulève d'autres enjeux, et notamment la programmation des logements abordables et sociaux, la nature et la localisation des équipements collectifs qui desserviront le nouveau secteur, les problèmes de sécurité, de convivialité et de facilité

Le 31 juillet 2007
Monsieur Gérald Tremblay
Monsieur Frank Zampino

d'accès posés par le viaduc Rockland. Le promoteur a tenté d'en concilier plusieurs. La commission, avec une majorité d'intervenants, suggère de poursuivre le travail sur la base d'orientations panmontréalaises.

L'Office rendra ce rapport public le 14 août 2007, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, Monsieur le Président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Louise Roy', written in a cursive style.

Louise Roy

c.c. Monsieur André Lavallée
Membre du comité exécutif
Responsable de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1. Le projet d'implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont.....	2
1.1 La gare de triage d'Outremont	3
1.2 Le concept préliminaire d'aménagement	3
1.3 L'accès au campus et la circulation	5
1.4 Les projets de règlements P-04-047-34 et P-06-069.....	6
1.5 Les études sectorielles.....	9
2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des citoyens.....	10
2.1 Le projet de campus et son plan d'aménagement	10
2.2 L'accès du campus et la circulation	18
2.3 Les mécanismes d'information, de concertation et de suivi	21
3. L'analyse de la commission	23
3.1 La justification sociale du projet et les incertitudes qui le caractérisent.....	23
3.2 Le concept d'aménagement du campus et son insertion dans la ville.....	26
3.3 La circulation et la gestion des déplacements	36
Conclusion	52
Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat	
Annexe 2 – La documentation	
Annexe 3 – Les projets de règlement	

Introduction

Au printemps 2005, l'Université de Montréal annonçait son intention d'aménager un nouveau campus universitaire sur le site de la gare de triage d'Outremont. Le 21 septembre 2005, le Comité exécutif de la Ville de Montréal donnait un accord de principe à cette intention de l'université. En mars 2006, l'université devenait propriétaire du site. Le 12 juillet 2006, l'arrondissement d'Outremont recevait une demande de cette dernière d'autoriser, en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, un projet de développement du site.

Le projet d'implantation d'un campus sur le site de la gare de triage d'Outremont prévoit des pavillons de recherche et d'enseignement ainsi que des résidences universitaires et des logements à caractère privé.

Ce projet de campus ne peut cependant être mis en œuvre sans modifier le *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et le règlement d'urbanisme* de l'arrondissement Outremont, d'où les projets de règlements P-06-069 et P-04-047-34. Visés par l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, ces projets de règlements doivent faire l'objet d'une audience publique sous l'égide de l'Office de consultation publique de Montréal.

Pour informer les citoyens, les groupes et les organismes de la tenue de cette consultation et les inviter à y participer, l'Office de consultation publique de Montréal a lancé une importante opération de communication. Un avis public a été publié dans les quotidiens *La Presse* et *The Gazette*, le 13 février 2007. Des annonces ont été également placées dans les journaux *Progrès de Villeray* (22 février), *Nouvelles Parc Extension* (24 février), *L'express d'Outremont* (24 février), *Voir, Ici* (22 février), *Métro* (26 février). De plus, 19 000 dépliants ont été distribués, le 19 février, dans les quartiers avoisinant le site. Une distribution additionnelle de 2 500 dépliants annonçant la tenue d'ateliers a également été effectuée. Elle a été accompagnée d'annonces sur les panneaux électroniques dans les rames de métro de la ligne bleue. La population a aussi été invitée à voir la maquette du projet fournie par l'Université de Montréal. Les séances publiques ont été tenues entre le 27 février et le 12 avril 2007. Il y a eu quatre séances d'information, quatre ateliers thématiques et cinq séances d'audition de mémoires.

Le premier chapitre de ce rapport décrit le projet de l'Université de Montréal et présente les projets de règlements destinés à encadrer sa réalisation. Le second résume les préoccupations, les attentes et les opinions des citoyens et des organismes telles qu'elles ressortent des mémoires et des interventions en séance publique. Le troisième contient l'analyse de la commission et ses recommandations.

1.1 La gare de triage d'Outremont

La gare de triage fait partie du territoire de l'arrondissement Outremont et occupe une superficie totale de 234 531 mètres carrés. Le site est situé dans le périmètre constitué par la limite nord de l'arrondissement Outremont, par la rue Hutchison à l'est, l'avenue Ducharme au sud et à l'ouest par une portion de l'avenue McEachran, de l'avenue du Manoir ainsi que de l'avenue Rockland. La figure 1 situe la gare de triage d'Outremont dans son cadre urbain.

Au nord et à l'est, le site est contigu aux secteurs commerciaux et industriels des avenues Beaumont et Atlantic. Au sud, il s'adosse à un quartier résidentiel qui inclut des espaces verts et des équipements collectifs (CCI, terrain de balle molle, parc canin, jardins communautaires).

1.2 Le concept préliminaire d'aménagement

Dans ses grandes lignes, le concept préliminaire d'aménagement comprend les composantes suivantes :

- le démantèlement des voies de triage et le regroupement des voies ferrées dans un corridor ferroviaire au nord et à l'est du site;
- l'aménagement d'une promenade verte s'étendant d'est en ouest et passant sous la voie ferrée;
- la construction, en trois phases, de pavillons d'enseignement et de recherche dont la superficie totale des surfaces de plancher atteindra à terme 275 000 mètres carrés bruts;
- la construction de résidences étudiantes totalisant environ 1 000 places d'hébergement;
- la construction par le privé de quelque 800 logements, dont 30 % de sociaux ou d'abordables, sur le site et à proximité immédiate du site;
- l'aménagement d'une gare donnant accès au train de banlieue Montréal – Blainville (Saint-Jérôme);
- l'édification d'une passerelle pour piétons et cyclistes au-dessus de la voie ferrée au nord du site et permettant, entre autres, d'accéder à la station de métro Acadie;
- la relocalisation de la cour de voirie de l'arrondissement d'Outremont sur le terrain de l'université;
- l'aménagement de bandes cyclables qui seront éventuellement reliées au réseau panmontréalais;
- la relocalisation du terrain de balle molle et du parc canin de l'arrondissement de part et d'autre du viaduc Rockland.

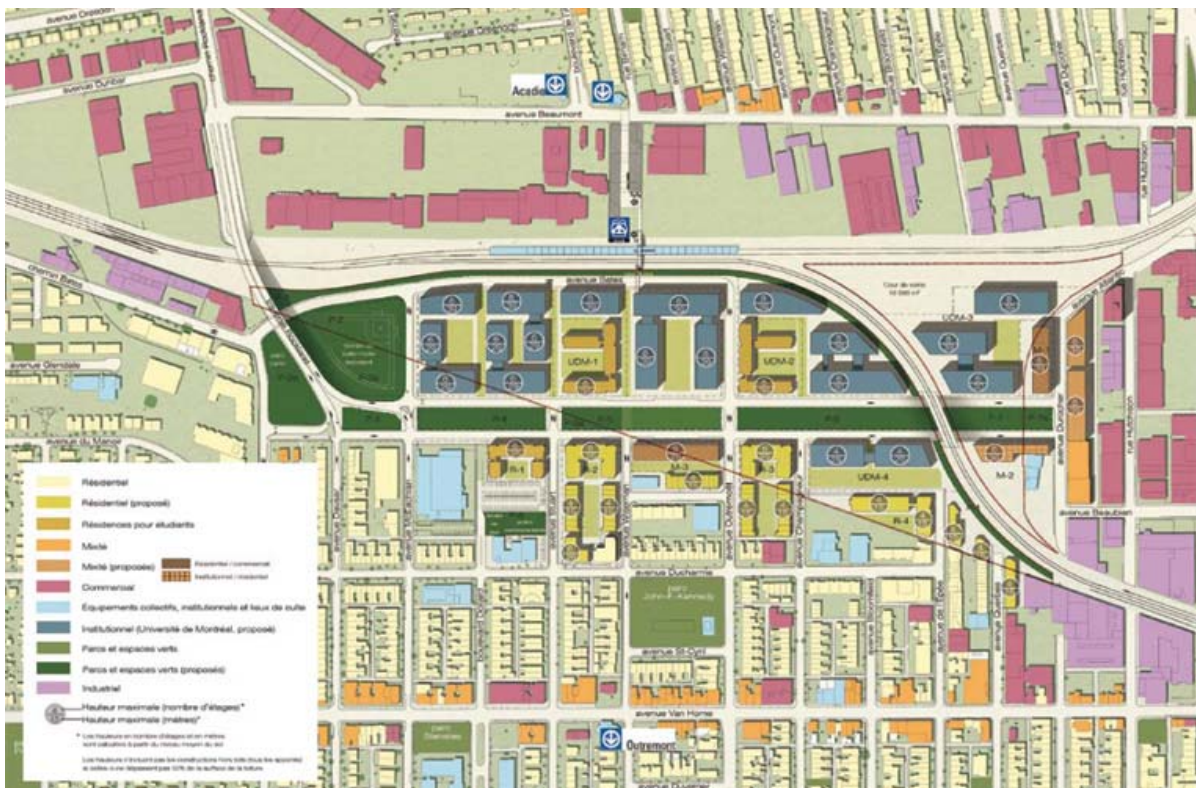


Figure 2 : Le concept d'aménagement (Doc. 3.1)

Le plan d'aménagement du nouveau campus est illustré dans la figure 2 qui en montre également les principaux accès. Le quartier universitaire se raccorde à la trame des rues existantes. Une promenade verte traverse le campus d'est en ouest et vient relier plusieurs de ces rues. Au nord de la promenade, les rues deviennent piétonnières, à l'exception de McEachran et Outremont. Le chemin Bates est prolongé vers l'est pour faire jonction avec l'avenue Outremont.

La promenade s'étend entre les avenues McEachran et Durocher. Elle permet d'atteindre la rue Beaubien à l'est et le viaduc Rockland à l'ouest. Elle est conçue principalement comme un parc linéaire d'une largeur de 27 mètres et d'une longueur de 900 mètres, soit près de 23 000 mètres carrés. Elle se subdivise en huit espaces publics, dont une aire de jeu et deux jardins de repos. Une bande cyclable longe le parc linéaire de chaque côté et deux contre-allées permettent de distribuer le trafic automobile de part et d'autre. En plus d'être un lien d'est en ouest et vice-versa, la promenade verte se veut aussi une charnière entre le campus et le quartier existant au sud.

Au nord de la promenade se concentrent principalement les édifices universitaires et les résidences étudiantes. Ces édifices comprennent des cours intérieures semi-publics. La hauteur des bâtiments universitaires présente une gradation. Les bâtiments sont plus bas au sud, avec un maximum de six étages, et plus élevés au nord, avec un maximum de huit étages le long du corridor ferroviaire.

À l'intersection de la promenade et du viaduc Rockland, on trouve le pôle des équipements communautaires et de parcs de l'arrondissement Outremont.

À l'est de la courbe de la voie ferrée, du côté du secteur Atlantic, on retrouve des édifices universitaires, mais également une portion d'immeubles mixtes comprenant des logements et des bureaux. Le nouvel emplacement de la cour de voirie est au nord de ce même secteur.

Au sud de la promenade, l'affectation des terrains serait essentiellement résidentielle et à caractère privé, à l'exception cependant des résidences étudiantes prévues entre les avenues de l'Épée et Champagneur ainsi que les édifices universitaires en bordure de la voie ferrée.

L'échine du quartier est constituée par l'avenue Wiseman aménagée en axe civique nord-sud.

1.3 L'accès au campus et la circulation

Le plan d'aménagement prévoit la construction d'une gare sur la ligne de train Montréal/Blainville et d'une passerelle qui permettra d'y accéder ainsi qu'à la station de métro Acadie. Un édicule de la station sera édifié au sud de l'avenue Beaumont. Le plan prévoit aussi la révision des parcours des autobus qui sillonnent les abords du site et de leur fréquence de passage.

Les piétons accéderont au campus principalement par le sud et le nord. L'axe Wiseman sera aménagé de façon à constituer le principal parcours piétonnier entre les stations de métro Outremont et l'Acadie. Les parcours piétonniers secondaires s'effectueront dans l'axe de l'ensemble des avenues. Un sentier piétonnier, dans le prolongement de la rue de l'Épée, deviendra un escalier qui aboutira à un trottoir pour traverser sous le viaduc.

Des côtés ouest et nord, les accès seront sécurisés pour les piétons. L'avenue projetée Bates offrira des trottoirs et tout autour du viaduc Rockland, les passages piétonniers seront améliorés pour faciliter les déplacements des résidents et des visiteurs.

Les bandes cyclables longeant de part et d'autre la promenade se rattacheront éventuellement au réseau cyclable existant et faciliteront les déplacements cyclistes est-ouest. Quelque mille places de stationnement pour les bicyclettes seront prévues.

Les principaux points d'entrée du site pour les véhicules seront le viaduc Rockland au nord-ouest, l'esplanade verte à l'est et les avenues McEachran et Outremont au sud. Les accès aux bâtiments du campus pour les automobiles et les camions se concentreront sur l'avenue Bates. Aucun accès ne sera prévu sur l'esplanade. Il en ira de même pour l'avenue Wiseman afin de limiter la circulation véhiculaire sur cet axe principalement dédié aux piétons.

Enfin, le plan d'aménagement prévoit 1 000 places de stationnement sous les pavillons universitaires, 816 places sous les résidences privées, 512 places sur rue et la relocalisation d'un minimum de 60 places sous le viaduc Rockland.

1.4 Les projets de règlements P-04-047-34 et P-06-069

La consultation publique sur les projets de règlements constitue l'une des étapes du processus menant à la concrétisation du projet du campus. Les projets de règlements sont reproduits intégralement en annexe au présent rapport.

Le projet de règlement P-04-047-34 propose d'apporter des changements au *Plan d'urbanisme de Montréal* dans l'arrondissement Outremont en autorisant les modifications requises par le projet de campus aux éléments suivants du plan :

La carte synthèse des orientations panmontréalaises est modifiée afin d'y inclure des éléments relatifs notamment au réseau cyclable, à la qualité de milieux de vie, au nouveau secteur d'emplois institutionnels créé par la venue du campus, au réseau routier, plus précisément le viaduc Rockland et le viaduc ferroviaire au-dessus de la promenade, et à l'ajout d'un secteur mixte.

La carte de l'affectation du sol est modifiée pour permettre de passer de l'affectation résidentielle actuelle à une affectation institutionnelle et mixte. L'affectation du sol à l'intérieur du périmètre déterminé par l'avenue Rockland à l'ouest, la future avenue de la Promenade Sud au sud et la voie du CP à l'est et au nord devient « Grand équipement institutionnel ». L'ensemble de la portion outremontaise du secteur Atlantic, délimitée par l'avenue Hutchison, la voie ferrée du CP vers Blainville et la nouvelle courbe de la voie ferrée du CP vers le port de Montréal, ainsi que le futur lot situé le long de l'avenue de la Promenade Sud, entre l'avenue Champagneur et la nouvelle courbe de la voie ferrée du CP vers le port, deviennent « Secteur mixte » pour tenir compte de la mixité des usages (pavillons universitaires, cour de voirie et résidences).

Le schéma des secteurs d'emplois est modifié pour créer un secteur d'emplois institutionnels à l'intérieur du périmètre déterminé par l'avenue Rockland à l'ouest, la future avenue de la Promenade Sud au sud et la voie du CP à l'est et au nord.

La carte des parcs et des espaces verts est modifiée pour refléter le plan d'aménagement qui propose une promenade verte entre la rue Durocher et le viaduc Rockland et un pôle des équipements communautaires et de parcs à l'intersection de l'esplanade verte et du viaduc Rockland.

La carte et la fiche de la densité de construction sont modifiées pour tenir compte des nouveaux paramètres requis pour les secteurs de densité de construction 17-T1 et 17-T2 qui composent la majeure portion du secteur visé par le projet de campus.

Secteur 17-T1

Paramètres actuels	Paramètres proposés
Bâti de deux à six étages	Bâti de deux à huit étages
Taux d'implantation au sol moyen ou élevé	Taux d'implantation au sol moyen ou élevé
C.O.S. minimal : 1,0	C.O.S. minimal : 0,5
C.O.S. maximal : 4,0	C.O.S. maximal : 4,0

Secteur 17-T2

Paramètres actuels	Paramètres proposés
Bâti de deux à huit étages	Bâti de deux à huit étages
Taux d'implantation au sol moyen ou élevé	Taux d'implantation au sol moyen ou élevé
C.O.S. minimal : 1,0	C.O.S. minimal : 0,5
C.O.S. maximal : 5,0	C.O.S. maximal : 5,0

Le projet de règlement P-06-069 contient essentiellement des dérogations propres à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement Outremont. Il établit un ensemble de critères destinés à encadrer de façon très précise le développement du site. La figure 3 illustre l'application de ce règlement.

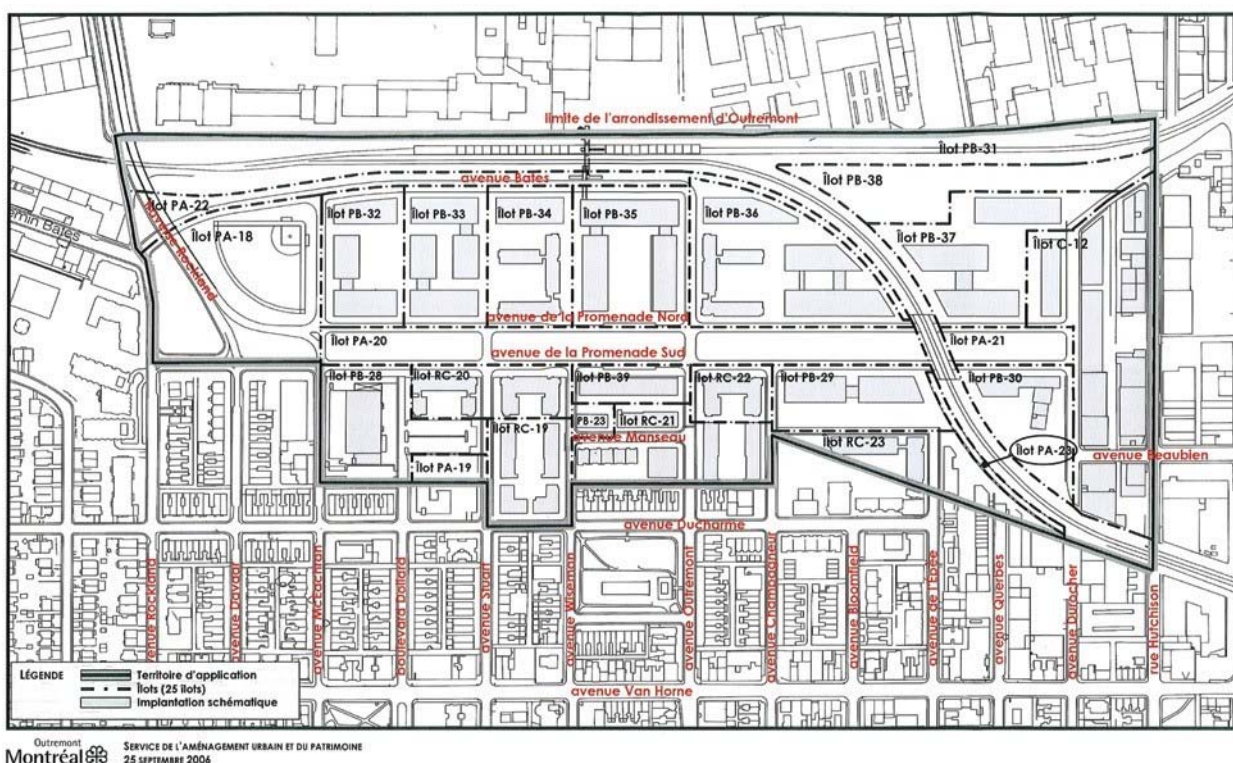


Figure 3 : Le territoire d'application (Doc. 1.1.1)

Sur le plan des **usages** permis, le règlement prescrit les catégories autorisées en cohérence avec les catégories du zonage d'Outremont. Dans les îlots visés pour devenir des parcs ou des espaces verts - zones PA-22, PA-18, PA-20, PA-21, PA-19, PA-23 -, seuls les usages communautaires dits espaces publics ou techniques (réservoirs souterrains) sont autorisés. Dans les îlots destinés aux pavillons universitaires - zones PB-29, PB-32, PB-33, PB-37, seules les catégories enseignement et santé ainsi qu'espaces publics ouverts sont permises.

Dans le cas des îlots où des résidences universitaires sont proposées - zones PB-34 et PB-36, la catégorie d'usage habitation collective s'ajoute aux usages d'enseignement et de santé.

En ce qui a trait à la proposition de pavillon principal en face de la place centrale - zone PB-35, certains usages commerciaux restreints sont autorisés.

Du côté des îlots mixtes et résidentiels situés au sud de la promenade - zone RC-39, en face de la future place centrale, des usages d'habitation ainsi que certains usages commerciaux restreints sont autorisés, et ce, seulement au rez-de-chaussée ou au premier niveau.

Dans les zones RC-19 et RC-20, où se trouve l'actuelle cour de voirie de l'arrondissement, le règlement propose des usages d'habitation. Il précise toutefois que la cour de voirie demeurera sur son site actuel pendant la période transitoire de mise en œuvre. En même temps, en prévision de son déménagement dans le secteur Atlantic, le règlement retient un usage communautaire et technique dans la portion nord-est du site.

Dans la portion sud-est du projet - zones RC-21, RC-22, RC-23, des usages d'habitation et d'espaces publics ouverts sont autorisés aux abords des rues de l'Épée, Champagneur, Outremont et Wiseman.

Du côté du secteur Atlantic, dans l'îlot où est située l'école de la communauté Beltz - zone PB-30, des usages d'habitation sont proposés en mixité avec les usages actuels d'enseignement et de santé.

Enfin, à la limite est de l'arrondissement - zone C-12, des usages mixtes seront également permis.

Sur le plan des **hauteurs maximales** permises, le règlement prescrit les limites que pourront atteindre les bâtiments. Il les établit à la fois en mètres et en nombre d'étages. De plus, le règlement lie le nombre d'étages permis à l'usage autorisé. Il tient également compte dans cette autorisation de la différence de la hauteur des étages entre les bâtiments résidentiels et les bâtiments institutionnels, environ 3,5 m à 4,2 m dans le cas des premiers et 4,75 m dans celui des seconds.

Au nord de la promenade, le règlement autorise une hauteur maximale de 38 m, soit huit étages, à l'exception du secteur Atlantic où la limite est fixée à 33 m, en cohérence avec le

bâti existant (la tour Atlantic), et le long de la promenade où la limite est 28,5 m, soit six étages, sauf pour le pavillon principal. Dans le cas des résidences étudiantes, la hauteur maximale permise sera de huit étages.

Au sud de la promenade, face à la future place centrale, la limite est de 25 m, soit six étages, pour la portion résidentielle qui s'y trouvera. Dans le cas de la majorité des îlots résidentiels situés de ce même côté de la promenade, le règlement propose une hauteur maximale de 21 m, qui équivaut aussi à six étages. Des portions avec des duplex et des triplex y seront également autorisées, avec une hauteur maximale de trois étages pour respecter le cadre bâti actuel.

Dans le cas des îlots situés dans la portion sud-est du site, le règlement propose une hauteur maximale de 15 m, en cohérence avec le cadre bâti actuel de cette partie de l'arrondissement.

Enfin, en plus des usages permis et des hauteurs prescrites, le règlement propose aussi certaines dispositions relatives à l'implantation des bâtiments, au stationnement, à la dimension des rues et à l'enfouissement du réseau électrique. Il énonce également des critères relatifs au cadre bâti, aux perspectives visuelles et aux espaces publics. Tous ces éléments serviront à l'encadrement et à l'analyse des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui seront proposés pour chaque îlot.

1.5 Les études sectorielles

Différentes études techniques ont accompagné l'élaboration de la proposition d'aménagement du nouveau campus. Elles ont porté sur l'accessibilité et la circulation, l'environnement sonore, les retombées commerciales, les infrastructures, la végétation, l'ensoleillement. Une étude sur la contamination des sols a été également rendue publique par l'université.

2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des citoyens

La commission a pu constater le grand intérêt que soulève l'implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont. Elle a recensé près de 1 200 inscriptions de citoyens et de représentants de différents organismes aux 13 séances de consultation qu'elle a tenues. Ces séances se sont réparties comme suit : 4 séances d'information, 4 ateliers thématiques et 5 séances d'audition de mémoires. Les ateliers thématiques ont porté respectivement sur l'aménagement du site, les impacts et les retombées sur les arrondissements voisins, le transport et la circulation, les équipements collectifs et les nouveaux besoins.

Le nombre total des mémoires soumis s'élève à 56 dont 36 ont fait l'objet d'une présentation à la commission. À cela s'ajoute une présentation orale sans dépôt de mémoire.

La liste complète des personnes ressources, des spécialistes ainsi que des citoyens et organismes qui sont intervenus lors des séances d'information, des ateliers thématiques et des séances d'audition de mémoires est présentée à l'annexe 1.

La liste des citoyens et organismes ayant déposé un mémoire, sans le présenter devant la commission, est présentée à l'annexe 2.

Le texte qui suit résume les interventions et les mémoires. La commission a regroupé les préoccupations, suggestions et commentaires autour de trois thèmes :

- le projet et son plan d'aménagement;
- l'accès du campus et la circulation;
- les mécanismes d'information, de concertation et de suivi.

2.1 Le projet de campus et son plan d'aménagement

2.1.1 L'accueil fait au projet de campus

Le projet de requalifier le site de la gare de triage d'Outremont et d'y installer un nouveau campus de l'Université de Montréal est dans l'ensemble bien accueilli. Toutefois, d'importantes et nombreuses réserves sont exprimées sur le plan d'aménagement proposé et l'accueil favorable fait au campus est conditionnel, aux yeux d'une grande partie des participants, à la révision de certains aspects importants du concept d'aménagement.

Dans le cas des participants provenant d'Outremont, les réserves portent principalement sur l'étude des impacts du nouveau campus sur la circulation faite par la firme CIMA, sur la densité et les hauteurs proposées dans le projet, sur l'ampleur même des installations universitaires projetées, sur l'intégration de la trame des rues du quartier dans le projet et sur la place faite aux équipements collectifs et aux espaces verts dans le plan d'aménagement.

De plus, des doutes sont exprimés par plusieurs sur la capacité financière de l'université de porter son projet. C'est le cas notamment du Syndicat général des professeurs et professeures de l'Université de Montréal (SGPUM) qui estime que des étapes préalables à une prise de décision éclairée n'ont pas été dûment franchies, qui réclame un moratoire d'un an et qui propose d'explorer d'abord le potentiel de densification du campus actuel. D'autres demandent des études sur le financement du projet et sur l'impact des travaux sur la fiscalité municipale.

Des doutes sont aussi exprimés sur la croissance des besoins d'espace de l'université. Une étude exhaustive justifiant cette croissance est demandée notamment par le Comité citoyens-gare de triage d'Outremont.

Plusieurs participants d'Outremont remettent également en question le fait que les échanges de terrains appartenant à l'arrondissement avec le promoteur soient intégrés au projet, l'application de l'article 89 de la Charte privant ainsi les citoyens de tout recours référendaire à cet égard. D'autres jugent aussi que le processus d'adoption des règlements tel qu'engagé, à partir d'un préconcept à préciser et d'études sectorielles ou contextuelles encore à compléter, les amène à donner l'équivalent d'un chèque en blanc au promoteur et trop de latitude aux autorités municipales. Certains expriment même la crainte de surprises développementales dans un chantier d'une si longue durée.

Les avis demeurent partagés quant à la possibilité d'améliorer le projet dans le cadre de la démarche actuelle. Plusieurs proposent même un retour à la case de départ de tout le processus de conceptualisation du projet en avançant, par exemple, l'idée d'un concours d'idées. L'opinion prévalente dans bien des interventions à cet égard est qu'il vaudrait mieux prendre le temps de considérer de façon rigoureuse les différentes formes que pourrait prendre le projet, notamment à la lumière des préoccupations exprimées par les citoyens, des études techniques menées de façon indépendante et des études contextuelles encore manquantes.

Les réserves sont jugées suffisamment fortes par un groupe de participants pour justifier un refus du changement de zonage sous sa forme actuelle et exiger son report.

Dans le cas des participants provenant des quartiers limitrophes, principalement de Parc-Extension, les réserves portent principalement sur le caractère introverti du projet, qu'ils considèrent comme entièrement tourné vers Outremont, et à un moindre degré sur l'étude de circulation de la firme CIMA et les nuisances sonores du corridor ferroviaire projeté.

À peu près tous les participants demandent de donner au projet un caractère plus métropolitain à ses dimensions physique, sociale et économique. Plusieurs participants provenant d'Outremont partagent également cette orientation.

Les attentes immédiates portent sur la mise en place de mécanismes de concertation et de suivi entre les paliers municipaux, le promoteur et les acteurs locaux. La volonté générale est d'améliorer le projet dans le cadre de la démarche actuelle d'approbation des règlements, mais en se donnant toutefois des délais suffisants (quelques mois) pour en

arriver à ce que le projet tienne mieux compte des besoins et de l'avenir des secteurs limitrophes au nord et à l'est.

De son côté, la Ville de Mont-Royal a soumis un mémoire à la commission. Elle y réitère son appui au projet de campus, mais marque des réserves importantes sur l'étude des impacts de la circulation de la firme CIMA et « sur la trame de rues proposée qui ne permet aucunement d'intégrer le projet avec les quartiers voisins... ». Elle trouve également étrange que l'agglomération de Montréal prenne des engagements financiers dans ce projet sans consultation antérieure avec les villes liées.

2.1.2 Le projet et son intégration au milieu environnant

L'arrivée du campus est largement saluée comme une occasion unique à saisir pour revitaliser des secteurs déstructurés au nord et à l'est du site de la gare de triage et pour retisser des liens urbains entre des arrondissements qui s'y tournent dos.

Toutefois, des réserves sérieuses sont exprimées sur l'intégration proposée du projet au milieu environnant. Elle est jugée comme nettement insuffisante par la très grande majorité des participants. Le projet est perçu comme fortifiant l'enclavement du quartier de Parc-Extension.

La ligne de fond qui se dégage de plusieurs interventions est que le projet est le fruit d'une vision purement locale. Une participante décrit d'ailleurs le projet comme « cohérent dans ses internalités, c'est-à-dire par rapport au programme propre que l'université s'est fixé, mais (...) déficient dans ses externalités, c'est-à-dire dans son rapport au contexte » (Doc. 7.13, p. 4). Plusieurs intervenants soulignent toutefois qu'il est difficile d'en faire le reproche seulement à l'Université de Montréal qui ne peut agir que sur son site.

Une participante explique ce biais du projet par le fait qu'il est soumis à la consultation sans que la planification détaillée prévue dans le Plan d'urbanisme soit présentée. Elle souligne également la passivité de la Ville à cet égard. Un autre participant va plus loin dans son mémoire et situe plutôt l'explication dans le fait qu'un urbanisme par projet ne peut mener qu'à une ville fragmentée et accentuer ainsi les inégalités sociales. Lui aussi reproche à la Ville sa passivité : elle laisse le promoteur privé décider seul d'enjeux importants pour tout un grand morceau de la ville.

Le projet suscite de nombreuses attentes de la part des citoyens et des organismes communautaires des quartiers limitrophes. Ces attentes concernent le désenclavement du quartier de Parc-Extension et les retombées économiques et sociales positives qui découleraient d'une intégration plus poussée du projet aux territoires voisins.

Un groupe important de participants demande un meilleur accès au site par la création de liens additionnels dans la partie est du campus et en conséquence une localisation différente de la cour de voirie projetée. Il demande aussi une transformation de la vocation des secteurs Beaumont et Alexandra-Marconi. À son avis, cette transformation devrait être axée sur un développement mixte et orientée vers des entreprises prêtes à miser sur la

synergie avec un pôle du savoir. La nécessité d'agir aussi sur le secteur Atlantic est soulignée par des participants.

De son côté, l'Arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension considère le projet comme un premier jalon et propose dans son mémoire une série d'orientations d'aménagement pour orienter sa planification vers un projet montréalais intégré. L'arrondissement avance à cet effet deux scénarios complémentaires, un scénario de transition et un scénario optimal.

Le scénario de transition prévoit notamment la création d'une porte d'entrée Nord reliant sur les plans visuel et fonctionnel le campus à Parc-Extension et à la Ville de Mont-Royal, entre autres, par le prolongement du boulevard l'Acadie jusqu'aux voies ferrées et l'aménagement d'une entrée directe dans le stationnement intérieur du campus. Ce scénario comprend également la requalification des îlots Beaumont, notamment par l'aménagement d'une nouvelle rue, au nord de la voie ferrée, reliant le boulevard l'Acadie à la rue Hutchison et l'aménagement d'un talus paysager entre cette nouvelle rue et la voie ferrée. Il comprend, de plus, la création de nouveaux liens entre le secteur Beaumont et le secteur est du campus. Enfin, il propose la reconfiguration du terrain du campus en deux îlots par l'aménagement d'une rue dans l'axe de la rue de l'Épée et le redressement de la rue Atlantic ainsi que la création d'une porte d'entrée Est.

De son côté, le scénario optimal propose notamment de considérer l'élimination des voies ferrées de la gare Jean-Talon jusqu'à la jonction des voies venant de l'est pour permettre, entre autres, un retissage des trames de rues des secteurs Beaumont, Atlantic, Alexandra-Marconi et Gare Jean-Talon.

Plusieurs organismes des quartiers limitrophes demandent également de porter attention à l'implantation de logements sociaux et communautaires, entre autres, pour prévenir les contrecoups d'un éventuel embourgeoisement (gentrification) généré par le projet. L'établissement de liens sociaux entre la population de Parc-Extension et l'Université de Montréal ainsi que l'adoption par cette dernière d'une politique d'embauche locale sont évoqués.

2.1.3 Le plan d'aménagement

Les avis sont très partagés sur le plan d'aménagement. La palette des opinions exprimées est très entendue. Si d'aucuns lui reconnaissent des qualités tout en signalant certaines faiblesses, comme son manque en matière d'intégration des quartiers limitrophes, d'autres le remettent plus fondamentalement en question. Entre ces deux positions se situe toute une gamme d'appréciations le plus souvent critiques d'un ou plusieurs éléments particuliers du plan d'aménagement.

Les remises en question fondamentales

Deux interventions peuvent être interprétées comme étant des remises en question fondamentales du plan d'aménagement. La prémisse de la première (Doc. 7.5, p. 8, 32

et 33) est que le plan ne tient pas suffisamment compte du potentiel et des contraintes du terrain dans une véritable optique de développement durable. Sa conclusion est que le projet soumis est de nature purement architecturale et sans audace. La prémisse de la seconde (Doc. 7.3, p. 33 à 43) est que le projet ne tient pas compte du contexte de changement constant en matière d'enseignement, de recherche et de disponibilité de fonds. Sa conclusion est que le projet soumis est plutôt classique, peu novateur et dénué de la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins futurs de l'université.

Ce deuxième point de vue est au cœur d'un des mémoires soumis à la commission. Le mémoire (Doc. 9.5.6) recommande de planifier le projet en fonction du changement et de s'orienter vers un type de construction adaptable dans l'espace et le temps, une construction recourant à un système industrialisé, flexible et démontable (IFD).

Contrairement au plan d'aménagement qui propose des bâtiments ponctuels, ce mémoire avance plutôt le projet d'un campus intégré dont tous les espaces sont reliés par un même réseau de circulation interne.

Les points de vue sur des éléments particuliers

L'intégration de la trame de rues d'Outremont au projet

L'intégration de la trame de rues d'Outremont au projet telle que proposée rencontre une opposition presque unanime de la part des participants provenant d'Outremont. Elle est perçue comme une atteinte majeure à la qualité de vie du quartier. Les inquiétudes à ce sujet ne sont pas exclusivement reliées aux impacts du projet sur la circulation automobile qui sont traités plus loin dans le texte. Elles portent aussi sur la transformation appréhendée d'un quartier résidentiel en quartier à forte présence étudiante.

L'axe Wiseman

L'aménagement proposé pour l'avenue Wiseman suscite un intérêt positif. Des propositions sont faites pour donner encore plus d'importance à cet axe appelé à jouer le rôle d'accès principal pour les piétons et cyclistes. Un groupe d'étudiants à la maîtrise en urbanisme suggère de le prolonger vers le secteur Beaumont par un lien souterrain animé débouchant sur un espace collectif multiculturel. Le Groupe-conseil en développement de l'habitation va plus loin et recommande d'y implanter une esplanade verte ouvrant sur le quartier Parc-Extension et calquée sur celle proposée d'est en ouest. De son côté, Projet Montréal propose dans son mémoire un réaménagement des abords de la station de métro Outremont pour rendre plus invitant cet axe qu'il souhaite le plus convivial et le plus sécuritaire possible. Par contre, un participant, soucieux de protéger la tranquillité de l'avenue, recommande d'ouvrir une sortie de métro au centre même du futur campus.

La promenade verte

La promenade verte est reconnue de façon générale comme un élément fort du plan d'aménagement. Son rôle de charnière verte entre le campus et le quartier résidentiel est

apprécié par plus d'un intervenant. Plusieurs s'interrogent cependant sur sa vocation, sa programmation, son côté inachevé, le fait « qu'elle aille de nulle part à nulle part ». Quelques-uns refusent d'y voir un véritable espace vert. Un nombre appréciable de participants s'inquiètent également des conflits d'usage qu'elle pourra entraîner. Des propositions sont faites pour la prolonger jusqu'à l'avenue du Parc ou pour revoir partiellement sa configuration.

La passerelle

Les participants provenant de Parc-Extension perçoivent la passerelle davantage comme un accès à la station de métro Acadie que comme un lien percolant avec leur quartier. Le mémoire du syndicat des copropriétaires du condominium le Phénix, situé à Outremont, à l'ouest du viaduc Rockland, signale de son côté que la passerelle est trop à l'est pour servir de passage vers le secteur Beaumont aux résidents de son secteur. Le représentant de Vélo-Québec, dans sa participation à un des ateliers thématiques, salue l'innovation constituée par des ascenseurs capables d'accueillir des vélos. Il exprime cependant aussi sa crainte de l'affluence en période de pointe, car « c'est un campus complet qu'on se retrouve à relier vers le nord avec cette passerelle ». Un groupe d'étudiantes à la maîtrise en urbanisme avance l'idée de continuer la passerelle du côté de Beaumont, sous forme de rue piétonne et place publique structurée par du bâti d'usage mixte. L'Arrondissement Villerey/Saint-Michel/Parc-Extension propose un lien piéton protégé et convivial au lieu d'une passerelle.

La cour de voirie

L'emplacement choisi pour la cour de voirie est contesté par plusieurs. Ils considèrent que la cour de voirie y risque de faire obstacle à l'ouverture de nouveaux liens nord-sud, en plus de contribuer au fait que le projet tourne le dos au quartier Parc-Extension. Un participant propose d'examiner les possibilités de la situer plus à l'ouest, soit sous le viaduc Rockland, ou sur un terrain le long de Bates ou bien encore de reprendre les négociations avec la Ville de Mont-Royal. La cour de voirie de cette dernière pourrait accueillir celle d'Outremont. Une suggestion est faite d'installer plutôt à cet emplacement un parc canin destiné surtout aux molosses qui demandent un plus grand espace et de créer de petits enclos pour les autres dans les parcs existants d'Outremont.

Le viaduc Rockland

La vétusté de cet ouvrage et l'absence d'étude approfondie à son sujet sont soulignées par plusieurs intervenants. Le côté inesthétique du viaduc est également dénoncé de même que sa dangerosité pour les piétons et cyclistes. L'aménagement proposé sur le site du viaduc soulève des doutes et des réserves. Les doutes portent principalement sur la possibilité d'installer un terrain de soccer conforme aux normes sur le terrain de jeu projeté. Les réserves portent sur le remplacement du stationnement existant par le parc canin, jusqu'ici enclavé entre le viaduc et la voie ferrée. Les copropriétaires du condominium le Phénix refusent de considérer ce parc canin comme un espace vert. Ils demandent un véritable aménagement paysager autour du viaduc en attendant le remplacement de ce dernier par une structure plus moderne.

Plusieurs participants souscrivent à l'idée de remplacer ce viaduc par un tunnel. Dans son mémoire, la Ville de Mont-Royal souligne l'importance de revoir la structure du viaduc avec le souci des modes de transport actif.

Les équipements collectifs

Plusieurs participants notent que les équipements existants tels la piscine, l'aréna et les terrains extérieurs sont utilisés à pleine capacité. Ils notent également la pression additionnelle qu'exerceront les nouvelles familles qui s'installeront dans les quelque 800 logements prévus dans le projet, sans compter les étudiants dans les résidences universitaires. Ces mêmes participants soulignent, de plus, que le projet n'offre qu'une relocalisation partielle des équipements existants sur le site, et ce, sur un terrain moins bien situé. Ils soulignent enfin que le projet n'entraîne pas de création d'espaces verts de grande surface et demandent l'aménagement d'un parc urbain polyvalent au centre du nouveau campus, à l'emplacement de la cour de voirie actuelle, et attenant au CCI.

Les avis sont partagés sur l'opportunité d'installer sur le site un terrain de soccer aux normes internationales, plusieurs préférant le voir du côté du réservoir Vincent d'Indy.

Un accès plus aisé aux équipements collectifs projetés est souhaité par des participants de Parc-Extension qui rappellent le déficit dans ce domaine du quartier.

La partie résidentielle privée

La construction de quelque 800 logements n'est pas remise en cause par les participants, mais les amène à proposer des orientations différentes de celles du projet. Ainsi, un groupe de citoyens demande à l'arrondissement de saisir cette occasion pour rétablir l'équilibre social sur son territoire, de ne pas céder en conséquence les espaces résidentiels à des promoteurs privés et de privilégier plutôt des formes de propriété collective. Le Groupe-conseil en développement en habitation s'inscrit dans une orientation similaire. Il propose que l'université favorise le développement de logements sociaux et communautaires et accroisse d'un 15 % additionnel ces derniers, tout en les rendant accessibles aux familles provenant de Parc-Extension et de Côte-des-Neiges. De son côté, l'organisme Aire de famille recommande plutôt de porter à 30 % le pourcentage de logements abordables, tout en ne remettant pas en question le 15 % attribué aux logements sociaux. Cet organisme rappelle sa mission qui est de promouvoir les liens de solidarité intergénérationnelle et souhaite à cette fin faciliter l'accès des jeunes familles d'Outremont à la propriété de leur logement.

Des demandes sont également faites à la Ville d'accroître le logement social et communautaire dans les secteurs Marconi-Alexandra et Beaumont, de garantir la mixité sociale et de prévenir la spéculation foncière éventuellement entraînée par le projet. Ces demandes proviennent d'organismes comme la Table de concertation logement/aménagement de la Petite-Patrie ou bien encore le Comité d'action de Parc-Extension.

Les hauteurs et la densité proposées

De fortes réserves sont exprimées sur les hauteurs proposées aussi bien par des participants d'Outremont que de Parc-Extension. L'opinion des premiers est à l'effet que ces hauteurs devraient être plus modestes et plus en harmonie avec celles de leur quartier. Le CPE Le coin des enfants du parc demande plus précisément une modification de la hauteur permise et de la marge de recul arrière du lot PB-39 pour éviter de voir sa cour « emmurée et privée d'ensoleillement ».

Du côté de Parc-Extension, la hauteur des bâtisses surplombant le corridor ferroviaire est perçue comme produisant un effet de muraille et renforçant ainsi la césure avec leur quartier. L'Arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension propose à ce sujet de maintenir le terrain de la gare de triage à son niveau actuel pour réduire cet effet. Des craintes sont également exprimées sur de possibles nuisances sonores entraînées par la réverbération sur des bâtisses en hauteur.

Les réserves sur la densité du projet sont surtout le fait des participants d'Outremont. Certains pensent que l'université surestime ses besoins d'espace et ne tient pas suffisamment compte, contrairement à d'autres universités nord-américaines, des changements technologiques et de la montée en puissance de l'apprentissage en ligne qui diminue la fréquentation des salles de cours. D'autres lient la densité du projet avec le nombre d'étudiants qu'elle entraînera, un nombre trop élevé à leurs yeux par rapport à la population de l'arrondissement. D'autres enfin souhaitent sa diminution pour dégager un espace suffisant pour le parc polyvalent mentionné plus haut.

Le corridor ferroviaire

Le regroupement des voies ferrées dans un même corridor est bien reçu même s'il vient renforcer selon plusieurs l'enclavement du côté nord. Projet Montréal propose cependant d'examiner un tracé différent pour ce corridor en le situant plus à l'est, le long d'anciennes voies ferrées, dans le but de dégager davantage le site.

2.1.4 Le projet et le développement durable

La volonté de l'université d'inscrire le projet dans une approche de développement durable est soulignée positivement par plusieurs intervenants. Il lui est cependant demandé de préciser davantage les objectifs concrets qu'elle souhaiterait atteindre par cette approche et de mieux prendre en compte certains éléments concernant l'aménagement. Une série de recommandations sont faites à ce sujet par le Conseil régional de l'environnement de Montréal. Elles portent sur l'incitation à l'utilisation du transport en commun, le verdissement du site, la gestion écologique des eaux de pluie et des matières résiduelles.

Il lui est aussi demandé de pousser plus loin des dimensions du développement durable comme la solidarité sociale et la solidarité intergénérationnelle. La Corporation de développement économique communautaire (CDEC) Centre-Nord fait remarquer à ce propos que « le concept d'aménagement présenté par l'Université de Montréal a non

seulement ignoré les caractéristiques physiques et sociales ainsi que les besoins du quartier Parc-Extension, mais qu'il lui relègue avec force les inconvénients ».

De son côté, le Comité citoyens-Gare de triage d'Outremont trouve que le projet ignore des aspects importants du développement durable comme le respect de la morphologie du site ou son verdissement préalable. Il considère aussi qu'il entraînera des conséquences complexes sur le plan de la gestion des eaux de ruissellement en provenance des secteurs extérieurs au projet et rappelle l'insuffisance et la vétusté du réseau d'évacuation des eaux grises en aval du site. Enfin, un groupe de participants demande que les intentions de l'université relatives à la construction des bâtiments conformes à la norme LEED soient converties en obligations réglementaires.

2.1.5 Le projet et son chantier

La durée des travaux, quelque 20 ans, est une source d'inquiétude. Un participant demande la mise en place d'un plan sérieux de protection de la population et du calme d'Outremont. De son côté, La Table de concertation logement/aménagement de la Petite-Patrie demande des mesures de mitigation de l'accroissement prévisible de la circulation des camions durant les travaux.

L'utilisation intérimaire des terrains laissés vacants entre chacune des phases de construction soulève aussi de l'inquiétude. Un groupe de citoyens demande que l'université s'engage à réaliser des aménagements paysagers, des jardins communautaires et d'agriculture urbaine. Ce même groupe demande que le règlement de zonage prohibe un usage à titre de stationnement des terrains provisoirement inoccupés.

De son côté, la Direction de santé publique recommande dans son mémoire une série de mesures de protection de la santé de la population avoisinante et de protection des usagers de la voie publique pendant les travaux.

2.2 L'accès du campus et la circulation

L'augmentation de la circulation automobile qui sera générée par l'arrivée du campus suscite de nombreux commentaires et beaucoup d'inquiétude. Cette inquiétude est largement présente dans bien des appréciations portées par les participants sur différents éléments du plan d'aménagement, par exemple, la densité du projet. Elle marque un grand nombre des prises de position au cours de la deuxième partie de la consultation, plus particulièrement à l'égard des principes sous-jacents aux déplacements retenus par l'Université de Montréal, le transport collectif, le transport actif, la circulation véhiculaire, le stationnement et l'étude de la circulation.

La volonté de l'Université de Montréal de « privilégier l'utilisation des moyens de transport alternatifs à l'automobile » est saluée par pratiquement tous les participants. Une majorité d'entre eux lui demandent cependant de la traduire de façon plus poussée dans le projet, de faire revoir l'étude des impacts du nouveau campus sur la circulation et de réajuster en conséquence le plan d'aménagement.

2.2.1 La circulation automobile et le transport en commun

La méthodologie et les conclusions de l'étude des impacts du nouveau campus sur la circulation suscitent de nombreuses réserves et critiques. Pour la majorité des participants d'Outremont, l'étude de la circulation sous-estime les impacts des déplacements générés par le projet. Elle ne cible que les heures de pointe et ne couvre qu'une zone d'étude limitée, sans tenir compte des effets cumulatifs des autres projets, comme celui de l'hôpital Sainte-Justine. De plus, la répartition modale se base sur le comportement des usagers actuels et la croissance du parc automobile n'est pas prise en compte. D'après un des mémoires, le projet impliquerait des modifications au réseau de transport montréalais sur un territoire beaucoup plus vaste que le site de la gare de triage et demanderait une approche globale incluant la complémentarité des divers modes de transport.

Selon la Ville de Mont-Royal, l'utilisation d'un logiciel tel que EMME/2, qui permet à l'aide de certaines données sociodémographiques et économiques de simuler les déplacements sur le réseau routier par mode de transport, aurait permis de mieux anticiper la réaffectation des débits sur les principaux axes routiers. Les déplacements générés par les résidences et les commerces locaux prévus à l'usage des étudiants et des résidents du secteur devraient aussi être considérés.

La très grande majorité des participants d'Outremont est d'avis que le projet fera augmenter la circulation automobile dans leur quartier au-delà de prévisions de l'étude de circulation. Elle considère que cette augmentation aura des impacts majeurs sur les rues McEachran, Outremont et Stuart, qui font partie des voies d'accès prévues pour le campus. Elle s'inquiète, entre autres, du surplus de trafic de transit qui empruntera ces nouveaux axes de circulation. Elle est particulièrement préoccupée par la situation qui se créera sur l'avenue Outremont où se trouvent des institutions et des équipements collectifs fréquentés par les enfants. La circulation automobile anticipée sur l'avenue Wiseman préoccupe également le CPE Le coin des enfants du parc. Ce dernier demande que la circulation sur cette avenue soit à sens unique vers le nord et que la vitesse y soit limitée à 30 km/h, afin d'assurer la sécurité des enfants aux abords du CPE.

Plusieurs participants demandent que l'arrondissement procède à des études de circulation indépendantes qui tiendraient compte des critiques formulées par les citoyens à l'égard de l'étude produite par l'Université de Montréal. Un groupe important de citoyens demande également à cette dernière de réviser son plan d'aménagement, de considérer la fermeture des accès à l'esplanade verte par les rues résidentielles d'Outremont et de s'orienter vers un campus strictement piétonnier, avec des voies d'accès pour les automobiles par le chemin Bates et la rue Beaubien (par Durocher). Ce rôle accru du chemin Bates n'est pas cependant partagé par le Syndicat des copropriétaires du condominium Le Phénix qui est préoccupé par la circulation déjà lourde de camions et d'autos sur cette voie.

Un participant propose de prolonger carrément la rue Beaubien dans l'axe de la contre-allée sud de l'esplanade jusqu'au pied du viaduc Rockland. La contre-allée serait élargie pour accommoder la circulation dans les deux sens. Cela permettrait, à ses yeux, d'éviter que l'esplanade ne devienne un boulevard avec un terre-plein de 27 mètres et de préserver

sa fonction de place centrale de rencontre et d'échange pour la communauté universitaire. Il propose également de prolonger l'avenue Bates projetée le long de la courbe de la voie ferrée pour rejoindre ainsi la rue Beaubien. À son avis, une telle solution éviterait le prolongement de l'avenue Outremont et réduirait le problème de la circulation automobile dans Outremont. Il souligne cependant qu'il faudrait revoir en conséquence le design du viaduc Rockland.

La crainte de l'augmentation de la circulation est également partagée par des intervenants provenant des quartiers Parc-Extension et Petite-Patrie. Ils s'inquiètent des nuisances de pollution et de sécurité que cette augmentation occasionnera sur les rues Beaumont, Jean-Talon Ouest, du Parc et Beaubien. Ils demandent une révision des impacts potentiels du projet à ce sujet et l'élaboration des mesures atténuantes en concertation avec les acteurs locaux. Ils demandent également de mettre l'accent sur une meilleure utilisation du transport collectif.

Les participants s'entendent de façon générale pour inviter l'université à fixer plus haut la barre en matière de transport actif et collectif. Plusieurs participants demandent à cet effet une réduction des places de stationnement prévues dans les plans. Le Conseil régional de l'environnement considère dans son mémoire que la réduction de l'offre de stationnement favorise l'utilisation des transports collectif et actif. Il recommande à l'université une réduction significative de l'offre prévue, une politique tarifaire dissuasive et des mesures d'encouragement au covoiturage. Il recommande également la mise en place de mesures financières incitatives à l'utilisation du transport en commun. La Direction de santé publique plaide également en faveur de la diminution de l'offre de stationnement. De plus, elle recommande d'envisager un service de navette, aux heures d'affluence, entre les campus et la gare Canora, d'utiliser toutes les possibilités du programme Allegro et de négocier avec la STM une entente tarifaire pour la communauté universitaire semblable à celle obtenue par l'Université de Sherbrooke.

D'autres participants, en moindre nombre, font part de leur inquiétude quant à l'impact que pourrait avoir une réduction des places de stationnement. Ils craignent un débordement dans les rues voisines du campus, au détriment des résidents qui vivent déjà une situation compliquée sur le plan du stationnement. Une participante recommande de prévoir des vignettes pour les résidents avant le début des travaux. Un autre se demande si le coût des vignettes devrait être assumé par les citoyens.

2.2.2 La place faite au piéton et au cycliste

La localisation et la configuration des accès au site pour les piétons ne soulèvent pas de réserves. Il en va de même pour les liens piétonniers prévus au sein du campus. Des craintes sont cependant exprimées à l'égard de conflits d'usage potentiels dans le cas de l'esplanade verte et sur la sécurité de l'accès piétonnier, en particulier pour les aînés, entre le secteur résidentiel à l'ouest du viaduc Rockland et l'esplanade. La faiblesse des accès piétonniers au nord et à l'est du site est également signalée.

Dans le souci de créer un environnement piétonnier adéquat, Le Conseil régional de l'environnement propose de prolonger l'esplanade jusqu'à l'avenue du Parc pour donner un accès direct au transport collectif existant dans cette avenue, d'intégrer des mesures contraignantes d'apaisement de circulation dans les rues donnant accès au campus et d'augmenter le nombre et la qualité des liens piétons et cyclistes traversant la voie ferrée pour désenclaver vers le nord. De son côté, le syndicat des copropriétaires du condominium Le Phénix invoque la densité résidentielle du secteur à l'ouest du viaduc Rockland et demande un passage piétonnier vers le nord, plus rapproché que la passerelle prévue dans le projet.

Les liens cyclables prévus dans le projet ne font pas non plus l'objet de réserves. La prévision de 1 000 places de stationnement de vélos est appréciée positivement. Une suggestion est faite de les regrouper dans un pôle où des services seraient disponibles. La question de l'accès des cyclistes au campus est cependant posée. Comme pour les piétons, la faiblesse des accès à l'est et au nord est notée. L'esplanade est cependant saluée par le représentant de Vélo Québec comme ouvrant un nouvel axe cycliste vers l'est sous la voie ferrée.

La Table de concertation logement/aménagement de la Petite-Patrie recommande de repenser les raccordements du campus vers l'est. Elle prévoit que la circulation véhiculaire risque d'être en contradiction avec la circulation piétonnière et cycliste sur la rue Beaubien. Ce point de vue est partagé par le conseiller municipal du district de Saint-Édouard qui demande de mieux assurer la sécurité des piétons et des cyclistes à l'intersection de la rue Beaubien et de l'avenue du Parc. Le Conseil régional de l'environnement et l'Arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension demandent la création de liens piétonniers et cyclistes au-dessus de la voie ferrée. L'arrondissement les situe dans l'axe des rues Hutchison et de l'Épée. L'arrondissement mentionne également, dans une des hypothèses de travail de son mémoire, l'intégration d'une voie cyclable dans un talus entre la voie ferrée et une nouvelle rue à percer au nord de cette voie, entre le boulevard l'Acadie et la rue Hutchison.

Plusieurs intervenants voient dans le projet l'occasion de prolonger le sentier polyvalent du Réseau vert. La Direction de santé publique y voit une excellente occasion pour améliorer le lien cyclable entre l'est et l'ouest de la ville, entre autres, l'accès piétonnier et cyclable au viaduc Rockland. Elle recommande à l'université de travailler à l'amélioration de ce lien, en collaboration avec la Ville et des organismes spécialisés comme Vélo Québec. La Table de concertation logement/aménagement de la Petite-Patrie recommande de parachever et relier les pistes cyclables et piétonnières du site au réseau vert de la ville, notamment à l'est.

2.3 Les mécanismes d'information, de concertation et de suivi

L'importance d'avoir une bonne communication entre l'Université de Montréal, la Ville, les arrondissements concernés, les citoyens et les organismes du milieu est très largement soulignée. La clarté et l'efficacité de cette communication sont d'autant plus importantes aux yeux d'un groupe de citoyens que plusieurs d'entre eux préféreraient un retour du

projet à la planche à dessin. Ce groupe souhaite pouvoir intervenir et garder une capacité d'influence sur le projet tout au long de son développement qui s'échelonne sur quelque vingt ans.

Plusieurs intervenants, dont le Regroupement en aménagement de Parc-Extension, la Corporation de développement économique communautaire (CDÉC) Centre-Nord, Habitation populaire de Parc-Extension, la Table de concertation logement/aménagement de la Petite-Patrie, demandent un lieu permanent de concertation dont le rôle serait d'assurer la gestion des suivis de l'implantation du projet.

Le Centre de santé et des services sociaux de la Montagne partage cette orientation et recommande la création d'un lieu d'échanges entre les principaux partenaires que sont l'Université de Montréal, les paliers municipaux, les citoyens, les regroupements et instances de concertation du milieu, la Direction de santé publique et le CSSS de la Montagne. Ce lieu constituerait un processus structuré de suivi à long terme du projet. Le CSSS offre également sa collaboration pour coordonner l'actualisation de ce lieu d'échanges.

Une variante de cette orientation est avancée par un participant. Ce dernier intègre sa proposition de mécanismes de suivi dans une approche d'ensemble qu'il considère comme essentielle pour corriger le fait que le projet franchit l'étape de la consultation publique avant que la planification détaillée du secteur ne soit faite. Il recommande d'adopter tout d'abord, dans le règlement de l'article 89, des exigences quant à l'insertion du projet dans le milieu (liens physiques vers le nord, accessibilité des équipements collectifs pour les quartiers avoisinants, raccordement des futurs services de transport en commun, raccordement des pistes cyclables) et de mettre en place deux comités de travail tripartite (les paliers municipaux, les groupements du milieu et l'Université de Montréal). Ces deux comités de travail auraient pour tâche de se pencher sur les deux enjeux majeurs soulevés au cours de la consultation : la circulation et la part des transports collectif et actif ainsi que les effets sur les marges du projet. Il recommande l'adoption par la suite d'un Plan d'aménagement d'ensemble ou un Programme particulier d'urbanisme pour les secteurs environnants et la mise en place d'un mécanisme de suivi pour les différents aspects du projet. Il recommande enfin de soumettre à la consultation publique le processus de planification détaillée.

3. L'analyse de la commission

Dans le présent chapitre, la commission procède à l'analyse globale du projet, notamment de sa justification et de ses conditions de réalisation. La première section est consacrée à la justification sociale du projet et à l'identification des incertitudes qui le caractérisent, la seconde à la conception même du projet et à son insertion dans le tissu urbain environnant, et la troisième aux questions relatives à la circulation et à la gestion des déplacements.

3.1 La justification sociale du projet et les incertitudes qui le caractérisent

Le projet de réaménagement du site de la gare de triage d'Outremont est à l'ordre du jour depuis de nombreuses années. À l'instar d'autres villes industrielles d'Amérique du Nord, le développement de Montréal et de ses banlieues a été fortement tributaire du réseau ferroviaire qui a structuré le territoire et déterminé en partie l'évolution du secteur résidentiel. Ce fut d'ailleurs le cas d'Outremont et l'importance du chemin de fer dans son développement mériterait d'être commémorée dans le projet de campus. Il faudrait conserver une trace de la vocation originelle du site.

Le transport ferroviaire, grand moteur du développement urbain à l'origine, s'est également révélé à la longue une source de nuisance et de risques, voire une entrave au développement harmonieux du quartier. L'évolution économique et industrielle de Montréal et les transformations intervenues dans le domaine du transport ont permis d'envisager la fermeture de la gare de triage, la décontamination du site, la diminution des activités ferroviaires et en conséquence la libération d'un espace important à des fins de rénovation urbaine. L'hypothèse même d'une nouvelle vocation du site pose de façon aiguë la question de l'intégration au cadre bâti d'Outremont, à son patrimoine paysager, à son histoire et à la façon dont Outremont entrevoit son devenir, ses liens avec les arrondissements voisins et son incorporation dans le grand ensemble de Montréal.

Le terrain de la gare de triage du CP à Outremont a fait l'objet de nombreux débats au cours des trente dernières années. Plusieurs grands projets ont été envisagés dont, entre autres, le projet résidentiel et commercial du CP en 1994 et le projet du CHUM plus récemment. Le projet actuel essaie d'intégrer trois dimensions importantes : institutionnelle (le campus), résidentielle (résidences étudiantes et logements privés) et communautaire (parcs et espaces verts). Il s'inscrit dans le cadre des grandes orientations de la Ville, comme le Premier plan stratégique de développement durable ou bien encore la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, et contribue à affirmer Montréal comme ville de savoir. Compte tenu de la complexité du dossier et des contraintes afférentes, le projet tel que présenté constitue certainement une occasion à saisir. Il témoigne d'un effort de conciliation entre des options potentiellement contradictoires, associant, pour n'en citer que quelques-unes, fonctions résidentielle et institutionnelle; transport actif, transport collectif et ouverture au trafic automobile; corridor ferroviaire et quiétude des résidents; accessibilité des lieux et qualité de vie du quartier; espaces bâtis et espaces verts; logements privés et logements abordables;

développement durable (normes LEED et LEED-ND) et contraintes économiques; besoins de l'université et besoins du milieu urbain avoisinant. Chacun de ces éléments a fait l'objet d'un débat et d'une analyse critique rigoureuse. Les opposants directs ou indirects au projet ont cherché à démontrer les faiblesses de chacun des éléments du projet pris isolément. Plus encore, l'opportunité globale représentée par le projet a été perçue comme une menace, comme une source d'inquiétude supplémentaire dans la mesure où la part de l'inconnu était trop grande.

Trois critiques majeures peuvent être formulées sur ce dernier point :

- c'est un entre-deux à mi-chemin d'un concept et d'un projet bien défini;
- l'horizon de temps est difficile à appréhender;
- c'est un projet métropolitain traité comme un projet local.

3.1.1 Un entre-deux à mi-chemin d'un concept et d'un projet bien défini

Dans la tradition québécoise, l'évaluation et l'examen des impacts sont des exercices qui se situent assez tard dans le processus d'élaboration d'un projet. Il est alors possible d'identifier des impacts précis, de les mesurer et d'évaluer des solutions de rechange. Cela n'est pas le cas dans le présent dossier. Il s'agit davantage d'un projet à l'état de concept. Le projet proprement dit est prévu se réaliser sur une période de quelque vingt ans et, de plus, il est susceptible de subir des modifications en cours de route. Même la phase 1, qui devrait être terminée pour l'année universitaire 2010-2011, comprend encore beaucoup d'indéterminations. L'université prévoit d'abord la décontamination et la restauration du site, puis la construction de la nouvelle voie ferrée et l'édification de deux pavillons universitaires, sans savoir cependant encore quelles facultés seront concernées. L'aménagement de la promenade ne serait pas nécessairement prévu pour cette date, ni la construction des résidences étudiantes, même si d'ores et déjà 500 places étaient requises pour l'ouverture des premiers pavillons.

Il en va de même pour l'évaluation des coûts. Le coût global d'un milliard de dollars est le simple résultat de la multiplication de la surface requise par une estimation du prix au mètre carré (Luc Vinet, transcription du 28 février 2007, p. 15). Il en va de même pour l'estimation de 120 millions de dollars pour les travaux d'infrastructure. De la même façon, la capacité de l'université d'assumer les déboursés envisagés repose simplement sur l'expérience des cinq dernières années, l'université ayant investi 300 millions de dollars au cours de cette période.

Bref, beaucoup d'éléments concrets du projet sont ainsi susceptibles d'être modifiés, transformés ou remis en question selon les informations à venir ou selon les interactions des différents acteurs concernés (ville centre, arrondissements, tables de concertation, partenaires). Dans la présente démarche, cette situation crée des difficultés puisque nous sommes devant un projet à l'état de concept ou même de préconcept plutôt que devant un projet bien défini. D'où le risque d'une surdétermination de l'évolution du projet par des changements réglementaires dont l'effet peut mener à des surprises développementales dans quinze ou vingt ans. Il est donc tout à fait compréhensible que le processus de consultation sur les deux règlements ne soit pas perçu positivement par les intervenants.

3.1.2 Un horizon de temps difficile à appréhender

Comme déjà mentionné, le projet devrait se réaliser sur une durée d'une vingtaine d'années. La première phase se terminerait en 2010-2011, mais ce n'est qu'en 2027 que le projet serait achevé. Ce long délai est de nature à permettre des ajustements et des modifications en cours de route, à la lumière, entre autres, des innovations technologiques, par exemple, dans le transport et la construction, ou de demandes sociales nouvelles. Au fur et à mesure de son développement, le site fera l'objet de réévaluations successives qui peuvent induire des changements dans la programmation ou la mise en œuvre. Par exemple, l'université n'a pas encore déterminé quelles facultés seront appelées à s'installer sur le campus. De même, les données sur la circulation et par conséquent les impacts de cette dernière ne seront pas les mêmes en 2011 et en 2027. Cette marge d'indétermination est en soi un avantage, car elle permet des adaptations et des corrections. Sur le plan de la perception toutefois, les personnes consultées ont tendance à percevoir les impacts possibles du projet rendu à son terme, aux alentours de 2027, comme des impacts immédiats, dès 2010. D'autres participants, plus méfiants à l'égard des autorités, en arrivent ainsi à parler d'un chèque en blanc.

Pour corriger cette impression de flou, il paraît essentiel à la Commission que l'université et la Ville de Montréal précisent davantage les éléments fondamentaux de la phase 1 du projet et fixent, dès maintenant, les règles et les mécanismes de concertation des acteurs concernés pour la détermination des étapes ultérieures. Il est impossible de tout régler maintenant d'un seul coup.

3.1.3 Un projet métropolitain traité comme un projet local

À la lumière de nombreux échanges au cours de l'audience, il apparaît évident que le premier interlocuteur du promoteur a été l'arrondissement Outremont et que la ville centre n'a amorcé le processus de concertation avec les autres arrondissements concernés qu'une fois cette première étape terminée. Or, le projet a d'abord et avant tout une envergure panmontréalaise. Il s'inscrit dans la stratégie de développement économique 2005-2010 et vise à renforcer le rôle de Montréal comme ville de savoir. La réalisation du projet oblige d'apporter des modifications au plan d'urbanisme et à la carte-synthèse des orientations montréalaises. Comme l'a fait remarquer avec insistance madame Marie-Odile Trépanier professeure titulaire de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, il eût fallu procéder à l'inverse et traiter le projet comme un secteur de planification détaillée au plan d'urbanisme (Doc.9.5.3). À cette fin, des études contextuelles s'imposent de même qu'un leadership de la ville centre. Cette inscription panmontréalaise n'est pas du ressort du promoteur qui reste confiné par les limites de son projet, mais de la ville centre puisqu'on est devant un objet d'intérêt d'agglomération.

Tout au long de l'audience, les représentants de la ville et du promoteur ont affirmé avec force leur volonté de concertation avec les arrondissements concernés et les organismes du milieu, en vue de modifier le projet, de l'améliorer et de mieux assurer ainsi son insertion dans le tissu urbain. L'ouverture est intéressante. En conséquence, il apparaît prématuré

d'autoriser les modifications au plan et aux règlements d'urbanisme avant que la concertation n'ait pu porter certains de ses fruits.

La commission estime que le projet soumis à la consultation publique s'inscrit dans les grandes stratégies de la ville et qu'il constitue une occasion exceptionnelle de développement tant pour l'agglomération que pour l'arrondissement Outremont et les arrondissements limitrophes.

Toutefois, compte tenu des carences de la planification et de la précision du projet, la commission estime que les modifications proposées au plan et aux règlements d'urbanisme ne doivent pas être approuvées avant que des études contextuelles n'aient été réalisées, qu'un processus de concertation entre les paliers municipaux concernés, le promoteur et les organismes du milieu n'ait été engagé et que la phase 1 du projet n'ait été précisée davantage, tout en laissant une marge de manœuvre pour les phases ultérieures.

De l'avis de la commission, le créneau de possibilité du projet est relativement court étant donné les échéances indiquées par le promoteur. En conséquence, un tel effort de concertation et les études complémentaires devraient pouvoir être réalisés dans un délai de moins d'un an. Les résultats devraient être rendus publics avant toute prise de décision de la ville centre et des arrondissements concernés. Le leadership de la concertation devrait être assumé par la ville centre soit directement, soit par l'intermédiaire d'une société de développement.

Recommandation 1

Préalablement à l'adoption des projets de règlements P-06-069 et P-04-047-34, la commission recommande :

- a. d'inscrire les études du concept d'aménagement dans le cadre plus large de la restructuration ainsi que de la mise en valeur du secteur de planification détaillée prévu dans le plan d'urbanisme et où s'insère le projet;**
- b. de mettre en place un processus de concertation entre les paliers municipaux concernés, le promoteur et les organismes du milieu de ce secteur;**
- c. de préciser davantage la phase 1 du projet, tout en laissant une marge de manœuvre pour les phases ultérieures.**

3.2 Le concept d'aménagement du campus et son insertion dans la ville

Sous le concept d'aménagement, la commission examine et commente d'abord la pertinence du projet sur le site choisi. Elle se penche ensuite sur les enjeux que suscite sa vocation et les objectifs que devrait poursuivre son concept d'aménagement. Enfin, elle apprécie les composantes structurantes et les éléments d'incertitude du concept avant de déboucher sur des recommandations.

3.2.1 Les attributs du site et la pertinence du projet

Situé à la convergence des arrondissements Outremont, Villeray/ Saint-Michel/ Parc-Extension, Rosemont/ La Petite-Patrie et de Ville de Mont-Royal, la gare de triage ferroviaire du CP constitue une rupture importante dans le tissu urbain de ce territoire central de Montréal.

Cette rupture a pour effet d'enclaver les secteurs et quartiers limitrophes et d'isoler leurs populations respectives qui se retrouvent sans liens physiques, fonctionnels et visuels tant nord-sud qu'est-ouest. Lui-même enclavé, le terrain en réaffectation de la gare de triage est aussi une cause de nuisance sonore et visuelle importante pour les résidents riverains.

Par ailleurs, ce territoire déstructuré et laissé en friche offre un grand potentiel d'accueil et de rayonnement au nouveau campus de l'Université de Montréal. Sa proximité avec de grands axes de transport en commun régionaux et locaux puis de plusieurs grandes artères urbaines en fait un site unique pour l'implantation d'un campus de recherche scientifique, à la fois accessible et visible dans un Montréal qui se veut « ville de savoir ».

La proximité fonctionnelle et visuelle du campus principal situé sur le flanc nord du mont Royal et directement relié au site par la ligne bleue de métro en fait aussi un choix stratégique pour l'université.

La qualité du paysage urbain du quartier résidentiel d'Outremont et la grande mixité des populations résidant dans le territoire avoisinant sont autant d'éléments qui renforcent ce potentiel du site. Enfin, la volonté exprimée dans le Plan d'urbanisme de Montréal de procéder à la planification détaillée de ce territoire, de diversifier et d'intensifier les activités des secteurs limitrophes Beaumont, Atlantic et Marconi-Alexandra confirme la reconnaissance par la Ville de ce fort potentiel.

À la lumière de ces premières constatations, la commission considère que le projet d'implantation du nouveau campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage du CP représente une opportunité pour l'université. Elle permet de combler, à proximité de son campus principal, les besoins suscités par l'évolution de sa mission et de renforcer à la fois sa présence et sa visibilité au sein de la communauté.

Il en va de même pour la Ville de Montréal. Cette occasion lui donne la possibilité de remplacer une enclave par un équipement voué à la culture et à la recherche scientifique, de créer un lieu urbain unificateur, visible et ouvert à la ville, aux arrondissements et aux quartiers riverains, un lieu de rencontre entre citoyens et chercheurs, un lieu de partage de la connaissance et de la culture en phase avec le concept de « ville de savoir ».

3.2.2 Les enjeux liés à la conception du projet et de son insertion dans le milieu

Les enjeux suscités par la conception du nouveau campus, son implantation sur le terrain de la gare de triage de CP et son insertion dans le milieu urbain soulèvent la question

fondamentale de la vocation de ce lieu symbolique dans la ville. Il s'agit d'un espace public où s'exerce la mission de l'université, donc ouvert sur la ville et au service de la collectivité dans sa recherche du savoir sous toutes ses formes et activités.

Ces enjeux concernent essentiellement la nécessité pour cet important projet de contribuer d'une façon significative :

- à l'essor socioculturel et économique de la région métropolitaine et à son rayonnement international sur le plan de la recherche scientifique;
- à la mission de l'université et à l'évolution de ses besoins en matière de services, d'espaces et d'équipements à l'extérieur de son campus principal dont la croissance est limitée pour favoriser la protection du site patrimonial du mont Royal;
- aux grandes orientations de développement urbain de Montréal, notamment à la restructuration et à la mise en valeur du milieu de son insertion constitué par l'ensemble des arrondissements, secteurs et quartiers limitrophes;
- au développement durable du milieu à tous les points de vue : la qualité de l'environnement naturel et des milieux de vie, les technologies de pointe en matière de construction écologique, et les retombées socioculturelles et économiques sur la qualité de vie des communautés locales.

De l'avis de la commission, le concept d'aménagement du nouveau campus devrait atteindre les objectifs fondamentaux suivants :

- optimiser l'accessibilité au nouveau campus et à son voisinage urbain, à partir de la grande région métropolitaine et du campus principal, par la création de liens visibles, efficaces et sécuritaires avec les réseaux de transport collectif ainsi qu'actif et les artères urbaines structurantes;
- encourager l'utilisation du transport collectif et actif par la consolidation de leurs infrastructures et services ainsi que prévoir les mesures nécessaires à l'apaisement de la circulation véhiculaire à travers les rues des quartiers riverains;
- favoriser la revitalisation, la restructuration et la mise en valeur des secteurs Beaumont, Atlantic et Marconi-Alexandra ainsi que le respect du paysage urbain spécifique d'Outremont et de la qualité de son tissu résidentiel, par l'insertion d'un concept d'aménagement structurant à l'échelle de ce milieu;
- favoriser le désenclavement des mêmes secteurs et quartiers par l'atténuation des impacts sonores et visuels du corridor ferroviaire et par l'implantation d'une trame de rues et d'espaces publics offrant des liens fonctionnels et visuels significatifs tant nord-sud qu'est-ouest avec ces secteurs;

- prévoir une mixité d'usages compatible avec la vocation du campus orientée vers la recherche scientifique et avec les besoins, les orientations et les objectifs de développement du milieu de son insertion, et ce, par la sélection d'activités institutionnelles, de modes d'habitation (logement abordable et social, coopératives), de types de commerces, d'entreprises, d'équipements collectifs et d'espaces verts appropriés;
- établir des critères et paramètres d'implantation, d'occupation du sol, de hauteur, de densité et d'expression architecturale du cadre bâti qui contribuent à la configuration des espaces extérieurs publics et privés, à leur échelle urbaine, à leur sain ensoleillement, à la mise en valeur de la vocation du campus et de ses usages et à l'harmonisation des interfaces du projet avec les attributs du cadre bâti des secteurs riverains;
- minimiser les impacts négatifs de chacune des étapes de réalisation du projet sur la qualité de vie des citoyens par la mise en place de mesures d'atténuation efficaces;
- promouvoir le développement durable de l'ensemble du secteur par l'instauration de stratégies favorisant la qualité de l'environnement naturel et des milieux de vie, l'application des technologies de pointe en matière de construction écologique, les retombées socioculturelles et économiques, l'économie sociale et l'atténuation des phénomènes de gentrification et de déplacement des familles à revenus modiques suscités par une éventuelle hausse des valeurs immobilières.

Le milieu urbain où s'insère le projet est, par ailleurs, qualifié de « secteur de planification détaillée» (Plan d'urbanisme, partie 1, chapitre 4, section 4.2, p. 216 et 217) dont la problématique, les orientations et les balises d'aménagement sont clairement définies dans le Plan d'urbanisme de Montréal. La synthèse des orientations panmontréalaises met aussi en évidence les objectifs de revitalisation et de requalification des secteurs limitrophes du projet ainsi que de diversification et d'intensification de leurs activités.

Afin de satisfaire les enjeux suscités par l'implantation du campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage du CP et son insertion dans le milieu urbain et dans le but d'en optimiser les retombées sur les communautés riveraines, la commission est d'avis que le concept d'aménagement du campus doit atteindre les objectifs énoncés ci-haut et doit être développé dans une perspective de mise en valeur de l'ensemble de son milieu d'accueil.

3.2.3 Le concept d'aménagement du campus et son insertion dans la ville

Le concept d'aménagement du campus propose un ensemble d'interventions structurantes. Cet ensemble d'interventions contribue à la revitalisation du territoire situé à la limite d'Outremont, à l'achèvement de son tissu urbain et à la mise en valeur de la qualité de vie de ce milieu.

Bien que structurantes, ces interventions présentent cependant un certain nombre d'éléments d'incertitude et des lacunes, particulièrement à l'égard de l'arrimage de ce projet à l'ensemble de la ville, au voisinage résidentiel d'Outremont et à la trame urbaine des secteurs et des quartiers limitrophes situés au nord et à l'est du projet.

La commission examine donc en détail les interventions proposées et en commente la pertinence ainsi que les éléments d'incertitudes dans le but de bonifier :

- le déplacement des voies ferroviaires;
- l'implantation et l'aménagement de la promenade verte est-ouest;
- le prolongement de l'échine du quartier résidentiel d'Outremont au cœur du campus;
- le prolongement de la trame des rues d'Outremont dans le campus;
- le programme spatial du projet, le choix et la répartition des usages proposés;
- les critères et paramètres du cadre bâti proposé;
- les approches LEED et le développement durable;
- la gestion des impacts de la mise en œuvre progressive du projet sur le voisinage.

Le déplacement des voies ferroviaires

Selon la commission, l'élimination de la gare de triage et la relocalisation de la voie de transport des marchandises dans le corridor de la ligne de train de banlieue contribuent, de toute évidence, à l'ouverture du campus vers Outremont et à la revitalisation de sa partie nord. Toutefois, la concentration des voies ferrées à la limite d'Outremont risque d'accentuer l'enclavement des secteurs situés au nord du campus et d'interrompre la continuité visuelle de ce dernier d'ouest en est. Une attention particulière devra donc être apportée aux mesures d'atténuation de l'impact de cette concentration dans le développement du concept d'aménagement.

L'implantation et l'aménagement de la promenade verte est-ouest

La commission estime que la promenade verte constitue un espace urbain significatif et structurant. Cette charnière, qui permet de faire la transition nécessaire entre le caractère plus intimiste du tissu résidentiel d'Outremont et celui plus animé du campus, est aussi un lieu de rencontre, d'échange et de loisir, la « porte d'entrée » du campus sur la ville et son parvis. Son aménagement paysager en assure la continuité visuelle avec le paysage d'Outremont et celui du campus du mont Royal. Selon les commentaires reçus, plusieurs aspects de cette composante majeure sont cependant contestés et mériteraient d'être précisés ou reconsidérés dans le développement du concept.

Ce grand axe est-ouest doit-il devenir une collectrice entre le Chemin Rockland et l'avenue Beaubien ou n'être qu'un accès véhiculaire au campus ? Est-il possible d'envisager une avenue au sud de la promenade verte, plus directement reliée à l'avenue Beaubien et au chemin Rockland, avec une circulation dans les deux sens ? Faut-il transformer le viaduc de ce chemin en tunnel ? Selon plusieurs commentaires reçus, même rénové et réaménagé, le viaduc présente un impact visuel négatif et hors d'échelle dans le paysage d'Outremont.

Un tunnel pourrait favoriser une accessibilité plus sécuritaire à la promenade verte pour les piétons et cyclistes, tout en éliminant cet impact.

Par ailleurs, le prolongement de la promenade verte jusqu'à l'avenue du Parc, où la Ville projette l'implantation d'un transport léger sur rail, pourrait nettement confirmer son rôle de « porte d'entrée » du campus sur la ville ou la région et renforcer son effet structurant sur le plan de la revitalisation et de la mise en valeur des secteurs Atlantic et Marconi-Alexandra.

La programmation de la promenade comprend plusieurs aspects favorisant la continuité de cet espace par la succession d'activités conviviales variées. Toutefois, l'insertion d'aires de jeux complémentaires aux équipements collectifs d'Outremont pose la question de la sécurité des usagers et de la compatibilité de ces aires de jeu avec la proximité de la circulation véhiculaire. Selon certains intervenants, l'insertion d'un parc, d'une configuration plus représentative des parcs d'Outremont, offrirait plus de souplesse pour l'aménagement d'équipements collectifs complémentaires. Enfin, pour bien mettre en valeur son caractère civique, le grand axe de la promenade devrait voir ses extrémités ponctuées par l'aménagement de pôles d'attraction et de points focaux visuellement significatifs.

Recommandation 2

Pour permettre à l'axe est-ouest de la promenade de jouer pleinement son rôle, la commission recommande d'étudier l'hypothèse de son prolongement jusqu'à l'avenue du Parc et de préciser sa vocation.

Le prolongement de l'échine du quartier résidentiel au cœur du campus

Le prolongement de l'échine du quartier, formée par la succession des îlots urbains entre les axes Wiseman et Outremont, au cœur du campus constitue une intervention structurante et significative aux yeux de la commission. Ce geste crée des liens fonctionnels et visuels importants entre le pavillon principal du campus, la grande place publique à la croisée de la promenade, le parc J.-F. Kennedy et les institutions et équipements collectifs situés plus au sud. Cet axe nord-sud privilégie la circulation des piétons et cyclistes provenant des stations de métro et la future gare.

Toutefois, comme proposée, cette intervention ne constitue pas un lien fonctionnel et visuel adéquat entre le campus, le secteur Beaumont, la Ville de Mont-Royal et le quartier de Parc-Extension. Certains mémoires proposent le prolongement de l'échine jusqu'à l'avenue Beaumont, entre les axes Wiseman et Outremont. Selon la commission, ce prolongement créerait une véritable ouverture du campus vers le quartier de Parc-Extension et sa population qui, par effet d'entraînement, bénéficieraient des retombées d'un tel geste en vue de la revitalisation de ce milieu.

Cette option, strictement réservée aux piétons et cyclistes, peut emprunter plusieurs formes qui doivent être étudiées. Par exemple, l'implantation d'une large esplanade au-dessus du

corridor ferroviaire permettrait l'aménagement d'un espace public important du côté nord du pavillon principal du campus et l'implantation d'un pavillon à la fois ouvert sur cette place et sur l'avenue Beaumont. Cette esplanade pourrait aussi réduire considérablement l'impact du corridor ferroviaire à cet endroit.

Recommandation 3

Pour permettre à l'axe nord-sud de l'échine du quartier d'étendre son effet structurant au secteur Beaumont et de contribuer au désenclavement du quartier de Parc-Extension, la commission recommande d'étudier l'hypothèse de son prolongement jusqu'à l'avenue Beaumont.

Le prolongement de la trame de rues d'Outremont dans le campus

Le prolongement systématique de la trame de rues, de la configuration des îlots urbains et du mode d'implantation du cadre bâti d'Outremont dans le campus n'est pas nécessairement justifiable aux yeux de la commission. Selon le comité « ad hoc » d'urbanisme et d'architecture de Montréal, le mode d'implantation tel que proposé sur le campus pourrait se révéler trop rigide pour répondre aux besoins évolutifs de l'université difficiles à définir à long terme. Selon plusieurs intervenants, la trame urbaine d'Outremont devrait s'arrêter à la promenade. **De l'avis de la commission, seules les rues qui ont le potentiel de favoriser des liens piétonniers et cyclistes nord-sud, entre le secteur Beaumont, le campus et Outremont, devraient voir leur configuration prolongée.** Par exemple, les avenues McEachran et de l'Épée pourraient favoriser ces liens, au fur et à mesure des interventions de consolidation du secteur Beaumont. Dans un tel contexte, les perspectives vers le nord des avenues Davaar, Dollard, Stuart et Champagneur pourraient être ponctuées par des éléments importants du cadre bâti du campus.

La commission s'interroge sur la pertinence du prolongement systématique de la trame de rues d'Outremont dans le futur campus.

La programmation spatiale du projet, le choix et la répartition des usages

En général, la mixité des usages proposés dans le concept d'aménagement du campus et de ses abords contribue à la revitalisation du secteur. La concentration des usages institutionnels au nord de la promenade démarque clairement le territoire du campus. L'implantation du pavillon principal et des résidences étudiantes en accentue le cœur dans le prolongement de l'échine du quartier. L'implantation d'habitations le long du côté sud de la promenade contribue à la consolidation du tissu résidentiel du quartier et en affirme la présence sur cet axe majeur. L'affectation des rez-de-chaussée à des fins socioculturelles, commerciales et de services met bien en valeur le caractère urbain et convivial de la promenade et de sa rencontre avec l'échine du quartier. La priorité accordée à l'aménagement des espaces verts représente aussi une contribution intéressante à la qualité de vie du milieu.

Cependant, les densités proposées dans le programme spatial et la répartition de certains usages et équipements dans le territoire suscitent plusieurs questions et réserves.

Plusieurs citoyens d'Outremont craignent les impacts que pourraient représenter l'arrivée de plus de 10 000 personnes et l'implantation de 1 874 nouvelles unités résidentielles sur la quiétude du quartier, la circulation véhiculaire, la tranquillité des rues, la fréquentation des équipements collectifs et des stationnements déjà saturés. Plusieurs intervenants de Parc-Extension craignent aussi la pression que pourraient exercer les nouveaux arrivants sur la demande de logements locatifs dont l'offre est déjà insuffisante. À leurs yeux, la hausse des loyers est susceptible d'entraîner la gentrification.

Selon la commission, ces craintes sont compréhensibles. Elle considère toutefois que ces impacts vont se manifester graduellement, c'est-à-dire au rythme de la mise en oeuvre de chaque étape du projet sur un horizon de 20 ans. La capacité d'accueil de la première étape sera nettement inférieure à 10 000 personnes et, d'après l'université, la fréquentation quotidienne du campus à son achèvement devrait aussi y être inférieure. **De l'avis de la commission, l'achalandage du campus, à chaque étape de sa réalisation, devrait être précisé dans l'étude du concept, en vue d'en atténuer les impacts par des mesures appropriées.**

Les incertitudes relatives aux modes d'habitation hors campus sont l'objet de plusieurs commentaires. **La commission est d'avis qu'une programmation détaillée des logements abordables, sociaux, coopératifs et privés devrait faire l'objet d'une étude plus large.** Cette étude devrait permettre d'évaluer, en collaboration avec les organismes du milieu, les besoins dans tous les secteurs limitrophes.

La relocalisation du parc canin et du terrain de balle molle à proximité des bretelles réaménagées du viaduc Rockland soulève plusieurs commentaires relatifs à la sécurité d'accès à ces équipements pour les piétons et cyclistes, à leur impact visuel et sonore sur le secteur d'habitation à forte densité situé à l'intersection Rockland-Bates, et à l'impossibilité d'y implanter un terrain de soccer conforme aux normes. Des doutes sont également exprimés sur leur catégorisation comme espaces verts. **La commission est d'avis que d'autres hypothèses de localisation de ces équipements devraient être étudiées en considérant, entre autres, le besoin exprimé d'un terrain de soccer conforme aux normes internationales.** Quelques-unes ont d'ailleurs été suggérées : le réservoir Vincent d'Indy, l'îlot situé à l'est du centre communautaire intergénérationnel ou le site choisi pour resituer la cour de voirie.

La relocalisation de la cour de voirie fait aussi l'objet de plusieurs objections à cause de l'impact de son implantation qui accentue l'enclavement du secteur Beaumont. **La commission considère que d'autres avenues devraient être étudiées, en vue d'une utilisation et d'un aménagement plus appropriés à l'ouverture vers Parc-Extension de l'espace retenu pour la cour de voirie dans le projet.**

D'un point de vue urbanistique, la commission croit que l'utilisation de l'îlot UDM-4 à des fins résidentielles plutôt qu'institutionnelles serait plus pertinente pour

favoriser la continuité du tissu résidentiel d'Outremont jusqu'à la promenade verte.

Cette option affirmerait la continuité de la nouvelle façade du quartier résidentiel sur cette charnière urbaine en interface avec la façade à caractère institutionnel du campus. Comme la commission le signale plus loin dans le rapport, les nuisances sonores du corridor ferroviaire devraient cependant être prises en compte.

Les critères et paramètres du cadre bâti proposé

En général, les paramètres d'implantation et de hauteur des bâtiments et les critères relatifs à leur expression architecturale contribuent à la cohérence de l'aménagement du campus et du quartier résidentiel d'Outremont ainsi qu'à l'expression de leur caractère identitaire spécifique. L'implantation des édifices participe à la nette configuration spatiale des espaces publics (places publiques, parcs, promenade et rues), des cours semi-publiques du campus et des cours plus privées du domaine résidentiel. Les marges de recul et les hauteurs en accentuent l'échelle et le caractère urbain. Les critères d'expression architecturale favorisent la lecture des activités intérieures par une plus grande transparence des espaces publics et le caractère plus intimiste des espaces privés.

Comme déjà souligné dans la section sur le prolongement de la trame de rues d'Outremont, des modes d'implantation plus diversifiés sur le campus permettraient une plus nette démarcation avec le mode d'implantation résidentiel, favorisant ainsi un aménagement plus souple et une meilleure mise en valeur de son caractère institutionnel.

D'autre part, les hauteurs telles que proposées suscitent beaucoup de réserves. Selon plusieurs intervenants, la progression des hauteurs à partir des bâtiments existants d'Outremont (4 étages/ 15 m) à (6 étages/ 25 m) du côté sud de la promenade, jusqu'à (6 à 8 étages/ 29 à 39 m) du côté nord et l'enfilade de bâtiments le long du côté sud des voies ferrées véhiculent la perception d'un ensemble urbain ouvert et orienté vers Outremont et fermé et adossé au secteur Beaumont. Cette approche qui réduit les impacts négatifs du corridor ferroviaire sur Outremont risque de les amplifier vers l'avenue Beaumont. **Selon la commission, cette forme urbaine, perceptible à l'échelle de l'ensemble de ce territoire, accentue visuellement l'enclavement des quartiers situés au nord et l'isolement social du quartier de Parc-Extension.** Plusieurs citoyens d'Outremont craignent aussi l'impact de ces gabarits surtout à l'interface immédiate du projet avec les gabarits existants.

Pour sa part, la commission croit que l'implantation de gabarits d'un ou deux étages supérieurs aux bâtiments résidentiels existants situés plus au sud, le long du côté sud de la promenade, contribue à l'affirmation de la tête des îlots face à la promenade et à la mise en valeur de la nouvelle façade du quartier donnant sur cet axe majeur. Les avenues Van Horne et Bernard en sont des exemples pertinents.

Par ailleurs, les hauteurs des bâtiments longeant le corridor ferroviaire pourraient varier entre 6 étages aux extrémités est et ouest et 9 étages pour le pavillon principal. Cette hypothèse, posée à titre d'exemple, permettrait d'accentuer la présence du pavillon

principal au cœur du campus et de l'axe de l'échine des quartiers nord et sud, dans l'éventualité de son prolongement jusqu'à l'avenue Beaumont.

Recommandation 4

En vertu de ses avis précédents, la commission recommande que la programmation du projet, sa densité, la répartition dans l'espace des usages, des équipements collectifs et les hauteurs proposées soient validées dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble qui permettrait de fixer les orientations et les paramètres de revitalisation et de requalification de l'ensemble des secteurs et quartiers riverains.

Les approches « LEED » et le développement durable

Le concept d'aménagement du nouveau campus préconise l'atteinte d'objectifs élevés en matière de développement écologique, responsable et durable. Dans la poursuite de ces objectifs, l'Université de Montréal souhaite obtenir une certification LEED OR par l'établissement de critères liés à l'approche LEED-ND (Quartier écologique), applicable à l'aménagement du campus et de ses abords, et à l'approche LEED-NC applicable à la construction des bâtiments. Pour l'université, le projet du nouveau campus constitue une opportunité pour mettre en application ces critères dont les impacts socio-économiques et environnementaux seront significatifs pour la ville. À cette fin, l'université a mis sur pied, en amont du processus de planification, un comité-conseil composé de citoyens d'Outremont, de représentants municipaux et de l'université pour prendre en considération les préoccupations de la communauté.

La commission considère la démarche de l'université comme responsable et conforme aux objectifs liés à sa mission. Toutefois, il lui apparaît également important d'optimiser les retombées de ce projet panmontréalais sur le développement socioculturel et économique de l'ensemble des communautés riveraines, les quartiers Parc-Extension et La Petite-Patrie compris.

La gestion des impacts de la mise en œuvre progressive du projet sur le voisinage

Les travaux requis par le démantèlement et le déplacement des voies ferrées, la décontamination des sols et la mise en chantier des étapes successives de construction peuvent avoir des répercussions sur la santé et le bien-être des populations riveraines.

Selon l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, des mesures de contrôle des heures de travail, des niveaux de bruits, de la qualité de l'air (pour ce qui est de la réduction des taux de poussière, de particules fines, d'oxydes d'azote et des émanations de machinerie lourde) et de la sécurité des usagers des voies publiques doivent être mises en place pendant toute la durée des travaux et à chaque étape de construction. À cette fin, la population devrait pouvoir communiquer avec une ressource bien identifiée en lien direct avec les responsables des chantiers. La commission abonde dans le sens des mesures proposées par l'agence.

De plus, la commission considère que le concept d'aménagement doit préciser la programmation des étapes de mise en oeuvre du projet, notamment en ce qui concerne la mise en place des infrastructures et des services publics, l'aménagement des espaces et des équipements publics ainsi que les aménagements transitoires nécessaires à la qualité du milieu de vie entre les étapes de construction. Cette programmation devra être rendue publique.

3.3 La circulation et la gestion des déplacements

Sous cette rubrique, la commission examine d'abord les principes sous-jacents aux déplacements, puis aborde les questions associées aux transports collectif et actif, à la circulation véhiculaire et à la gestion des déplacements ainsi qu'au stationnement. Elle analyse enfin certains aspects de la problématique du corridor ferroviaire.

3.3.1 Les principes sous-jacents aux déplacements

Dans le cadre de son projet, l'Université de Montréal vise à « privilégier l'utilisation des moyens de transport alternatifs à l'automobile en misant sur le transport collectif, l'usage du vélo et la convivialité des espaces réservés aux piétons » (Doc. 3.1, p. 5). L'université entend également restreindre l'offre de stationnement pour favoriser l'utilisation de ces modes de déplacements alternatifs. Cet objectif de réduction de la dépendance à l'automobile aurait comme conséquence d'établir de nouvelles habitudes de déplacements pour les usagers éventuels du campus Outremont et répondrait à des critères de certification LEED-ND.

De plus, cet objectif est conforme aux principes de développement de la Ville de Montréal et de l'arrondissement Outremont, établis en octobre 2005, afin d'encadrer le projet en matière de déplacements. La volonté de l'Université de Montréal de mettre la priorité sur les transports collectif et actif rend le projet exemplaire aux yeux de la Ville. Il faut noter également que le Comité consultatif d'urbanisme d'Outremont « appuie fortement le fait que le projet soit axé majoritairement sur les transports collectif et actif, ce qui est un gage d'intégration aux objectifs de développement durable et d'intégration urbaine » (Doc. 2.3.4, p. 2; Doc. 2.3.5, p. 2).

Plusieurs participants estiment toutefois que l'Université de Montréal pourrait accorder une plus grande priorité aux piétons et aux cyclistes en restreignant davantage, voire même en interdisant, l'accès véhiculaire sur le site du campus. L'université a cependant indiqué que même si son objectif initial était de réduire la circulation véhiculaire en misant sur les transports collectif et actif, elle devait aussi rechercher un certain équilibre. Son intention est de tenir compte des exigences minimales d'accès ainsi que de fluidité pour le site et de permettre une diffusion des mouvements de circulation. Il faut noter qu'environ trois kilomètres de nouvelles rues seraient ajoutés dans le secteur du projet.

La commission souscrit à l'objectif de l'Université de Montréal de mettre la priorité sur les transports collectif et actif dans une approche de gestion équilibrée des

déplacements. Cette approche équilibrée ne doit pas toutefois mener à une augmentation des nuisances liées à la circulation véhiculaire pour les résidents d'Outremont et des quartiers limitrophes.

3.3.2 Le transport collectif

Les stations Outremont et Acadie de la ligne 5 bleue (Snowdon/Saint-Michel) du métro sont à proximité du site du futur campus et assureront aisément sa desserte. Cette même ligne le reliera également au campus principal desservi par les stations Édouard-Montpetit, Université de Montréal et Côte-des-Neiges. Les stations Acadie et Outremont sont actuellement parmi les moins fréquentées du réseau.

De plus, divers circuits d'autobus passent déjà à proximité du site, soit la ligne 119 Rockland, qui circule sur l'axe Rockland/McEachran, la 160 Barclay et la 161 Van Horne qui desservent la station de métro Outremont. De plus, la ligne 119 relie le site avec le campus principal de l'Université de Montréal. La desserte du site par autobus comprend également les circuits passant sur l'avenue du Parc, soit les lignes 80 Du Parc, 535 R-Bus Du Parc/Côte-des-Neiges, en période de pointe, et le Trainbus 935. Ce dernier ne s'arrête cependant qu'à la hauteur de l'avenue Van Horne et que le matin. Enfin, les circuits passant par la station de métro Acadie, soit les lignes 16, 92 et 179, pourront desservir le campus, une fois la passerelle projetée construite.

Une optimisation des réseaux de transport collectif, qui comprendrait la révision des parcours des autobus et de leur fréquence de passage, serait à l'étude par la Société de transport de Montréal (STM) afin d'assurer une meilleure desserte du site. D'autre part, selon la Ville de Montréal, la STM aurait aussi l'intention d'ajouter des voitures et d'augmenter l'offre de rames sur la ligne bleue du métro. Un service de navette entre le futur campus et le campus principal pourrait de plus être offert par l'Université de Montréal. Un de ses atouts serait de réduire davantage l'offre de stationnement. L'éventuel système léger sur rails (SLR) sur l'avenue du Parc pourrait également desservir le campus. Enfin, un participant suggère de prolonger le parcours de l'autobus 18 de la rue Beaubien vers le campus (Doc. 3.5, p.9).

Le site du campus Outremont serait également accessible à partir d'une nouvelle gare de train de banlieue sur la ligne Montréal/Blainville (Saint-Jérôme) que l'Agence métropolitaine de transport (AMT) envisage d'aménager. Cette gare est considérée par la Ville comme une gare de destination. Une réserve budgétaire de 5 millions de dollars aurait été prévue par le gouvernement du Québec à cet effet. Des études d'opportunité par l'AMT et de faisabilité par le CP demeurent toutefois nécessaires.

Cette nouvelle gare, située dans l'axe Wiseman et des stations de métro Outremont et Acadie, viendrait maximiser la desserte du site par le transport collectif et jouerait un rôle structurant au niveau des circuits d'autobus. Selon l'étude des impacts sur la circulation, « l'avenue Bates pourrait au besoin accueillir un circuit desservant le campus et la nouvelle gare » (Doc. 3.5, p. 66).

Il faut noter ici que deux lignes de trains de banlieue desservent en fait déjà les abords du site : la ligne Montréal/Blainville (Saint-Jérôme) par la gare Parc et la ligne Montréal/Deux-Montagnes par la gare Canora. Il est vrai cependant que ces lignes de train de banlieue, même si elles sont situées à proximité du futur campus, n'offrent pas de gares à moins de dix minutes de marche du site. La commission tient toutefois à souligner qu'il existe une correspondance de la gare Parc avec la ligne bleue du métro et que la gare Canora est accessible par le circuit 160, sans oublier que « l'Agence métropolitaine de transport évaluera l'opportunité d'aménager une nouvelle gare intermodale à la station de métro Édouard-Montpetit avec la ligne de train de banlieue Montréal -Deux-Montagnes » (Doc. 2.1, p.5; Doc. 3.1, p.18 et 69).

Par ailleurs, plusieurs participants suggèrent que des mesures incitatives soient adoptées par l'Université de Montréal pour favoriser l'utilisation du transport collectif tant par les étudiants que par les résidents. Selon un d'entre eux, la mixité urbaine du projet favoriserait aussi l'utilisation du transport collectif. Actuellement, 60 % des étudiants qui fréquentent le campus de la montagne utilisent le transport en commun et la volonté de l'Université de Montréal est « d'augmenter le taux de fréquentation du transport en commun et d'inciter encore davantage par différentes mesures les étudiants à utiliser le transport en commun » (Doc. 7.2, p. 34). L'université a aussi indiqué que des discussions sont en cours avec la STM sur la possibilité d'offrir un tarif préférentiel pour les étudiants qui utiliseraient le métro pour se rendre d'un campus à l'autre.

La commission considère que l'optimisation des modes de transport collectif existants et l'adoption de mesures incitatives à leur utilisation, tant pour la desserte du campus projeté que pour les liens avec le campus principal, contribueront à réduire davantage la dépendance à l'automobile. L'aménagement d'une éventuelle gare au nord s'inscrit dans cette orientation. En conséquence, la commission estime essentiel que l'AMT s'engage activement dans la recherche des solutions les plus adéquates avec la Ville et l'Université de Montréal.

3.3.3 Le transport actif

Les liens cyclables

Le projet prévoit un lien cyclable dans l'axe de l'avenue Wiseman et, au nord de cet axe, une passerelle munie d'ascenseurs pour faciliter la traversée du corridor ferroviaire aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite. Il prévoit également une bande cyclable, à sens unique et à gauche de la circulation, de part et d'autre de la promenade, entre les avenues McEachran et Durocher.

Cette bande cyclable est-ouest se rattacherait plus tard au réseau cyclable panmontréalais. Elle pourrait également être reliée au campus principal de l'Université de Montréal et un lien cyclable vers l'ouest par le chemin Bates pourrait être envisagé. Ce lien vers l'ouest en direction du campus principal est d'ailleurs suggéré par le Syndicat des copropriétaires du condominium Le Phénix (Doc.9.1.5, p. 7).

Selon l'étude des impacts sur la circulation, une bande cyclable qui ferait partie d'un réseau interconnecté encouragerait encore plus l'utilisation du vélo. Toutefois, selon la Ville de Montréal, « les modalités de liaison entre le réseau et le projet demeurent à déterminer » (Doc. 2.1, p. 9; Doc. 2.8, p. 2). Il faut noter cependant ici qu'une réflexion a été entreprise, dans le cadre du Plan de transport, sur l'amélioration du réseau cyclable dans ce secteur. L'accessibilité vélo au site ainsi que la sécurité des cyclistes et des piétons y seraient prises en considération. Enfin, environ 1 000 places de stationnement pour vélos seraient prévues à proximité des pavillons et des résidences universitaires.

Les liens piétonniers

Dans l'axe est-ouest, « la promenade constitue un déambulatoire majeur pour les piétons » (Doc. 3.1, p. 71). La circulation piétonne y prédominerait. Dans l'axe nord-sud, l'avenue Wiseman servirait d'accès principal pour les piétons. Elle serait d'ailleurs dédiée exclusivement aux piétons à partir de la promenade jusqu'à l'avenue Bates projetée. Cet axe, qui se trouve dans l'alignement des deux stations de métro, de la passerelle au-dessus du corridor ferroviaire et de la gare de train de banlieue, serait le plus sollicité par les piétons. Selon l'étude des impacts sur la circulation, 60% des piétons utilisant le métro proviendraient de la station Acadie. Un participant a d'ailleurs noté un problème possible de congestion, pendant les heures d'affluence, au pied des ascenseurs de la passerelle (Doc. 7.7, p. 19).

D'autres sentiers piétonniers seraient prévus dans la prolongation des avenues existantes et entre les cours intérieures des pavillons universitaires. De plus, les parcours piétonniers seraient privilégiés au détriment du trafic routier dans la majorité des îlots du campus, au nord de la promenade. Un marquage au sol aux intersections des voies routières et des sentiers piétonniers serait prévu pour accentuer la sécurité des piétons.

Recommandation 5

La commission considère que l'atteinte des objectifs en matière de maximisation de l'utilisation des modes de transports collectif et actif est tributaire de la mise en oeuvre de mesures favorisant ces derniers. Elle recommande que l'optimisation des circuits d'autobus et de métro, l'aménagement de la bande cyclable le long de la promenade et de ses liens avec le réseau montréalais et le campus principal ainsi que l'aménagement des liens piétonniers dans l'axe Wiseman et la promenade soient traités comme des éléments essentiels de la première phase du projet.

3.3.4 La circulation véhiculaire

L'étude des impacts sur la circulation des véhicules générés par le campus projeté a été effectuée pour le secteur délimité :

- au nord, par l'axe Dresden - Graham - Jean-Talon;
- au sud, par l'avenue Van Horne;
- à l'est, par l'avenue du Parc;
- à l'ouest, par l'avenue Rockland.

Les intersections Bates/Wilderton et Jean-Talon/Canora, situées à l'ouest du campus projeté, ont également été considérées.

Cette zone d'étude a été déterminée selon les exigences de la Ville de Montréal en matière d'études d'impact sur la circulation et correspond au territoire où des impacts jugés significatifs sont anticipés.

Portrait de la situation actuelle

Des comptages, réalisés entre décembre 2002 et octobre 2006, ont d'abord permis d'établir un portrait du volume de circulation pour les heures de pointe du matin et de l'après-midi, soit de 7 h 30 à 8 h 30 et de 16 h 30 à 17 h 30, considérées par le promoteur comme étant les périodes les plus critiques. Les comptages effectués en juillet 2005 ont été ajustés pour refléter un mois où l'affluence est plus élevée et un équilibrage des débits a été effectué pour s'assurer de leur cohérence. Les conditions de la circulation ont par la suite été simulées et évaluées à l'aide du logiciel SimTraffic.

Les résultats obtenus font état d'un manque de fluidité sur les avenues Davaar et Rockland en direction sud, pendant la période de pointe du matin. Il en est de même sur les avenues Davaar et Rockland en direction sud ainsi que sur l'avenue McEachran en direction nord, en période de pointe de l'après-midi.

Portrait de la situation future

La génération des déplacements et la répartition modale

Les déplacements générés pour le plein développement du projet ont par la suite été estimés pour les heures de pointe du matin et de l'après-midi. La génération des déplacements considère la fréquentation du campus projetée par 9 191 étudiants (ceux transférés du campus principal et les nouveaux) et la clientèle des cliniques évaluée à 260 patients par jour. Elle considère également les déplacements quotidiens générés par les 816 unités de logement. L'Université de Montréal a indiqué que l'étude de circulation a été faite sur la base du cas le plus critique, soit une journée où la fréquentation serait maximale, la fréquentation moyenne quotidienne se situant plutôt entre 5 000 et 6 000 étudiants.

Par ailleurs, la répartition modale des déplacements reliés au futur campus s'appuie sur les données de l'enquête origine-destination, effectuée en 1998, des usagers se rendant du pavillon principal de l'Université de Montréal. D'après cette étude, la proportion des usagers, conducteurs et passagers inclus, qui utiliseraient l'automobile serait de 37,5 %. Cependant, en considérant l'hypothèse selon laquelle un tiers des passagers se ferait simplement déposer par un véhicule, cette proportion passerait à 32 % (29,6 % conducteurs + 1/3 de 7,9 % passagers). Il faut souligner ici qu'une enquête origine-destination a également été effectuée en 2003 sur les habitudes de déplacement du secteur Outremont.

Le promoteur évalue que les déplacements totaux générés, entrées et sorties, par le projet serait de 915 véhicules/heure à l'heure de pointe du matin et de 987 véhicules/heure à l'heure de pointe de l'après-midi (tableau 1). Ces prévisions ne tiennent pas compte cependant de la croissance future de la circulation automobile dans le secteur.

Tableau 1 : Déplacements véhiculaires totaux générés aux heures de pointe pour le plein développement du projet

Générateur	Heure de pointe du matin		Heure de pointe de l'après-midi	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
Campus	494	124	185	432
Cliniques	26	26	26	26
Résidentiel	76	169	184	134
Total	596	319	395	592

Source : Doc. 3.5, p. 41

Selon l'étude des impacts sur la circulation, le personnel enseignant et non enseignant, représentant 1 600 personnes, est inclus implicitement dans le taux utilisé pour déterminer la génération des déplacements associés au campus. De plus, les véhicules générés par les 1 058 résidences universitaires sont inclus dans ceux du campus. Enfin, aucun nouveau déplacement n'a été considéré pour les commerces locaux prévus à l'usage des étudiants et des résidents du secteur.

L'augmentation des débits de circulation sur le réseau

Les déplacements générés par le projet ont par la suite été ajoutés aux débits actuels des différentes voies de circulation et des carrefours de la zone d'étude. Les déplacements générés par le centre communautaire ont également été ajoutés. Certains autres ont été retranchés du réseau routier, notamment sur les avenues Rockland et McEachran, afin de refléter la réaffectation des déplacements des étudiants qui seraient transférés du campus principal au campus projeté.

La distribution de ces déplacements, basée sur les enquêtes origine-destination de 1998 et de 2003, prend en compte les changements apportés à la grille de rues existante et l'ajout d'un nouvel axe routier entre le viaduc Rockland et l'avenue Durocher, vers la rue Beaubien. Ces changements se présentent comme suit. Au nord de ce nouvel axe, l'actuel chemin Bates serait prolongé vers l'est jusqu'au prolongement projeté de l'avenue Outremont. D'autre part, les avenues McEachran et Outremont seraient les seules à rejoindre la nouvelle avenue Bates qui donnerait accès au stationnement des pavillons universitaires et aux quais de livraison. L'ensemble de ces changements modifierait les patrons actuels de circulation.

La desserte du site s'articulerait autour du viaduc Rockland, de la rue Beaubien, des avenues McEachran, Rockland, Stuart et Outremont et du chemin Bates. Ainsi à l'heure de

pointe du matin, 37 % des déplacements vers le campus projeté se feraient à partir de Rockland, 33 % par les rues Beaubien et Durocher, 15 % par l'avenue McEachran, 5 % par l'avenue Stuart et 5 % par l'avenue Outremont. À l'heure de pointe de l'après-midi, 27 % des sorties du campus se feraient vers le viaduc Rockland, 27 % vers les rues Durocher et Beaubien en empruntant l'axe de la promenade, 13 % par l'avenue Rockland, 13 % par l'avenue Outremont, 5 % par Bloomfield et 3 % par Stuart.

Selon les résultats de la modélisation, une augmentation des débits serait appréhendée au nord de Van Horne sur les avenues Stuart et Outremont correspondant respectivement à 85 % et 50 % pour la période de pointe du matin et à 90 % et 88 % pour celle de l'après-midi. Par ailleurs, une augmentation jusqu'à 15 % serait anticipée sur l'avenue McEachran, à l'heure de pointe du matin, tandis qu'une diminution des débits de l'ordre de 1 à 11 % serait possible, à l'heure de pointe de l'après-midi. De plus, les changements de patrons susceptibles de survenir en raison de l'ouverture d'un nouveau lien est-ouest pourraient entraîner sur l'avenue du Parc une baisse de 1 à 8 % du volume de circulation sur le tronçon situé au nord de la rue Beaubien et une augmentation de 3 à 4 % pour le tronçon au sud pour les heures de pointe analysées

Le promoteur fait valoir que le nouvel axe est-ouest canaliserait la majorité du trafic généré par le campus projeté et contribuerait à l'équilibre de la circulation véhiculaire sur le réseau routier, évitant ainsi les débordements vers les rues résidentielles situées au sud. Il affirme que « ce nouvel axe reprend une part du trafic des axes principaux Jean-Talon, Beaumont et Van Horne, mais aussi de l'axe local Ducharme. La Promenade jouera le rôle de soupape de l'avenue Van Horne aux heures de pointe, rôle qui incombe actuellement à la rue Ducharme » (Doc. 3.5, p. 50).

D'autre part, toujours d'après le promoteur, la distribution du trafic automobile de part et d'autre de la promenade et les deux virages à 90 degrés prévus dans la configuration sur l'avenue Durocher créeraient des conditions de circulation d'une rue locale plutôt que d'une collectrice de transit. Cependant, certains participants considèrent que cette configuration complexe rend cet axe à la fois moins fonctionnel et moins fluide. Ils suggèrent plutôt de créer une seule chaussée à double sens en prolongeant la rue Beaubien directement jusqu'au viaduc et d'en faire une vraie collectrice. D'autres demandent que la sécurité des piétons et des cyclistes à l'intersection de la rue Beaubien et de l'avenue du Parc soit mieux assurée.

De plus, les conditions de fluidité à proximité du site du campus seraient comparables à celles de la situation actuelle pour autant que les différentes mesures d'accompagnement recommandées dans l'étude des impacts sur la circulation soient mises en œuvre. Ces mesures ont trait à des interventions physiques, notamment l'interdiction de stationnement pour augmenter la capacité du réseau routier, l'élimination ou l'ajout d'îlots de virages. Elles ont également trait à des interventions opérationnelles telles que l'ajout de feux de circulation et l'optimisation des feux existants à proximité du site. Il faut noter cependant qu'à l'heure de pointe de l'après-midi, la fluidité sur l'avenue Outremont à la hauteur de l'avenue Van Horne serait réduite en raison de l'ajout de plus de 100 véhicules et qu'une

amélioration serait possible sur l'avenue McEachran en raison de l'implantation de feux de circulation à la hauteur de la promenade.

D'après les résultats de l'étude circulation, la commission comprend que la canalisation de la circulation dans le corridor de la promenade est-ouest, hors des rues résidentielles locales, minimisera les impacts de l'augmentation du volume de la circulation générée aux heures de pointe par le projet et que le maintien des conditions de fluidité est conditionnel à la mise en œuvre d'interventions physiques et opérationnelles sur le réseau routier du secteur. Toutefois, elle comprend aussi que le prolongement de l'avenue Outremont jusqu'à l'avenue Bates projetée entraînera une augmentation significative du débit de circulation sur l'avenue Outremont.

La commission considère que la promenade projetée entre le viaduc Rockland et l'avenue Durocher, vers la rue Beaubien, est susceptible de devenir, à plus ou moins longue échéance, une voie collectrice reliant quartiers et arrondissements. À son avis, sa vocation déborde largement le cadre local où elle s'inscrit. En conséquence, cet axe devrait être réexaminé par l'Université de Montréal, la Ville de Montréal et l'arrondissement d'Outremont sous l'angle de sa fonctionnalité et de ses effets structurants sur le milieu. La sécurité de tous les usagers devrait y être assurée

Le représentant du Conseil régional de l'environnement de Montréal fait valoir à cet égard que la mise en place de ce nouvel axe routier offrirait une capacité d'accueil supplémentaire aux automobilistes. Cet axe ne constituerait pas nécessairement une solution pour minimiser les impacts de la circulation engendrée par le projet, mais serait plutôt un attrait pour les automobilistes. La capacité d'accueil de l'axe serait sans doute comblée par le trafic induit qui emprunte actuellement d'autres chemins (Doc.7.12, p. 32).

La commission considère que l'axe routier projeté entre le viaduc Rockland et l'avenue Durocher, vers la rue Beaubien, risque de constituer, dès l'ouverture de la première phase du projet, une incitation à l'utilisation de l'automobile et de venir contrer ainsi dans les faits les principes mis de l'avant par l'Université de Montréal, la Ville de Montréal et l'arrondissement d'Outremont pour favoriser le transport collectif et actif. En conséquence, une stratégie devrait être arrêtée par l'université, la Ville et les arrondissements concernés pour réduire cette incitation.

La commission est d'avis que les problèmes de fluidité seraient résolus de manière plus permanente et durable si l'Université de Montréal, la Ville de Montréal et l'arrondissement d'Outremont centraient leur solution sur une offre accrue de transport collectif et une réduction de l'offre de stationnement incitant ainsi les usagers de l'automobile à modifier leur choix de mode de transport.

Les conflits d'usage et les secteurs sensibles

De l'avis de la commission, la canalisation de près de 2/3 des déplacements sur l'axe de la Promenade et son rôle de collectrice pourraient créer des conflits d'usage avec la vocation de la promenade, cette vocation reposant sur la socialisation, la détente, le jeu et le

rassemblement. De plus, du côté ouest, la présence de résidences pour personnes âgées et des équipements récréatifs (terrain de baseball et parc canin), situés de part et d'autre du viaduc Rockland, pourrait également présenter des risques pour les piétons et les cyclistes, d'autant plus que ce « pôle communautaire marque aussi l'amorce de la promenade, un des principaux accès au campus » (Doc. 3.1, p. 67). Il en est de même du côté est, où se situent l'école Belz et le terrain de jeux sur l'avenue Durocher.

Par ailleurs, le prolongement de l'avenue Outremont jusqu'à la future avenue Bates, engendrant un volume accru de déplacements aux abords du parc John-F.-Kennedy, pourrait compromettre la sécurité des usagers. Selon le CSSS de la Montagne, « le développement des nouvelles voies de circulation et l'achalandage accru des rues à proximité du campus risquent d'affecter la sécurité piétonnière des résidents, particulièrement des enfants et des aînés » (mémoire, Doc. 9.3.4, p. 4). Plusieurs participants ont d'ailleurs fait part à la commission de leurs craintes en matière de sécurité sur cette avenue, en raison notamment du fort achalandage de la piscine extérieure du parc, de la proximité d'un centre de la petite enfance, de la présence de garderies et de plusieurs écoles.

Des participants proposent de prolonger l'avenue Bates plus à l'est, jusqu'au secteur Atlantic, et d'éviter ainsi l'accès au site par les rues du quartier au sud ou par la promenade projetée. D'autres suggèrent de considérer l'avenue Bates comme le seul accès véhiculaire aux pavillons universitaires et de ne pas prolonger par conséquent l'avenue Outremont au-delà de la promenade.

L'université a indiqué, pour sa part, que des mesures seraient mises en place pour assurer la sécurité des piétons, comme le marquage au sol ou la surélévation de la chaussée. La Ville de Montréal et l'arrondissement d'Outremont ont aussi précisé que des mesures d'apaisement de la circulation seraient mises en place. Des brigadiers pourraient également être affectés aux intersections qui présenteraient des risques pour les jeunes enfants.

La commission considère qu'afin d'assurer la sécurité et de réduire l'augmentation de la circulation sur l'avenue Outremont, le promoteur et la Ville de Montréal devraient examiner la possibilité de desservir les pavillons universitaires projetés exclusivement par l'avenue Bates éventuellement prolongée jusqu'au secteur Atlantic.

L'établissement de liens interarrondissements

La passerelle étant le seul lien physique prévu par l'Université de Montréal, d'autres liens fonctionnels nord-sud traversant le corridor ferroviaire (viaducs, tunnel, passages à niveau, voies de circulation, voies cyclables, passages piétonniers) ont été proposés par les participants. Leur volonté était de désenclaver le quartier Parc-Extension, de permettre la mise en valeur des secteurs à requalifier et de rendre plus accessibles à la population les pavillons universitaires et les équipements publics (parcs et espaces verts) du projet. Le prolongement de la rue de l'Épée a plusieurs fois été évoqué. Le prolongement du boulevard l'Acadie au sud de l'avenue Beaumont a aussi été suggéré pour alléger le trafic

sur le viaduc Rockland ainsi que sur l'avenue du Parc et pour en faire une porte d'entrée au campus projeté. Cette suggestion mérite considération.

L'Université de Montréal s'est montrée favorable à la mise en place des liens additionnels, mais a indiqué que des ententes devraient être conclues à cet effet avec notamment la Ville de Montréal et les arrondissements concernés. Par ailleurs, la Ville de Montréal a indiqué que des liens nord-sud additionnels ne devraient pas permettre la circulation véhiculaire, mais plutôt encourager la marche et le vélo. Le Canadien Pacifique devrait également être associé au choix de la localisation et aux types de traversée. Il faut souligner cependant ici que pour des raisons de sécurité, le Canadien Pacifique ne serait pas favorable à la mise en place de passages à niveau pour les piétons et les cyclistes. La configuration de la voie ferrée, qui comporte une courbe limitant la visibilité, ainsi que la fréquence et la vitesse des trains de banlieue ne seraient pas propices à ce type de passage.

De plus, le prolongement de la promenade vers l'avenue du Parc a été suggéré par plusieurs, entre autres, pour ouvrir la voie à des possibilités de mise en valeur des secteurs Atlantic et Marconi-Alexandra et établir un lien avec un éventuel système léger sur rails (SLR) sur l'avenue du Parc. Le Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme avait indiqué dans ses avis la nécessité d'étudier l'opportunité de prolonger les rues ou de réaliser des liens piétons et cyclables dans l'axe nord-sud ainsi que d'explorer la possibilité d'un prolongement de la promenade jusqu'à l'avenue du Parc.

D'autre part, la réfection du viaduc Rockland, dont la construction remonte à 1966, ou son remplacement par un tunnel sous les voies ferrées ont été suggérés par plusieurs. Comme le signale l'étude des impacts sur la circulation, le secteur de ce viaduc « n'est pas convivial pour les piétons et cyclistes qui doivent y circuler, en particulier, pour ceux désirant emprunter le viaduc. Le viaduc ne possède qu'un trottoir situé du côté ouest. » (Doc. 3.5, p. 20). La Ville de Montréal a indiqué qu'une étude serait entreprise pour examiner différents scénarios de remise en état ou de modification de ce viaduc, dont son remplacement par un tunnel. L'ajout d'une voie cyclable serait pris en considération. Il faut noter ici que le projet prévoit la reconfiguration des bretelles de la traverse Rockland pour accroître la sécurité des piétons.

La commission considère comme essentiel d'établir des liens piétons et cyclistes additionnels entre le campus projeté et la zone limitrophe au nord qui est appelée à être transformée. La commission n'a pas étudié cependant la possibilité d'ouvrir des liens véhiculaires nord-sud.

La commission considère que les problèmes de sécurité, de convivialité et de facilité d'accès posés par le viaduc Rockland devraient être résolus avant la fin de la phase 1 du projet. Les conséquences sur l'avenue McEachran devraient faire l'objet d'une attention particulière.

La validité de l'étude

Pour la majorité des citoyens d'Outremont, l'étude de la circulation sous-estime les impacts des déplacements générés par le projet du fait qu'elle ne cible que les heures de pointe, qu'elle ne considère qu'une zone d'étude limitée sans prendre en compte les effets cumulatifs des autres projets, qu'elle ne base la répartition modale que sur le comportement des usagers actuels et qu'elle ne tient pas compte de la croissance du parc automobile. De plus, d'après un des mémoires soumis, ce projet commanderait des modifications au réseau de transport montréalais sur un territoire beaucoup plus vaste que le site de la cour de triage et demanderait une approche globale incluant la complémentarité des divers modes de transport (Doc. 9.5.3).

De plus, d'après le mémoire de la Ville de Mont-Royal, l'utilisation d'un logiciel tel que EMME/2, qui à l'aide de certaines données sociodémographiques et économiques simule les déplacements sur le réseau routier par mode de transport, aurait permis de mieux anticiper la réaffectation des débits sur les principaux axes routiers. Les déplacements générés par les résidences et les commerces locaux prévus à l'usage des étudiants et des résidents du secteur devraient aussi être considérés (Doc. 9.1.1).

Il faut souligner ici que les exigences de la Ville de Montréal en matière d'études d'impact sur la circulation prévoient que des études de répartition de débits pourraient être réalisées par la Ville, lorsque plusieurs grands projets s'implantent dans un secteur. Il faut souligner également que l'université reconnaît que la durée étendue du projet lui permettrait de faire les ajustements nécessaires en matière de circulation.

Recommandation 6

La commission recommande que l'étude de circulation prenne en compte la nature métropolitaine du projet, que la zone d'étude soit élargie à la zone d'influence du projet et qu'elle comprenne les effets cumulatifs. La commission recommande également que l'évaluation des impacts sur la circulation soit complétée par la Ville de Montréal, et ce, avant que le projet ne soit autorisé.

Recommandation 7

La commission recommande que l'Université de Montréal et la Ville de Montréal effectuent régulièrement des suivis pour s'assurer de la validité des simulations de la circulation dans le temps et pour apporter les correctifs appropriés, tout au long de la réalisation du projet. Les résultats de ces suivis devront être rendus publics et facilement accessibles.

3.3.5 Le stationnement

L'Université de Montréal estime que les besoins en stationnement pour desservir le campus projeté seraient de 1 510 places. Ces besoins ont été déterminés en fonction des 9 191 étudiants et des 1 591 membres du personnel du campus, tout en tenant compte des

possibilités qu'offre le site pour sa desserte en transport collectif. Elle prévoit la construction de 1 000 places intérieures, réparties sur les quatre pavillons au prorata des superficies, ce qui représente environ la moitié de ce que la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement d'Outremont exigerait normalement pour un tel projet. De plus, la construction de la nouvelle grille de rues viendrait ajouter une offre de stationnement d'environ 512 places. Enfin, le stationnement public existant, comprenant 65 places, serait déplacé sous le viaduc Rockland.

Dans le cas des 816 unités de logement du projet, la demande est estimée à 0,94 auto par logement, alors que l'offre prévue est de 1 place. Cette offre est supérieure à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement d'Outremont qui prévoit 0,75 unité par logement. Ces places de stationnement seraient construites en sous-sol.

Pour plusieurs participants, la disponibilité du stationnement influence le choix du mode de transport et un effort supplémentaire de réduction devrait être fait pour limiter l'offre globale de stationnement. Selon le Conseil régional de l'environnement de Montréal, des espaces de stationnement pourraient être réservés au covoiturage et une politique tarifaire dissuasive devrait être adoptée (mémoire, Doc. 9.4.7, p. 2). Il faut rappeler ici que l'université entend limiter l'offre de stationnement automobile sur le campus Outremont en vue de ne pas encourager l'utilisation de l'automobile et de favoriser plutôt l'utilisation des transports collectif et actif. Malgré cela, la demande du campus demeure satisfaite par l'offre de stationnement. L'université a néanmoins indiqué à la commission qu'elle serait favorable à réduire davantage l'offre de stationnement dédié au campus.

D'autres participants ont fait part à la commission de l'insuffisance de l'offre de stationnement pour les résidents du secteur. Selon l'étude des impacts sur la circulation, les taux d'occupation des zones situées à l'ouest de la rue Wiseman et dans le secteur Atlantic sont d'environ 80 %. Cela rend difficile la recherche d'une place de stationnement libre. Cependant, le taux d'occupation ne serait que de 64 % pour le secteur compris entre les rues Wiseman et Hutchison, notamment dans les environs de l'avenue Manseau. Par ailleurs, l'étude des impacts sur la circulation recommande d'assurer une disponibilité de places sur rue, en particulier pour les îlots résidentiels existants, à l'aide d'un système de vignettes (stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR)). L'arrondissement d'Outremont n'aurait pas cependant l'intention de mettre en place un tel système dans le secteur. Une étude (sondage au niveau des résidents) pourrait toutefois être effectuée à ce sujet advenant que des demandes soient faites par des citoyens.

La commission considère que le nombre de places de stationnement prévues par le plan d'aménagement correspond simplement à la demande générée par le campus et ne répond pas à l'objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile par la gestion de l'offre.

3.3.6 La circulation ferroviaire

Le transport des personnes et des marchandises

Le projet nécessite le transfert au nord et à l'est du site de la gare de triage des deux voies ferrées de « l'embranchement Outremont » du Canadien Pacifique (CP). Ces voies passent actuellement le long de la clôture sud du site et relient les gares de triage Taschereau/St-Luc, situées à l'ouest, avec la gare de triage Hochelaga et le port de Montréal, situés à l'est. Ce corridor supporte la majorité du trafic conteneurisé transporté par le CP en provenance et à destination du port. Ce trafic représente en moyenne de 10 à 12 trains par jour, sept jours sur sept, sur ces deux voies. Environ 1,2 million de conteneurs ont été transbordés par rail en 2004 et le port de Montréal prévoit une croissance annuelle de 3 à 4 % du trafic conteneurisé.

De plus, une des deux voies nord existantes de « la subdivision Parc » devrait être déplacée latéralement d'environ 10 m, entre les axes des avenues Outremont et McEachran, afin de créer un espace permettant la construction du quai de la gare de train de banlieue à l'étude par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT). Il faut rappeler ici que le CP devra valider la faisabilité de ce déplacement en fonction des vitesses de trains et des rayons de courbure requis. Ce corridor est actuellement utilisé par l'AMT et par la compagnie de Chemins de fer Québec-Gatineau. Le CP fait circuler quotidiennement pour le compte de l'AMT, 12 trains de banlieue et prévoit qu'une vingtaine de trains circuleraient avec la gare projetée. Le trafic de marchandises de Québec-Gatineau, composé principalement de papier, de produits forestiers, de céréales et de produits industriels, représente quotidiennement 6 trains. Le trafic de marchandises de « la subdivision Parc » devrait se maintenir au niveau actuel.

L'Université de Montréal a indiqué que les activités de transbordement effectuées par le Canadien Pacifique sur le site du triage d'Outremont ont déjà été déplacées. Les activités de triage de Québec-Gatineau se termineront à l'intérieur d'une période de 6 mois, une fois l'avis donné au CP par l'université de son intention d'amorcer les travaux. Ces activités seraient transférées vers un autre site situé à Boisbriand.

Selon l'étude acoustique, « le trafic conteneurisé international est constitué d'une grande variété de marchandises, dont la plupart ne présentent aucun danger sur le plan de la sécurité (il est néanmoins mentionné que certaines marchandises sont réglementées et que certaines pourraient être classées comme dangereuses) » (Doc. 3.6, p. 9). Selon la Ville de Mont-Royal et la Direction de la santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, la capacité d'évacuation du secteur en cas d'un déraillement ou d'un déversement d'un convoi de matières dangereuses devrait être considérée et l'adoption d'un plan de mesures d'urgence s'imposerait. Du point de vue de l'Université de Montréal, le risque d'accident concernant des matières dangereuses serait semblable à celui qui prévaut actuellement.

La commission considère que le risque que pourrait représenter le transport ferroviaire des marchandises devrait faire l'objet d'une évaluation par le CP, la Ville

de Montréal et les arrondissements concernés. Un plan de mesures d'urgence devrait être préparé et mis en application dès la première phase du projet.

Le bruit et les vibrations

La circulation ferroviaire concentrée sur les quatre voies de chemin de fer au nord du site et des deux voies à l'est constitue une source de bruit et de vibrations. Des bruits ponctuels ou de courtes durées peuvent également constituer des nuisances sonores. Ils peuvent provenir de la décélération et du freinage, de l'attente au quai et du tamponnement, lors des départs des trains de banlieue, ainsi que des motrices et des conteneurs frigorifiques des trains de marchandises. Il en va de même du crissement des roues sur les rails. Il faut noter ici que l'usage de cloches ou d'avertisseurs de trains est actuellement interdit lors de la traversée du site de la gare de triage.

Pour les nouveaux développements résidentiels, la Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement (SCHL) recommande un niveau sonore extérieur maximum de 55 dB(A)¹ sur une période de 24 heures. Le règlement de bruit de la Ville de Montréal applicable à l'arrondissement d'Outremont prescrit pour sa part, un niveau sonore de 55 dB(A) durant le jour et la soirée et de 50 dB(A) la nuit (Doc. 3.6, p. 31 et 35).

Selon l'Organisation mondiale de la santé², le niveau de bruit dans les zones résidentielles devrait être limité à 55 dB(A) pour éviter une gêne sérieuse pendant la journée et la soirée. Un niveau sonore maximum de 45 dB(A) est aussi recommandé durant la nuit afin d'assurer un niveau acceptable pour le sommeil. Ce niveau est ramené à 30 dB(A) dans la chambre à coucher en considérant que les gens puissent dormir avec les fenêtres ouvertes. De plus, le bruit de pointe durant la nuit devrait être limité à 60 dB(A) à l'extérieur de la résidence.

L'implantation de pavillons universitaires aux abords des voies ferrées, entre l'avenue Durocher et le viaduc Rockland, servirait d'écran acoustique pour le milieu résidentiel situé plus au sud. Le secteur du prolongement projeté des avenues Querbes, de L'Épée et Champagneur, ainsi que le segment du secteur Atlantic, entre l'avenue Durocher et le tunnel projeté sous les voies ferrées, seraient cependant plus sensibles à l'impact du bruit des activités ferroviaires.

De plus, des mesures d'atténuation du bruit seraient mises en place du côté sud du corridor ferroviaire. Une remontée progressive du terrain avec une pente 0,5 à 1 % à partir de la promenade vers les voies ferrées permettrait une implantation en surplomb de la voie ferrée. Un mur de gabions, un talus avec des plantations arbustives et arborescentes, ainsi qu'un mur végétalisé, longeant le corridor ferroviaire, viendraient protéger les premiers

¹ Le décibel A est une unité de mesure logarithmique de l'intensité de la pression acoustique à laquelle un filtre est appliqué pour corriger les fréquences graves et aiguës. Cette unité de mesure pondérée permet de traduire la perception des sons par l'oreille humaine qui est plus sensible aux hautes fréquences (son aigu) qu'aux basses fréquences (son grave).

² ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. *Résumé d'orientation des directives de l'Organisation mondiale de la santé relatives au bruit dans l'environnement.* [www.who.int/docstore/peh/noise/bruit.htm]

étages des édifices institutionnels au nord du site, soit ceux les plus exposés au bruit. Cet écran antibruit se poursuivrait vers l'est, de part et d'autre du corridor ferroviaire. Cet écran serait d'autant plus nécessaire que des résidences sont projetées dans cette partie du site et que la présence des deux courbes successives risquerait d'augmenter les crissements des roues sur les rails dans le cas des longs convois.

En tenant compte de la croissance potentielle du trafic ferroviaire et des mesures d'atténuation projetées, les niveaux sonores moyens modélisés sur une période de 24 heures pour les façades des pavillons universitaires seraient de 57,1 dB(A) pour le rez-de-chaussée et de 61,8 à 62,7 dB(A) pour les autres étages, le niveau sonore maximum étant atteint au 4e étage. Ces édifices institutionnels seraient également soumis à des bruits de pointe de près de 80 dB(A) (Doc. 3.6, p. 58 et 71).

De plus, les niveaux sonores pour les façades des nouveaux édifices résidentiels varieraient selon les étages, de 48,9 à 60,8 dB(A) à 30 mètres de la voie ferrée, de 48,8 à 57,7 dB(A) à 50 mètres et de 47,5 à 53,8 dB(A) à 100 mètres. Par conséquent, même avec les mesures d'atténuation, les édifices résidentiels devraient se situer à une distance de plus de 50 mètres de la voie ferrée pour satisfaire le critère de 55 dB(A) pour tous les étages. D'autre part, le bruit de pointe à l'extérieur des bâtiments résidentiels serait supérieur à 70 dB(A) à 100 mètres des voies ferrées (Doc.3.6, p. 55 et 73).

Selon l'étude acoustique, une protection des façades serait donc nécessaire pour tous les édifices exposés au bruit, en vue de satisfaire les normes admissibles à l'intérieur des bâtiments. Cette protection comprendrait notamment l'isolation acoustique de la fenestration des édifices institutionnels ou résidentiels ainsi que le traitement acoustique des balcons des édifices résidentiels.

Concernant les vibrations, des mesures d'absorption pourraient être mises en place sous les voies ferrées lors du déplacement de celles-ci. Selon l'étude acoustique, des mesures telles que l'installation de coussins ou de blocs de suspension antivibratoire sous les rails réduiraient les vibrations.

La commission considère que la planification d'un développement domiciliaire en bordure des voies ferrées, dans le secteur du prolongement des avenues Querbes et De l'Épée et sur l'avenue Durocher, devrait être conçue de manière à éviter que les résidents soient exposés au bruit ferroviaire à l'extérieur des bâtiments au-delà des normes acceptables.

Par ailleurs, aucune mesure d'atténuation du bruit n'est prévue du côté nord du corridor ferroviaire, pour les secteurs situés le long de l'avenue Beaumont, dans le quartier Parc-Extension. Selon l'Université de Montréal, les bâtiments industriels et commerciaux localisés entre les voies ferrées et l'avenue Beaumont servent actuellement de tampon pour limiter le bruit vers la zone résidentielle et constitueraient un écran acoustique pour la circulation ferroviaire éventuelle. L'Université prévoit également limiter la réverbération du bruit du côté de Parc-Extension en utilisant des matériaux pour les façades nord des

pavillons qui favoriseraient l'absorption acoustique. Selon la note complémentaire à l'étude acoustique, le mur antibruit proposé et tous les autres murs de soutènement devraient aussi être absorbants.

Toutefois, selon la Ville de Montréal, la requalification du secteur de l'avenue Beaumont, dans le quartier Parc-Extension « devra considérer la problématique des nuisances ferroviaires et évaluer l'opportunité de mettre en place des mesures de mitigation » (Doc. 2.8, p. 4). Le Comité consultatif d'urbanisme d'Outremont a d'ailleurs souligné que, « comme le corridor ferroviaire nord ne fait pas l'objet d'interventions dans le cadre de ce projet, le comité invite la Ville de Montréal à identifier, avec les arrondissements concernés, les mesures d'atténuation qui seraient appropriées » (Doc. 2.3.4, p. 4).

Pour les participants, la Ville de Montréal et l'Université de Montréal devraient mettre en place des mesures d'atténuation pour limiter le bruit et les vibrations du côté de Parc-Extension. De plus, la Direction de la santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal suggère de prévoir un suivi sonore.

Enfin, selon la note complémentaire à l'étude acoustique, « si le trafic ferroviaire devait augmenter, un écran acoustique pourrait être érigé du côté nord du site » (Doc. 3.18, p. 5). Il faut rappeler ici que les prévisions relatives à la circulation ferroviaire prévoient une croissance annuelle de 3 à 4 % du trafic de conteneurs.

Du point de vue de la commission, compte tenu que le bruit et les vibrations générés par le corridor ferroviaire pourraient constituer une nuisance pour les résidents et qu'une augmentation de la circulation ferroviaire est appréhendée, la nécessité de mettre en place des mesures d'atténuation du côté nord du corridor ferroviaire devrait être évaluée par la Ville de Montréal et les arrondissements concernés. De plus, un suivi sonore devrait être effectué pour tous les secteurs habités à proximité du site. Les résultats de ce suivi devraient également être rendus publics et facilement accessibles.

Conclusion

En conclusion, la commission se doit de rappeler la pertinence du projet d'implantation du nouveau campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage du CP à Outremont. Ce projet de campus voué principalement à la recherche est un outil important au développement social, culturel et économique de l'ensemble de la société ainsi qu'au rayonnement international de Montréal. Ce projet représente aussi une occasion pour la Ville de Montréal de recoudre le tissu social et urbain de tout un secteur de la ville qui malgré son enclavement demeure stratégique pour le développement urbain et socio-économique de Montréal. Il est également une occasion pour l'Université de Montréal d'assurer la continuité de sa mission auprès de la population et d'affirmer sa présence dans la ville.

Le concept d'aménagement présenté conjointement par l'Université et la Ville de Montréal, propose un ensemble d'interventions structurantes pour le contexte urbain de l'arrondissement Outremont et l'aménagement du campus.

Cependant, l'analyse détaillée des composantes du concept proposé a permis à la commission d'en constater les éléments d'incertitude et de déterminer les carences dans les études menant à sa préparation. Pour la commission, ces dernières demeurent inachevées puisqu'elles ne prennent pas suffisamment en considération les objectifs associés à la vocation sociale et urbaine du projet ainsi que les orientations exprimées dans le Plan d'urbanisme de Montréal sur la requalification des secteurs et quartiers limitrophes qui font pourtant partie du véritable milieu d'insertion du projet.

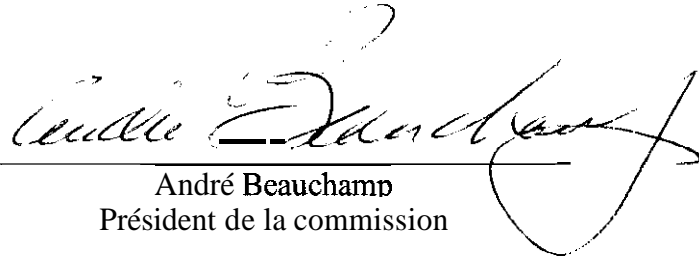
La commission ne croit toutefois pas à la nécessité d'une remise en question globale du concept d'aménagement. Plusieurs des composantes et des interventions proposées pourraient être bénéfiques pour le milieu d'accueil. Il s'agit plutôt, à son avis, de bonifier le projet, d'en prolonger les éléments structurants à l'ensemble du territoire et d'en minimiser les impacts négatifs sur les communautés et les secteurs enclavés.

À cette fin, il apparaît essentiel, pour la commission, que la poursuite du développement du concept d'aménagement du futur campus se fasse dans le cadre plus large d'une stratégie de revitalisation, de restructuration et de mise en valeur de l'ensemble du territoire affecté par son insertion et d'une réglementation d'urbanisme s'appliquant à cet ensemble.

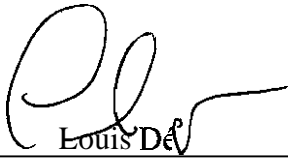
Du point de vue de la commission, cette démarche devrait être initiée par les instances de la Ville de Montréal et préparée en concertation avec celles des arrondissements Outremont, Villeray / Saint-Michel / Parc Extension et Rosemont / La Petite-Patrie et de Ville de Mont-Royal, l'Université de Montréal ainsi que les organismes et groupes sociaux actifs dans les milieux concernés.

En terminant, la commission tient à souligner qu'elle a tiré grand profit des présentations de l'Université de Montréal et de la Ville de Montréal sur le concept d'aménagement du campus, des questions et des réponses qui ont suivi ces présentations, des opinions exprimées par les témoins invités aux ateliers thématiques et des mémoires ou commentaires soumis par des organismes, des groupes de citoyens ou des citoyens à titre individuel.

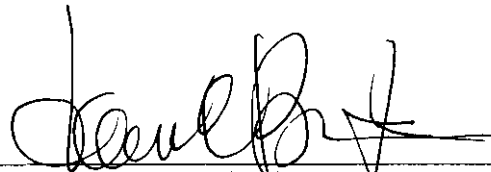
Fait à Montréal, le 31 juillet 2007



André Beauchamp
Président de la commission



Louis Déry
Commissaire



Jean-Claude Boisvert
Commissaire

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu du conseil de la ville le mandat de consulter les citoyens conformément à la résolution CM06 0859 du 11 décembre 2006. Ce mandat est encadré par l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c.C-11-4).

La consultation publique

Des avis publics annonçant la consultation sont parus dans *La Presse* et *The Gazette* le 13 février 2007 ainsi que dans le *Voir*, le *ICI*, le *Métro* et divers journaux de quartier entre le 22 et le 26 février 2007.

Dans la semaine du 19 février 2007, environ 19 000 dépliants ont été distribués dans les quartiers environnant le secteur visé par le projet. Une distribution additionnelle de 2 500 dépliants annonçant le tenue d'ateliers a également été effectuée. Les quadrilatères de distribution des dépliants sont délimités, pour l'arrondissement d'Outremont, par la rue Prat, la gare de triage, la rue Hutchison, et la rue Lajoie; pour l'arrondissement Parc Extension, la rue de l'Acadie, la rue Saint-Roch, le boulevard Saint-Laurent et la rue Lajoie et enfin, pour Ville Mont-Royal, la rue Canora, l'autoroute 40 et la gare de triage. Cette distribution intensive a été accompagnée d'annonces sur les panneaux électroniques dans les rames de métro de la ligne bleue. La population a aussi été invitée à voir la maquette du projet fournie par l'Université de Montréal.

Deux rencontres préparatoires ont été tenues aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal. Une première réunion a eu lieu le 21 février 2007 avec le promoteur et une deuxième le 23 février 2007 avec les représentants de l'arrondissement.

Les séances d'information

27 février 2007 Centre communautaire intergénérationnel, 999 avenue Mc Eachran
28 février 2007 Centre communautaire intergénérationnel, 999 avenue Mc Eachran
1^{er} mars 2007 Complexe William-Hingston, 419 rue Saint-Roch
6 mars 2007 Centre communautaire intergénérationnel, 999 avenue Mc Eachran

Les ateliers thématiques

14 mars 2007 Centre communautaire intergénérationnel, 999 avenue Mc Eachran
15 mars 2007 Complexe William-Hingston, 419 rue Saint-Roch
19 mars 2007 Centre communautaire intergénérationnel, 999 avenue Mc Eachran
20 mars 2007 Centre communautaire intergénérationnel, 999 avenue Mc Eachran

Les séances d'audition et de dépôt de mémoires

3 avril 2007 Centre communautaire intergénérationnel, 999 avenue Mc Eachran
4 avril 2007 Complexe William-Hingston, 419 rue Saint-Roch
10 avril 2007 Centre communautaire intergénérationnel, 999 avenue Mc Eachran
11 avril 2007 Centre communautaire intergénérationnel, 999 avenue Mc Eachran
12 avril 2007 Centre communautaire intergénérationnel, 999 avenue Mc Eachran

La commission et son équipe

M. André Beauchamp, président de la commission
M. Jean-Claude Boisvert, commissaire
M. Louis Dériger, commissaire
M. Michel Agnaëff, secrétaire et analyste principal
Mme Stéphanie Espach, analyste

M. Luc Doray, secrétaire général
Mme Sylvie Trudel, logistique des ateliers
Mme Estelle Beaudry, agente de recherche et de documentation

Mme Joël Sainte-Arnaud, accueil et registre
Mme Claire Hadjadj, accueil et registre
M. Faustin Nsabimana, accueil et registre
Mme Lise Maisonneuve, sténotypie

Les porte-parole et les personnes ressources

Pour la Ville de Montréal

M. Luc Gagnon, chef de division du développement urbain, Ville de Montréal
M. Alain Tittley, chef de division communication, arrondissement d'Outremont
M. Mathieu Bélanger, conseiller en aménagement et urbaniste, division du développement urbain, Ville de Montréal

Pour l'Université de Montréal

M. Luc Vinet, recteur, Université de Montréal
M. Alexandre Chabot, vice-recteur adjoint, Université de Montréal
M. Michel Dufresne, urbaniste, Groupe Cardinal Hardy
M. Pierre St-Cyr, urbaniste
Mme Suzanne Demeules, ingénieure, CIMA+
M. Yves Pépin, Teknika

Les personnes ressources pour les ateliers thématiques

ATELIER 1 : Aménagement du site

Mme Coralie Deny, Conseillère en environnement, Conseil régional de l'environnement de Montréal

M. Guy Favreau, Vice-président/architecture chez Aedifica, Expert LEED

M. Louis-Paul Lemieux, Membre du Comité conseil d'urbanisme de Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension, Architecte, Schème Consultants inc.

Mme Anastasia Rawicz, Citoyenne d'Outremont, Membre de la commission sur l'environnement et le développement durable

Mme Marie-Claude Robert, Directrice générale de l'Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ)

ATELIER 2 : Impacts et retombées sur les arrondissements voisins

M. Jean-François Lalonde, Directeur général, CDEC Rosemont/Petite-Patrie

M. Christian Lefebvre, Président des Habitations populaires de Parc-Extension (Hapopex)

M. Simon Racine, Coordonnateur d'Éco-quartier Parc-Extension, Membre du regroupement en aménagement de Parc-Extension (RAMPE)

M. Gilles Sénécal, Professeur chercheur, INRS-Urbanisation, Culture et Société

M. Denis Sirois, Directeur général, CDEC Centre-Nord

ATELIER 3 : Transport et circulation

M. Pierre Asselin, Citoyen d'Outremont, Membre de la commission sur la sécurité publique et le stationnement, Ingénieur chez Techsult

M. Claude Beaulac, Directeur général, Ordre des urbanistes

M. Marc Jolicoeur, Conseiller à la recherche, Vélo Québec

Mme Florence Junca-Adenot, Professeure, Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM

M. Yves Mailhot, Directeur de l'arrondissement d'Outremont

M. André Porlier, Conseiller en transport, Conseil régional de l'environnement de Montréal

ATELIER 4 : Équipements collectifs et nouveaux besoins

M. Roger Côté, Organisateur communautaire au CLSC Côte-des-Neiges

M. André Olivier, Directeur du Service des loisirs et de la Culture, Arrondissement d'Outremont

Mme Nicole Lacelle, Citoyenne de Parc-Extension, Vice-présidente CSSS de la Montagne

M. Yves Mailhot, Directeur de l'arrondissement d'Outremont

M. Marcel Routhier, Citoyen d'Outremont, Membre de la Commission des sports, loisirs et vie communautaire, Président du club de l'âge d'or « les Ultramontais »
Mme Anne-Marie Séguin, Professeure chercheure, INRS-Urbanisation, Culture et Société

Les participants aux séances d'information et aux ateliers thématiques

M. Albert Aubry	M. Jean-François Hallé
M. Pierre Asselin	Mme Christine Hernandez
M. Claude Beaulac	M. Marc Jolicoeur
M. Huges Bélanger	Mme Renée Joyal
M. Marc Bellay	Mme Florence Junca-Adenot
M. Ahmed Benbouzid	M. Norman King
M. Carmel-Antoine Bessard	Mme Nicole Lacelle
M. Louis Bourque	Mme Nicole Lalonde
M. Camille Gaston Breton	M. Alain Lamontagne
Mme Francine Brodeur	M. Marc Langlois
M. Dinu Bumbaru	M. Olivier Lapierre
M. Gilles Bulota	M. Jean Larin
M. Delfino Campanile	Mme Maryse-Pascale Leduc
M. David Canton	Mme Christiane Lefebvre
M. Daniel Chartier	M. Carlos Lopez
Mme Annie Chélin	M. Daniel Mathieu
Mme Eugénie Cliche	Mme Julie Mongeau
M. Jean-Marc Corbeil	Mme Cécile Ngo Holl
M. Roger Côté	Mme Isabelle Paquin
Mme Dyane Courchesne	M. George Parthenios
M. Yves Dallaire	M. Pierre-Yves Pau
M. Jean Décarie	M. Stefan Pleszczynski
Mme Geneviève Derome	M. André Porlier
Mme Mary Devos	M. François Purcel
M. Gaetan Dimarija	M. Stefan Pleszczynski
M. Ruslan Dimitriov	Mme Nathalie Prémont
M. Max Dubois	M. Oscar Ramirez
M. André Dubuc	Mme Maryline Ranco
M. Paul-Guy Duhamel	M. Claude Rainville
M. Marc Dumont	M. Claude Reny
Mme Isabelle Giasson	M. Marcel Routhier
M. Yves Gignac	M. Manuel Salas
M. Denis Giraldeau	Mme Anie Samson
M. Claude Gladu	Mme Anne-Marie Séguin
M. Jacques Grégoire	Mme Catherine Séguin
M. Claude Guyot	M. Jean-marc Séguin
M. Habib	Mme Marie St-Arnaud

Mme Marie-Christine St-Onge
Mme Tenzin Tsultrim
M. Olivier Thiboutot
M. Denis Trépanier

Mme Sophie Vaneste
M. Thierry Vigneault
M. Marc Vanier-Vincent

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire (avec et sans présentation orale) est présentée à l'annexe 1 – Documentation, sous les rubriques 9 et 10

Annexe 2 – La documentation

1. Projets ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))

- 1.1. Projet de règlement P-06-069 sur la construction, la transformation et l'occupation d'immeubles situés sur l'emplacement délimité par la limite nord de l'arrondissement d'Outremont, la rue Hutchison à l'est, l'avenue Ducharme au sud et à l'ouest par une portion de l'avenue McEachran, de l'avenue du Manoir ainsi que de l'avenue Rockland
 - 1.1.1. Annexes A à F
- 1.2. Projet de règlement P-04-047-34 modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
 - 1.2.1. Annexe 1 – extrait de la carte intitulée « Synthèse des orientations pan-montréalaises – arrondissement d'Outremont »
 - 1.2.2. Annexe 2 – extrait de la carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol »
 - 1.2.3. Annexe 3 – extrait de la carte 2.4.1 « Schéma des secteurs d'emploi »
 - 1.2.4. Annexe 4 – extrait de l'illustration 2.4.1
 - 1.2.5. Annexe 5 – extrait de l'illustration 2.4.2
 - 1.2.6. Annexe 6 – extrait de l'illustration 2.4.3
 - 1.2.7. Annexe 7 – extrait de l'illustration 2.4.4
 - 1.2.8. Annexe 8 – extrait de la carte 2.5.1 intitulée « Les parcs et les espaces verts »

2. Démarche de consultation ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))

- 2.1. Sommaires décisionnels
- 2.2. Recommandations
- 2.3. Pièces jointes au dossier
 - 2.3.1. Lettre de l'arrondissement d'Outremont adressée à la Direction de la gestion stratégique des réseaux d'eau de la Ville de Montréal en date du 13 mars 2006
 - 2.3.2. Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (CAU) émis le 15 septembre 2006
 - 2.3.3. Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (CAU) émis le 21 avril 2006
 - 2.3.4. Avis du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) d'Outremont émis le 14 septembre 2006
 - 2.3.5. Avis du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) d'Outremont émis le 23 mai 2006
- 2.4. Interventions – Infrastructures / transport et environnement, Direction de l'ingénierie de voirie – 27 octobre 2006
- 2.5. Interventions – Infrastructures / transport et environnement, Direction de l'épuration des eaux usées – 3 novembre 2006
- 2.6. Interventions - Infrastructures / transport et environnement, Direction du transport / planification et grands projets – 27 novembre 2006
- 2.7. Intervention - Affaires corporatives, Direction du contentieux – 27 octobre 2006
- 2.8. Interventions – Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction planification et interventions stratégiques – 6 novembre 2006

- 2.9. Addendas concernant le projet de règlement P-06-069 – 30 novembre 2006
- 2.10. Résolutions du Conseil d'arrondissement – séance du 6 novembre 2006
- 2.11. Résolutions du Comité exécutif – séance du 6 décembre 2006
- 2.12. Résolution du Conseil municipal – séance du 11 décembre 2006
- 2.13. Avis public
- 2.14. Dépliant d'information
- 2.15. Dépliant d'information concernant les ateliers thématiques
- 2.16. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants municipaux
- 2.17. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec le promoteur
- 2.18. Formulaire de dépôt d'un mémoire (english version)
- 2.19. Sommaire décisionnel concernant le financement et la gouvernance du projet
- 2.20. Résolution CE07 0079 du Comité exécutif – séance du 24 janvier 2007

3. Documentation déposée par le promoteur

- 3.1. Analyse et orientations du projet d'aménagement – Groupe Cardinal-Hardy, Campus Outremont-Université de Montréal – 11 septembre 2006 ([Document relié](#))
- 3.2. Plan directeur d'infrastructures, des aménagements de surface, des voies publiques et des ouvrages d'art – Teknika Inc. – Université de Montréal – 26 juin 2006 ([Document relié](#))
- 3.3. Étude des critères écologiques applicables – Groupe Cardinal Hardy – Université de Montréal – 29 juin 2006 ([Document relié](#))
- 3.4. Étude du potentiel commercial – Géocom – Université de Montréal – 2006 ([Document relié](#))
- 3.5. Étude des impacts sur la circulation de l'Université de Montréal à Outremont – CIMA – Octobre 2006 ([Document relié](#))
 - 3.5.1. Annexes A à F
 - 3.5.2. Annexes G à Q
- 3.6. Étude acoustique pour le projet développement du campus Outremont de l'Université de Montréal – le bruit généré par les activités ferroviaires et les mesures de mitigation requises – Groupe Cardinal Hardy, Acoustec Inc., juin 2006 ([Document relié](#))
- 3.7. Présentation du Projet de campus de l'Université de Montréal – Arrondissement d'Outremont – Conférence de presse tenue le 13 novembre 2006 ([Document relié](#))
- 3.8. Résumé du projet – Pour un développement urbain exemplaire – Université de Montréal – Site Outremont ([Document inséré dans le cartable # 1](#))
 - 3.8.1. Dépliant – Projet d'aménagement proposé pour le site de la gare de triage à Outremont – Université de Montréal – (English version) ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))

- 3.9. État environnemental et réhabilitation du terrain de la cour ferroviaire – Site Outremont– Résumé de la situation – Université de Montréal, Direction des immeubles – DDH Environnement ltée – 15 février 2007 ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.10. Réponses de l'Université de Montréal aux questions des citoyens posées à la séance du 1^{er} mars 2007 ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.11. Complément d'information concernant les activités ferroviaires, le logement et le bruit ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.12. Réponses de l'Université de Montréal aux questions posées en séance du 1^{er} mars 2007 concernant le bruit ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.13. Étude des impacts sur la circulation – Variation anticipée des débits horaires – Figure 1 – CIMA – Mars 2007 - ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.14. Étude des impacts sur la circulation – Variation anticipée des débits horaires – Figure 2 – CIMA – Mars 2007 - ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.15. Lettre de l'Université de Montréal envoyée le 12 mars 2007 à l'arrondissement Villeray/ Saint-Michel/ Parc-Extension - ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.16. Présentation électronique ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.17. Courriel envoyé par Mme Catherine Bourdage à M. Michel Agnaïeff le 14 mars 2007 ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.18. Le bruit des activités ferroviaires – Note complémentaire sur la situation des secteurs résidentiels localisés au nord du site d'étude – 19 mars 2007 ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.19. Réponse concernant la largeur de l'avenue Outremont suite à l'atelier du 20 mars 2007 ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 3.20. Information complémentaire concernant le développement des espaces ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))

4. Documentation déposée par l'arrondissement d'Outremont

- 4.1. Réponses de l'arrondissement d'Outremont aux questions posées à la séance du 1^{er} mars 2007 ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 4.2. Complément d'information concernant la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 4.3. Exigences en matière d'études d'impact sur la circulation – Direction de l'ingénierie et de la voirie – Ville de Montréal – Décembre 2005 ([Documents insérés dans le cartable # 1](#))
- 4.4. Principes de développement – Projet triage Outremont – Document de travail – Arrondissement d'Outremont – Octobre 2005

- 4.5. Présentation électronique présentée lors des séances d'information
 - 4.5.1. Présentation électronique de l'atelier # 1
 - 4.5.2. Présentation électronique de l'atelier # 2
 - 4.5.3. Présentation électronique de l'atelier # 3
 - 4.5.4. Présentation électronique de l'atelier # 4
- 5. Documentation déposée par l'arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension ([documents insérés dans le cartable # 1](#))**
 - 5.1. Sommaire décisionnel – 1^{er} février 2007
 - 5.2. Recommandation – 1^{er} février 2007
 - 5.3. Résolution – 6 février 2007
- 6. Documentation déposée par la commission ([documents insérés dans le cartable #1](#))**
 - 6.1. Correspondance entre l'OCPM et l'Université de Montréal concernant la décontamination du site et le phasage des travaux
 - 6.2. Réponse de Mme Louise Roy suite à une question posée à la séance du 1^{er} mars 2007
 - 6.3. Information complémentaire
 - 6.4. Lettre de Mme Annie Chélin adressée à Mme Louise Roy datée du 15 mars 2007
 - 6.4.1. Réponse de Mme Louise Roy datée du 20 mars 2007
- 7. Transcriptions**
 - 7.1. Séance d'information tenue le 27 février 2007 ([document inséré dans le cartable # 2](#))
 - 7.2. Séance d'information tenue le 28 février 2007 ([document inséré dans le cartable # 2](#))
 - 7.3. Séance d'information tenue le 1^{er} mars 2007 ([document inséré dans le cartable # 2](#))
 - 7.4. Séance d'information tenue le 6 mars 2007 ([document inséré dans le cartable # 2](#))
 - 7.5. Atelier thématique # 1 tenu le 14 mars 2007 ([documents insérés dans le cartable # 3](#))
 - 7.6. Atelier thématique # 2 tenu le 15 mars 2007([document inséré dans le cartable # 3](#))
 - 7.7. Atelier thématique # 3 tenu le 19 mars 2007 ([document inséré dans le cartable # 3](#))
 - 7.8. Atelier thématique # 4 tenu le 20 mars 2007 ([document inséré dans le cartable # 3](#))
 - 7.9. Séance d'audition des mémoires tenue le 3 avril 2007([document inséré dans le cartable # 4](#))

- 7.10. Séance d'audition des mémoires tenue le 4 avril 2007 ([document inséré dans le cartable # 4](#))
- 7.11. Séance d'audition des mémoires tenue le 10 avril 2007 ([document inséré dans le cartable # 4](#))
- 7.12. Séance d'audition des mémoires tenue le 11 avril 2007 ([document inséré dans le cartable # 4](#))
- 7.13. Séance d'audition des mémoires tenue le 12 avril 2007 ([document inséré dans le cartable # 4](#))

8. Liens utiles

- 8.1. Les grands dossiers de la Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=132.231220&_dad=portal&_schema=PORTAL
- 8.2. Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés – Ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs
<http://www.mddep.gouv.qc.ca/sol/terrains/politique/>
 - 8.2.1. Règlement sur la protection des sols et la réhabilitation des terrains
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/Q_2/Q2R18_1_01.htm

9. Mémoires avec présentation orale ([documents insérés dans le cartable # 5](#))

(L'astérisque * indique que le mémoire est accompagné de documents additionnels)

9.1. Mémoires présentés lors de la séance du 3 avril

- 9.1.1. Ville de Mont-Royal
- 9.1.2. CPE Le coin des enfants du Parc*
- 9.1.3. Association citoyenne promouvant la sécurité des enfants à Outremont (ACSEO)*
- 9.1.4. Marc Vanier Vincent
- 9.1.5. Syndicat des copropriétaires du condominium le Phénix*
- 9.1.6. Projet Montréal

9.2. Mémoires présentés lors de la séance du 4 avril

- 9.2.1. Comité d'action de Parc Extension
- 9.2.2. Arrondissement de Villeray / Saint-Michel / Parc Extension
- 9.2.3. Daphné Ferguson, Camille Guignan, Ana Manescu, Sarah Schiff et Lana Simic*
- 9.2.4. Corporation de développement économique communautaire (CDÉC) Centre-Nord
- 9.2.5. François Purcell
- 9.2.6. Luc Brutus et Sylvain Blais

9.2.7. Carmel-Antoine Bessard

9.2.8. Table de concertation logement/aménagement de la Petite-Patrie

9.3. Mémoires présentés lors de la séance du 10 avril

9.3.1. Jean Larin

9.3.2. Samuel Ferland, Nacera Krim, Jacynthe Maloney, Marie-Josée Thivierge*

9.3.3. Direction de la santé publique*

9.3.3.1. Lien Internet vers : « Le transport urbain une question de santé », Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

<http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapportannuel2006.pdf>

9.3.3.2. Lien Internet vers : « Les impacts du transport sur la santé publique », Rapport synthèse, Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux

<http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/synthese/rapv8n3.pdf>

9.3.4. CSSS de la Montagne*

9.3.5. Daniel Mongelard

9.3.6. Christine Hernandez, Stéphane Goyette, Paul-Guy Duhamel*

9.3.7. Regroupement en aménagement de Parc Extension (RAMPE)

9.3.8. Marie-Christine Saint-Onge

9.3.9. Jean-Marc Corbeil

9.4. Mémoires présentés lors de la séance du 11 avril

9.4.1. Stefan Pleszczynsky

9.4.2. Albert Aubry

9.4.3. Groupe conseil en développement de l'habitation (CDH)

9.4.4. Jean Décarie

9.4.5. Comité Citoyens - Gare de triage Outremont

9.4.6. Aire de famille

9.4.7. Conseil régional de l'environnement de Montréal

9.5. Mémoires présentés lors de la séance du 12 avril

- 9.5.1. Annie Chélin
- 9.5.2. Syndicat des professeurs de l'Université de Montréal
- 9.5.3. Marie-Odile Trepanier
- 9.5.4. Comité de citoyens contre les nuisances ferroviaires*
- 9.5.5. Les Amis de la Montagne
- 9.5.6. Roger-Bruno Richard

10. Mémoires sans présentation orale et commentaires ([documents insérés dans le cartable # 6](#))

- 10.1. Jean DeJulio Paquin
- 10.2. Claude Reny
- 10.3. Isabelle Perreault et Anne-Marie Lavoie
- 10.4. George A. Parthenios
- 10.5. Louise Girard
- 10.6. Charlotte Michaud
- 10.7. Yann Kervahut
- 10.8. Carlos Lopez
- 10.9. Marie Saint-Arnaud
- 10.10. Robert Dolbec
- 10.11. Maryse-Pascale Leduc et le Regroupement de citoyens des rues Outremont et Ducharme
- 10.12. François Claveau
- 10.13. Simone Rouillard
- 10.14. Jean-Philippe Simard
- 10.15. Héritage Montréal
- 10.16. Sylvie Granger
- 10.17. Frank Navarro
- 10.18. Daniel Chartier
- 10.19. Catherine Séguin et Daniel Mathieu
- 10.20. Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Annexe 3 – Les projets de règlement

PROJET DE RÈGLEMENT P-06-069

Règlement sur la construction, la transformation et l'occupation d'immeubles situés sur l'emplacement délimité par la limite nord de l'arrondissement d'Outremont, la rue Hutchison à l'est, l'avenue Ducharme au sud et à l'ouest par une portion de l'avenue McEachran, de l'avenue du Manoir ainsi que de l'avenue Rockland

VU l'article 89 de la Charte de la *Ville de Montréal* (L.R.Q., chapitre C-11.4);

VU l'avis de motion donné le2006;

À la séance du2006, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

Chapitre I

Territoire d'application

1. Le présent règlement s'applique au territoire délimité au plan de l'annexe A intitulé «Territoire d'application», lequel territoire est divisé en îlots. Toute référence à un îlot dans le présent règlement correspond aux îlots identifiés à l'annexe A.

Chapitre II

Autorisation

2. Malgré le Règlement 1177 sur le zonage de l'arrondissement d'Outremont applicable au territoire décrit à l'article 1, le Règlement 1176 sur les permis et certificats, le Règlement 1178 sur la construction, le Règlement 1179 sur le lotissement et le Règlement 1189 sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), une opération cadastrale, la construction, la transformation et l'occupation des bâtiments ainsi que, le cas échéant, les travaux relatifs aux infrastructures, à l'aménagement des parcs et l'aménagement des équipements municipaux nécessaires à la réalisation d'un projet sont autorisés aux conditions prévues au présent règlement.
3. À ces fins, et dans la mesure des dispositions prévues au présent règlement, il est permis de déroger aux articles suivants:
 - 1° articles 1.9, 2.4, 7.12, 7.14, 9.5, 9.6, 10.3, 10.4, 12.4 et 12.5 du Règlement 1177 sur le zonage;
 - 2° article 2.3 du Règlement 1176 sur les permis et certificat;
 - 3° articles 3.6 et 6.6 du Règlement 1178 sur la construction;
 - 4° articles 5.1.1, 6.2 et 6.3 du Règlement 1179 sur le lotissement;

5° articles 4.1.2, 4.6.4 et 4.7.6 du Règlement 1189 sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

4. Toute autre disposition réglementaire non incompatible avec celles prévues au présent règlement s'applique.

Chapitre III

Conditions et critères généraux

Section I

Conditions générales

5. Les dispositions relatives aux usages autorisés, au coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) minimum et maximum, au pourcentage (%) de couverture au sol maximum, au pourcentage (%) de surface végétale minimum, à la hauteur des bâtiments en mètres et en niveau minimum et maximum de même que les conditions spécifiques applicables aux marges latérales et de cour arrière sont identifiées pour chacun des îlots composant le territoire d'application à l'annexe B qui regroupe les «Grille synthèse des dispositions du règlement par îlot».
6. Les usages du groupe communautaire de catégorie III comprennent les établissements d'enseignement et de santé, les centres de recherches et les garderies.
7. Une résidence étudiante est considérée comme un usage du groupe habitation de catégorie V *habitations collectives* et un tel usage peut avoir des cuisines individuelles ou collectives.
8. Le calcul du pourcentage d'occupation au sol doit tenir compte exclusivement de toute partie du bâtiment principal et de tout bâtiment accessoire excédant le dessus du niveau du sol.
9. Le coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) est le rapport entre la superficie de plancher utile autorisé par rapport à la superficie de terrain. Le calcul de la superficie totale de plancher utile exclut la superficie de plancher en souterrain ou sous le niveau du rez-de-chaussée des bâtiments consacrés au stationnement, aux espaces d'entreposage et à des fins de mécanique ainsi que les constructions hors-toit abritant les installations mécaniques, les ascenseurs et les escaliers.
10. Les marges de recul minimum applicables aux bâtiments sont celles énumérées ci-après et s'appliquent à la grille de rues indiquées à l'annexe C :
 - 1° avenue Bates : 2,7 mètres entre l'avenue Rockland et l'avenue Outremont;
 - 2° avenue Champagneur : 2 mètres entre l'avenue Ducharme et l'avenue Promenade Sud;

- 3° avenue Durocher : 3 mètres du côté ouest et 0 mètre du côté est;
- 4° avenue Outremont : 2 mètres entre l'avenue Ducharme et l'avenue Promenade sud; 2,5 mètres entre l'avenue Promenade Nord et l'avenue Bates;
- 5° avenue de la Promenade Sud : 4 mètres;
- 6° avenue de la Promenade Nord : 4 mètres;
- 7° avenue McEachran : 2,7 mètres entre l'avenue Promenade Sud et l'avenue Bates;
- 8° avenue Stuart : 3 mètres entre l'avenue Ducharme et l'avenue Promenade Sud;
- 9° avenue Wiseman : 6 mètres du côté ouest entre l'avenue Ducharme et l'avenue Promenade Sud; 0 mètre du côté est entre l'avenue Ducharme et l'avenue Promenade Sud.

11. Pour les fins d'application du présent règlement, les dispositions suivantes s'appliquent en matière de stationnement :

- 1° la norme applicable au nombre de cases de stationnement pour automobile requises dans le territoire d'application pour les usages du groupe communautaire de catégorie III ainsi que du groupe habitation de catégorie V dans le territoire d'application est, au minimum, de une (1) case de stationnement par trois cents mètres carrés (300 m. c.) de superficie de plancher utile ou fraction de cette superficie et, au maximum, de une (1) case de stationnement par deux cents cinquante mètres carrés (250 m.c.) de superficie de plancher utile ou fraction de cette superficie;
- 2° le nombre de cases de stationnement pour automobile aménagées et utilisables à des fins de stationnement pour automobile ne peut excéder le nombre maximum de cases autorisé par le présent règlement. Lors de la période transitoire entre l'aménagement des cases de stationnement et leur utilisation à des fins de stationnement pour automobile, l'espace prévu pour du stationnement pour automobile peut être utilisé à des fins de stationnement pour bicyclettes;
- 3° la norme applicable au nombre de cases de stationnement pour automobile requises dans le territoire d'application pour les usages du groupe habitation de catégories II, III et IV est de 0,75 case de stationnement minimum par logement;
- 4° Les cases de stationnement pour automobile hors-rue requises dans le territoire d'application à l'exception de celles requises dans les îlots PA-18, PA-22, PB-28, PB-30 et PB-38 doivent être prévues en souterrain ou sous le niveau du rez-de-chaussée des bâtiments;
- 5° les cases de stationnement pour automobile requises pour les îlots PB-29, PB-32, PB-33, PB-34, PB-35, PB-36, PB-37, RC-20 peuvent être aménagées à une distance d'au plus deux cent (200) mètres des bâtiments;
- 6° le nombre de cases de stationnement extérieur prévu dans l'îlot PA-18, tel qu'illustré à la section 2.4.5. du document « Analyse et orientations du projet

- d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal » joint à l'annexe E, doit être au minimum de 60 cases;
- 7° un minimum d'un espace de stationnement pour vélo par 400 m² de superficie de plancher utile doit être prévu par îlot. Au moins 30% des espaces de stationnement pour vélo est localisé à l'intérieur des bâtiments. Des douches et vestiaires pour femmes et pour hommes doivent être prévus pour les usagers de ces stationnements dans le cas des usages du groupe communautaire de catégorie III.

12. La norme applicable aux emplacements de chargement et de déchargement requis pour les usages du groupe communautaire de catégorie III dans le territoire d'application est, au minimum, de deux (2) emplacements de chargement pour une superficie de plancher utile de 5001 mètres carrés et plus par îlot.

13. Les terrains qui doivent être cédés à des fins de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels conformément à l'article 5.1 du Règlement 1179 sur le lotissement préalablement à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale dans les îlots PB-29, PB-30, PB-32, PB-33, PB-34, PB-35, PB-36, PB-37, PB-38 et RC-23 portent sur les terrains PA-18, PA-19, PA-20, PA-21, PA-22 et PA-23, même si ces terrains ne sont pas visés par le plan mentionné au premier alinéa de l'article 5.1. Toutefois, la superficie de terrain qui doit être cédée doit être égale à 10% du terrain compris dans le plan visé.

Dans l'éventualité où des terrains situés dans les îlots C-12, PB-28, PB-39, RC-19, RC-20, RC-21 et RC-22 doivent faire l'objet d'une opération cadastrale soumise au versement de frais de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels et que le requérant est propriétaire de terrains dans les îlots PA-18, PA-19, PA-20, PA-21, PA-22 et PA-23, les frais de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels qui doivent alors être cédés portent sur les terrains situés dans ces îlots. Toutefois, la superficie de terrain qui doit être cédée doit être égale à 10% du terrain appartenant au requérant compris dans le plan visé.

Le requérant d'une demande de permis d'opération cadastrale pour un terrain situé à l'intérieur du territoire d'application et qui n'est pas propriétaire de terrains situés dans les îlots PA-18, PA-19, PA-20, PA-21, PA-22 et PA-23 doit verser à titre de frais de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels conformément à l'article 5.1 du Règlement 1179 sur le lotissement soit un terrain qui, de l'avis du Conseil, convient à l'établissement ou à l'agrandissement d'un parc, d'un terrain de jeux ou au maintien d'un espace naturel, et ce, même si ce terrain ne fait pas partie du site, soit une somme d'argent. La superficie de terrain ou la somme qui doit être alors versée doit être égale à 10% du terrain compris ou à 10% de la valeur du terrain compris dans le plan visé au premier alinéa de l'article 5.1.

- 14.** Toute opération cadastrale qui ne concorde pas avec le plan de l'annexe C relatif aux rues et aux passages piétonniers/cyclables et à la largeur minimale de l'emprise indiquée ci-après, est prohibée :
- 1° 17 mètres pour l'avenue Bates;
 - 2° 20 mètres pour chacune des avenues projetées autres que l'avenue Bates et La Promenade;
 - 3° 54 mètres pour La Promenade;
 - 4° 6 mètres pour les passages piétonniers/cyclables.
- 15.** Un écran acoustique est composé selon le cas d'une installation architecturale et/ou d'un aménagement paysager dont la superficie et l'agencement atténuent le bruit et son impact sur l'environnement adjacent conformément aux dispositions des règlement 1177 sur le zonage et AO-21 sur le bruit de l'arrondissement d'Outremont. Les mesures d'atténuation du bruit reliées à une voie de transport ferroviaire illustrées à la section 2.4.7 du document «Analyse et orientations du projet d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E doivent être mises en place.
Les thermopompes, appareils de climatisation et autres appareils mécaniques ne peuvent être autorisés que sur le toit d'un bâtiment.
- 16.** Pour l'ensemble du territoire d'application, les réseaux d'alimentation énergétique et de communication doivent être en souterrain.
- 17.** Toute demande de permis de construction pour l'érection d'un bâtiment ou la modification de l'apparence extérieure d'un bâtiment, pour l'érection ou la modification d'une antenne ainsi que pour l'installation ou la modification d'une enseigne extérieure dans le territoire d'application doit faire l'objet d'une approbation préalable conforme au règlement 1189 sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Les documents exigés en vertu de l'article 4.2 de ce règlement doivent comprendre minimalement l'emplacement projeté des bâtiments ainsi que les cases de stationnement requises pour l'ensemble de l'ilot faisant l'objet de la demande.
- 18.** Un permis de construction ne peut être accordé dans les îlots PB-29, PB-30, PB-32, PB-33, PB-34, PB-35, PB-36, PB-37, PB-38, PB-39, RC-19, RC-20, RC-21, RC-22 et RC-23 à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :
- 1° sauf pour les lots situés à l'intérieur des îlots PB-29, PB-30, PB-32, PB-33, PB-34, PB-35, PB-36 et PB-37 où plus d'un bâtiment peuvent être érigés sur un même lot distinct si les usages qui y sont exercés sont du groupe communautaire de catégorie III ou habitation de catégorie V, le terrain sur lequel doit être érigé chaque bâtiment projeté, y compris ses dépendances, doit former un lot distinct sur les plans officiels du cadastre ou le requérant doit produire la preuve du dépôt des plans de subdivision au ministère des Ressources naturelles aux fins de

- l'enregistrement de l'opération cadastrale et s'engage à remettre dans un délai de six (6) mois à l'arrondissement d'Outremont un exemplaire dûment enregistré au service du cadastre du même ministère;
- 2° les services d'aqueduc et d'égout ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la loi doivent être établis sur la rue publique ou privée en bordure de laquelle la construction est projetée ou le règlement décrétant leur installation ne soit en vigueur;
 - 3° le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée doit être adjacent à une rue publique ou privée ou à un passage piétonnier/cyclable;
 - 4° le requérant doit soumettre, pour approbation, un plan d'implantation à l'échelle de tous les bâtiments, y compris ceux qui ne font pas l'objet de la demande de permis de construction, ainsi que la localisation des cases de stationnement projetées sur l'ensemble de l'îlot visé par la demande. Ce plan doit respecter toutes les normes prescrites notamment en terme d'implantation et de densité pour l'îlot de même que du nombre de cases de stationnement à fournir. Pour la délivrance du permis de construction relatif à chaque bâtiment, il ne sera pris en compte que le pourcentage d'occupation au sol et le nombre de cases de stationnement total déterminé au plan de l'îlot ainsi approuvé. Ce plan lie le requérant et ses ayants droits et sert de référence pour la construction dans chaque îlot et toute demande de permis doit s'y conformer;
 - 5° les plans, élévations, détails et matériaux soumis pour l'obtention du permis de construction doivent être conformes à l'autorisation accordée par le Conseil de l'arrondissement d'Outremont dans le cadre du règlement 1189 relatif aux Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et seuls les travaux autorisés par le permis peuvent être réalisés;
 - 6° les droits exigibles doivent être payés.

Section II

Critères généraux d'aménagement, d'architecture et de design

19. Les objectifs globaux poursuivis dans le territoire d'application sont les suivants:
 - 1° réhabiliter un secteur urbain localisé stratégiquement au coeur de Montréal et dont les activités passées et récentes ont généré des nuisances importantes au milieu urbain et à l'environnement;
 - 2° constituer un milieu de vie multifonctionnel exceptionnel intégrant le campus universitaire, les résidences étudiantes, les logements privés, les commerces d'appoint et un réseau d'espaces verts aux axes de transport collectif, actif et véhiculaire ainsi qu'à la trame urbaine outremontaise et montréalaise;
 - 3° offrir un ensemble universitaire cohérent, exemplaire, responsable et ouvert à l'ensemble de la communauté, qui soit un modèle de développement durable et qui suscite des échanges et le rayonnement du savoir;
 - 4° affirmer le coeur du campus de part et d'autre de La Promenade dans l'axe des liens par transport collectif (métro et train) et actif (piétons et cyclistes) soit entre les avenues Wiseman/Outremont. La Promenade est une composante majeure du

- projet constituée d'un parc linéaire d'environ 23 000 mètres carrés, au carrefour des axes de transport collectif, actif et véhiculaire, oeuvrant comme charnière entre le campus universitaire et le milieu bâti existant;
- 5° retisser la trame urbaine outremontaise par l'intégration au paysage du prolongement des avenues Mc Eachran, Dollard, Stuart, Wiseman, Outremont, Champagneur, de l'Épée au geste de planification de La Promenade de manière à retisser la trame urbaine montréalaise et à constituer un réseau intégré de transport véhiculaire, piétons et cyclables aux axes structurants de transport collectif;
 - 6° favoriser des axes civiques manifestes par la création d'un lien nord-sud entre le milieu bâti d'Outremont, le campus et le milieu bâti au nord de la voie ferrée (lien piétons/cyclistes entre la station de métro Outremont, la gare de train et la station de métro Acadie) de même qu'un lien est-ouest entre le campus et le secteur de l'avenue Du Parc;
 - 7° assurer une fonctionnalité des déplacements dans ce secteur urbain en favorisant les déplacements par transport collectif, en assurant la mise en place d'un réseau routier efficace et en favorisant les déplacements alternatifs à la voiture notamment en augmentant le confort et le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes;
 - 8° reconfigurer les axes de transport et planifier les occupations et aménagements aux abords pour réduire l'impact des nuisances ferroviaires en périphérie des axes de transport ferroviaire;
 - 9° assurer la mise en place d'un milieu de vie de qualité pour les étudiants-chercheurs, les résidents et utilisateurs de ce nouveau secteur urbain par la provision d'un réseau de parcs et d'espaces verts substantiel bien aménagé ainsi que par la construction du patrimoine de demain.

Sous-section I

Critères applicables au secteur 1

- 20.** Le secteur 1 de planification identifié à l'annexe D concerne particulièrement le territoire prévu pour le campus Outremont de l'Université de Montréal incluant la relocalisation des axes de transport ferroviaire.
- 21.** Les principaux objectifs poursuivis dans le secteur 1 sont :
 - 1° constituer un milieu de vie universitaire exceptionnel, ouvert à l'ensemble de la communauté, qui suscite des échanges et le rayonnement du savoir;
 - 2° offrir un ensemble universitaire cohérent révélant l'identité du campus;
 - 3° affirmer le coeur du campus à l'intersection de l'axe Wiseman/Outremont et de la Promenade;
 - 4° poursuivre la trame urbaine outremontaise par le prolongement de l'emprise des avenues Mc Eachran, Dollard, Stuart, Wiseman, Outremont, Champagneur et de l'Épée, tout en adaptant les îlots du nord à la configuration ferroviaire et retisser

la trame urbaine montréalaise par la planification de la Promenade vers le secteur Atlantic;

- 5° créer un axe civique manifeste qui établit un lien nord-sud entre l'arrondissement d'Outremont, le campus et le nord de la voie ferrée (future gare de train et station de métro Acadie);
- 6° favoriser les déplacements alternatifs à la voiture en augmentant le confort et le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes;
- 7° conserver l'emprise ferroviaire du CP tout en réduisant l'impact des nuisances ferroviaires en périphérie.

22. Les critères relatifs à l'implantation des bâtiments dans le secteur 1 sont les suivants :

- 1° l'implantation des bâtiments illustrée au plan de l'annexe A est schématique. Cette implantation doit favoriser l'encadrement et l'ensoleillement des espaces extérieurs incluant les rues, les passages piétons/cyclables, les cours et jardins;
- 2° des modulations dans l'alignement de construction, dans la composition ainsi que dans l'expression architecturale et le choix des matériaux sont autorisées. De manière spécifique, dans les îlots PB-29, PB-32 à PB-37, au moins 60% de la superficie d'une façade pourra être construit à la marge de recul minimale applicable;
- 3° l'implantation des bâtiments doit permettre des servitudes non construites poursuivant l'emprise des avenues nord-sud au nord de la Promenade, tel qu'illustré à l'annexe C «Grille de rues et de passages piétonniers/cyclables»;
- 4° les trois principaux pavillons universitaires situés dans l'îlot PB-35 doivent être implantés de manière à encadrer un parvis central ouvert sur la Promenade et bénéficiant d'ensoleillement, et ce, tel qu'illustré à l'annexe A «Territoire d'application»;
- 5° dans les îlots PB-29 et PB-32 à PB-37, l'aménagement des marges de recul des pavillons universitaires doit faciliter l'ouverture et le contact entre l'intérieur et l'extérieur en assurant une continuité du niveau de sol;
- 6° dans les îlots PB-29 et PB-32 à PB-37, les marges latérales des bâtiments universitaires doivent être traitées avec un couvert mixte (végétal et minéral), afin de permettre l'aménagement de passages piétonniers;
- 7° pour les résidences étudiantes, les marges de recul doivent avoir un couvert majoritairement végétal;
- 8° dans l'îlot C-12, l'implantation des bâtiments doit être évaluée dans la perspective de la création d'une terminaison de l'esplanade vers l'est tout en considérant les possibilités d'une poursuite éventuelle de la Promenade plus à l'est.

23. Les critères relatifs aux perspectives visuelles dans le secteur 1 sont les suivants :

- 1° les perspectives visuelles dans l'axe des rues nord-sud doivent être maintenues grâce à l'alignement des bâtiments;

2° vers le nord, la poursuite des percées visuelles des voies nord-sud doit aboutir sur des éléments signalétiques tels des oeuvres d'art, mobilier ou plantations.

24. Les critères relatifs au cadre bâti dans le secteur 1 sont les suivants :

- 1° dans les îlots PB-32 à PB-34, PB-36 et PB-37, la hauteur des bâtiments doit présenter une gradation : un maximum de six étages (28,5 mètres) au sud et un maximum de huit étages (38 mètres) au nord, tel que précisé à l'annexe B;
- 2° la composition des pavillons universitaires doit favoriser un traitement plus ajouré des parois à la base et au couronnement. Les pavillons doivent avoir les caractéristiques suivantes :
 - a) la base, composée d'un étage d'environ cinq mètres de haut, doit avoir un traitement architectural qui la distingue du corps du bâtiment par l'utilisation de marquise, retrait, avancé, changement de matériaux et autres. Cette distinction doit être perceptible à partir du domaine public;
 - b) le couronnement doit avoir un minimum d'un mètre de recul par rapport au corps du bâtiment sur 80% de la largeur de la façade donnant sur le domaine public;
 - c) le traitement architectural du dernier étage de la façade donnant sur le domaine public doit être traité avec la possibilité de permettre des terrasses;
 - d) les pavillons universitaires doivent offrir un rez-de-chaussée fenêtré d'au moins 80% sur le domaine public. Les ouvertures et les aires de circulation au rez-de-chaussée doivent favoriser un contact visuel entre les entrées principales et l'accès aux cours et jardins;
 - e) les passerelles entre les pavillons universitaires doivent être fenêtrées au moins à 90% et se trouver à partir du deuxième niveau, à au moins cinq mètres du sol.
- 3° au coeur du campus, entre les avenues Wiseman et Outremont, les pavillons encadrant le parvis central doivent offrir des façades principales qui soulignent les halls d'honneur et les distinguent des halls publics des autres pavillons;
- 4° devant la Promenade, les bâtiments doivent présenter une façade principale dont la base signale l'ouverture et la convivialité par son traitement architectural. Aucune entrée de garage et emplacement de chargement et de déchargement, aucun dénivellement du terrain ou dispositif de soutènement et aucun élément mécanique ne sont permis sur les façades donnant sur la Promenade et le parvis central;
- 5° le niveau du rez-de-chaussée ne doit pas être à plus de un (1) mètre du niveau de la chaussée. L'entrée aux bâtiments doit prévoir un dispositif architectural harmonieux d'escaliers et de rampes pour assurer l'accessibilité universelle;
- 6° les balcons sont souhaitables et doivent être intégrés au traitement des façades des bâtiments. Ils ne sont pas requis pour chaque unité des résidences étudiantes;

- 7° le souci d'accroître la performance énergétique et écologique des bâtiments doit prédominer sans toutefois dénaturer l'unité architecturale de l'ensemble;
- 8° tous les toits des bâtiments doivent offrir un revêtement végétal ou à haute réflectance;
- 9° l'ensemble des bâtiments universitaires doit offrir un assemblage d'un ou de plusieurs des matériaux suivants: verre, acier, pierre naturelle et brique. Dans l'îlot C-12, les bâtiments ayant un impact sur l'encadrement visuel de la Promenade doivent respecter le même traitement architectural;
- 10° les matériaux et le traitement des façades des pavillons riverains donnant sur la voie ferrée doivent accroître l'absorption acoustique;
- 11° dans les îlots PB-29, PB-32 à PB-37, RC-20, les escaliers donnant accès à tout autre plancher hors-sol que le rez-de-chaussée doivent être à l'intérieur des murs;
- 12° dans les îlots PB-31 et PB-38, accueillant la future gare et les ateliers municipaux, les bâtiments doivent adopter des aménagements compatibles avec le langage architectural du campus et se conformer aux paragraphes 8 et 9 du présent article.

25. Les critères relatifs aux aménagements complémentaires dans le secteur 1 sont les suivants :

- 1° pour rencontrer les objectifs identifiés précédemment, un plan directeur des « Cours et jardins » situés dans les îlots PB-29 et PB-32 à PB-37 doit être élaboré. Ce plan directeur doit inclure les caractéristiques suivantes :
 - a) le traitement des cours doit s'accorder à la programmation des bâtiments universitaires;
 - b) les cours doivent être aménagées afin de favoriser leur appropriation par les usagers et les visiteurs;
 - c) la majorité des îlots du campus doit être composée d'un réseau de passages piétonniers extérieurs;
 - d) dans l'axe des avenues nord-sud, les servitudes non construites constituent des allées piétonnières où la plantation poursuit celle existante sur les avenues d'Outremont au sud de la Promenade, tel qu'illustré à l'annexe C «Grille de rues et de passages piétonniers et cyclables»;
 - e) dans l'axe Wiseman, le mail principal du campus doit prévoir une double plantation d'arbres à grand ramage, tel qu'illustré à la section 2.4.2 du document «Analyse et orientations du projet d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E;
 - f) une circulation contrôlée des véhicules autorisés et d'urgence est permise sur les passages piétonniers nord-sud;
 - g) dans le prolongement de la rue De l'Épée, un lien piétonnier doit permettre l'accès à la Promenade.

2° en bordure de la voie ferrée, dans les îlots PA-22, PA-23, PB-29, PB-36 et PB-37, un espace vert linéaire doit être aménagé sous forme d'un talus végétal. Un traitement similaire est souhaitable pour les îlots PB-30 et PB-38.

Le talus végétal doit avoir les caractéristiques suivantes :

- a) le talus doit être composé de deux types de plantation : un couvert arbustif et un couvert arborescent. Le couvert arborescent doit comprendre 25 % de conifères afin d'optimiser la performance de l'écran acoustique;
 - b) les essences végétales du talus doivent être majoritairement indigènes nécessitant le moins d'entretien possible;
 - c) pour assurer la sécurité le long du talus, une clôture d'une hauteur minimum de un mètre quatre-vingt doit être installée en bordure de la ligne d'emprise de la voie ferrée et un éclairage sécuritaire doit être prévu du côté des rues et passages piétonniers/cyclables situés à proximité;
 - d) au centre du talus, un mur végétal composé par exemple de *Salix viminalis*, saule à courte tige d'une hauteur minimale de deux mètres doit contribuer efficacement à la réduction du bruit;
 - e) dans le secteur est, de part et d'autre du chemin de fer, le talus doit s'élargir selon la configuration de l'îlot en augmentant son couvert végétal;
 - f) l'accès véhiculaire au campus doit se faire principalement par le biais de l'avenue Bates d'où l'on pourra rejoindre les entrées de garage et les emplacements de chargement et de déchargement, tel qu'illustré à la section 4.2.2 et au plan 4.1 du document «Étude des impacts sur la circulation du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe F. Un seul accès sur rue est prévu pour chaque ensemble de quais nécessaires aux îlots PB-29, PB-32 à PB-37.
- 3° la rétention des eaux doit se faire *in situ* pour les îlots à vocation institutionnelle et de résidences étudiantes. Pour les îlots PB-29, PB-32, PB-33, PB-34, PB-35, PB-36, PB-37, les débits d'eaux pluviales provenant des terrains doivent être régularisés à 18l/s/ha avant d'être déversés dans le réseau local d'égout pluvial.

26. Les critères relatifs aux rues et espaces publics dans le secteur 1 sont les suivants :

- 1° l'avenue Bates doit comprendre des trottoirs de chaque côté, incluant également une plantation d'arbres et des lampadaires comme dans toutes les avenues outremontaises, tel qu'illustré à la coupe, page 72, du document «Analyse et orientation d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E;
- 2° une passerelle doit être prévue dans le prolongement de l'avenue Wiseman au nord de l'îlot PB-35 et de la future gare de train de banlieue, tel qu'indiqué à la section 2.4.2 et à la coupe de la page 54 du document «Analyse et orientation

- d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E;
- 3° la Promenade ne doit pas être traversée par la majorité des avenues nord-sud. Seules les avenues Mc Eachran et Outremont sont les liens privilégiés pour rejoindre la nouvelle avenue Bates, tel qu'illustré à l'annexe C «Grille de rues et de passages piétonniers/cyclables»;
 - 4° dans la poursuite des avenues Outremont et Mc Eachran, au nord de la Promenade, l'aménagement des emprises publiques doit permettre des trottoirs plus larges favorisant le caractère piétonnier du campus, tel qu'illustré aux coupes incluses dans les sections 2.4.2 et 2.4.6 du document «Analyse et orientation d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E;
 - 5° le passage en dénivelé de la Promenade, de part et d'autre du viaduc ferroviaire, doit être encadré par la présence du rez-de-chaussée des édifices qui s'ajuste à la pente du trottoir;
 - 6° le mobilier urbain, les essences végétales et l'alignement des plantations existants au sud de la Promenade doivent être poursuivis sur le prolongement des avenues Outremont, Bates et Mc Eachran.

Sous-section II

Critères applicables au secteur 2

27. Le secteur 2 de planification identifié à l'annexe D concerne particulièrement le territoire prévu pour La Promenade et les espaces publics extérieurs.
28. Les principaux objectifs poursuivis dans le secteur 2 sont les suivants:
 - 1° établir un espace vert majeur qui évoque les environnements généreusement plantés d'Outremont et de l'actuel campus de l'Université de Montréal;
 - 2° créer une enfilade de parcs, places et de jardins publics aux fins d'usages diversifiés: socialisation, détente, jeux et rassemblement;
 - 3° assurer un lieu animé, un lieu de vie universitaire et urbain de même qu'un espace convivial;
 - 4° favoriser les déplacements alternatifs à la voiture en augmentant le confort et le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes;
 - 5° offrir un cadre unique à la Promenade marquant la transition entre le cadre bâti usuel d'Outremont et l'image distincte du campus;
 - 6° affirmer le coeur du campus à l'intersection de l'axe Wiseman/Outremont et de la Promenade;

- 7° maintenir les parcs et équipements récréatifs à proximité du centre communautaire afin de renforcer ce pôle d'équipements collectifs;
- 8° rehausser l'environnement de la traverse Rockland, une des principales portes d'entrée de l'arrondissement d'Outremont, en assurant des traverses piétonnières sécuritaires vers les espaces récréatifs.

29. Les critères relatifs aux aménagements de surface et à l'implantation des bâtiments dans le secteur 2 sont les suivants :

- 1° les bretelles de la traverse Rockland sont reconfigurées pour accroître la superficie de terrain disponible à des fins de parc et accentuer la sécurité des piétons, tel qu'illustré à la section 5.3 du document «Étude des impacts sur la circulation du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe F;
- 2° la Promenade doit être un parc linéaire d'une largeur approximative de 27 mètres (30 mètres entre les deux chaussées) et d'une longueur approximative de 900 mètres entre les avenues McEachran et Durocher. Ce parc est entrecoupé en segments par des passages piétonniers prolongeant les avenues nord-sud ainsi que par l'emprise des avenues Stuart et Outremont, tel qu'illustré à la section 2.4.1 du document «Analyse et orientations du projet d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E;
- 3° dans les îlots PA-20 et PA-21 (la Promenade), trois (3) édicules maximum sont prévus. La superficie de plancher utile de chacun des édicules ne doit pas excéder cent (100) mètres carrés.

30. Le critère relatif au patrimoine naturel dans le secteur 2 est le suivant :

- 1° les plantations matures et saines de l'îlot PA-18 doivent être préservées et/ou transplantées.

31. Les critères relatifs au cadre bâti dans le secteur 2 sont les suivants :

- 1° la hauteur d'un édicule doit être au minimum de trois mètres et au maximum de six mètres. Le traitement architectural de l'édicule doit être léger;
- 2° les édicules doivent favoriser l'accueil d'activités compatibles aux jardins de la Promenade, desservant les usagers du parc;

32. Les critères relatifs aux rues et espaces publics dans le secteur 2 sont les suivants :

- 1° le traitement des trottoirs et des matériaux doit viser cinq pour cent de matières recyclées;
- 2° le type d'arbres sur rue doit respecter l'inventaire des essences d'Outremont et le principe de diversité;
- 3° des luminaires doivent être intégrés à l'ensemble des places et jardins pour assurer la sécurité des usagers tout en créant une ambiance harmonieuse. L'éclairage

- choisi doit viser à respecter les normes d'efficacité énergétique en vigueur et réduire les impacts de pollution lumineuse;
- 4° le mobilier urbain type de l'arrondissement d'Outremont doit être repris dans le pôle récréatif aux abords du viaduc Rockland;
 - 5° l'aménagement des équipements sportifs prévus dans l'îlot PA-18 doit prévoir un écran sécuritaire au pourtour des équipements. Cet écran peut être constitué d'une clôture ou d'une combinaison de clôture et filet. Des arbres en pourtour, à l'extérieur de l'écran, doivent également être plantés;
 - 6° autour de la traverse Rockland, des passages piétonniers sécuritaires doivent être prévus pour faciliter les déplacements entre l'îlot PA-18 et les rues du quartier, tel qu'illustré à la section 5.3 du document «Étude des impacts sur la circulation du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe F;
 - 7° un pôle d'apparat végétal doit être aménagé au sud de l'îlot PA-18, tel qu'illustré à la section 2.4.5 du document «Analyse et orientations du projet d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E. Un dense couvert arborescent représentatif de la diversité de l'arrondissement d'Outremont doit y être planté;
 - 8° la Promenade doit avoir une double plantation d'arbres à grand ramage, à l'exception de la portion entre les avenues Wiseman et Outremont et sous le viaduc ferroviaire. Des allées piétonnières doivent être comprises au centre de ces doubles plantations, tel qu'illustré à la section 2.4.1 du document «Analyse et orientations du projet d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E;
 - 9° l'aménagement des avenues longeant la Promenade doit comprendre des trottoirs avec plantations, une bande cyclable, une voie de circulation et une voie de stationnement sur rue. Dans le prolongement ouest, actuelle avenue du Manoir, un aménagement compatible aux avenues de la Promenade doit être prévu, tel qu'illustré à la section 2.4.5 du document «Analyse et orientations du projet d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E;
 - 10° les bandes cyclables doivent rejoindre le réseau cyclable existant le long de la voie ferrée à l'est du territoire d'application et permettre d'assurer une liaison vers le nord, via un lien fonctionnel et efficace vers la gare de train de banlieue et le métro l'Acadie, ainsi que vers l'ouest en direction notamment du campus principal de l'Université de Montréal. Elles doivent favoriser une circulation à sens unique et le marquage des intersections doit réduire les conflits avec les piétons et les automobilistes;
 - 11° tout en composant un ensemble cohérent, le mobilier urbain implanté dans la Promenade peut être distinct des équipements outremontais afin de souligner le caractère unique de cet espace;
 - 12° les traverses piétonnières principales doivent avoir un marquage au sol accentuant la sécurité des passants, tel qu'illustré à la section 2.4.1 du document «Analyse et orientations d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E;

13° les interventions proposées quant à la configuration et à la gestion du réseau routier incluant l'installation de feux de circulation à certaines intersections du territoire d'application doivent être mises en place, et ce, tel qu'indiqué à la section 5.1.1 du document «Étude des impacts sur la circulation du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe F;

14° la Promenade doit être subdivisée en segments formant huit jardins publics qui enrichissent les îlots adjacents: seuils, aires de jeux, jardins de repos, place centrale, descentes gazonnées et jardin minéral, tel qu'illustré à la section 2.4.1 du document «Analyse et orientations d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal» joint à l'annexe E. Les jardins de la Promenade doivent avoir les caractéristiques suivantes :

a) les seuils de la Promenade doivent comprendre un espace gazonné entre les rangs de plantations et des dégagements permettant l'installation d'éléments signalétiques et de mobilier urbain;

b) les aires de jeux doivent être au nombre minimum de deux (2) et être constituées d'un espace gazonné sur lequel des installations peuvent être ajoutées. Les rangées d'arbres doivent assurer une barrière évitant le contact direct avec la rue;

c) les jardins de repos doivent être densément plantés, mais doivent aussi comprendre des alcôves pour le mobilier et des bassins d'eau encadrant la place centrale;

d) la place centrale doit être un espace plus ouvert et minéral qui poursuit, sur le domaine public, le parvis du campus. Les rangées d'arbres doivent être arrêtées pour laisser place à une simple plantation uniquement aux extrémités de cet îlot. En filigrane, des traces au sol doivent évoquer l'ancien passage des voies ferrées;

e) les descentes gazonnées doivent être de chaque côté du viaduc ferroviaire. Elles peuvent profiter d'un traitement en plateaux ou en pente afin d'offrir des espaces plus facilement appropriables;

f) le jardin minéral sous le viaduc doit offrir un espace dégagé et éclairé pour accentuer le sentiment de sécurité des passants.

33. Les critères relatifs aux infrastructures et servitudes dans le secteur 2 sont les suivants :

1° le viaduc ferroviaire doit offrir une architecture légère et aérée facilitant le passage de la lumière diurne sous le viaduc;

2° les bassins de rétention en souterrain requis pour assurer le bon fonctionnement du réseau d'égout pluvial tant pour le territoire d'application que pour les eaux de ruissellement excédentaires provenant du territoire d'Outremont doivent être situés sous l'esplanade prévue dans les îlots PA-20 et PA-21.

Sous-section III

Critères applicables au secteur 3

- 34.** Le secteur 3 de planification identifié à l'annexe D concerne particulièrement le territoire au sud de La Promenade.
- 35.** Les principaux objectifs poursuivis dans le secteur 3 sont les suivants:
- 1° poursuivre la trame urbaine outremontaise par le prolongement de l'emprise des avenues Mc Eachran, Dollard, Stuart, Wiseman, Outremont, Champagneur et de l'Épée jusqu'à l'avenue de la Promenade Sud, tout en adaptant l'implantation des bâtiments institutionnels au nord à la poursuite de la trame urbaine par la planification de passages piétonniers et cyclables;
 - 2° assurer une intégration des nouveaux bâtiments à la trame urbaine existante.
- 36.** Le critère relatif aux aménagements de surface et à l'implantation des bâtiments dans le secteur 3 est le suivant :
- 1° le parachèvement des îlots au sud de la Promenade doit respecter les proportions existantes des rues, des trottoirs, des marges de recul et des bâtiments adjacents.
- 37.** Les critères relatifs au cadre bâti dans le secteur 3 sont les suivants :
- 1° hormis l'îlot PB-30, les nouveaux bâtiments prévus doivent s'accorder aux typologies et au traitement architectural du cadre résidentiel existant;
 - 2° dans l'îlot PB-39, l'immeuble doit offrir un rez-de-chaussée fenêtré d'environ 65% sur les façades donnant sur le domaine public. La marge de recul sur l'avenue de la Promenade Sud pourra avoir un couvert minéral permettant l'installation de terrasses de café ou de restaurant;
 - 3° tous les toits des bâtiments doivent offrir un revêtement végétal ou à haute réflectance.
- 38.** Les critères relatifs aux rues et espaces publics dans le secteur 3 sont les suivants :
- 1° le mobilier urbain, les essences végétales et l'alignement des plantations doivent être poursuivis dans le prolongement des avenues;
 - 2° un marquage au sol des intersections des voies routières avec l'avenue Wiseman doit accentuer la sécurité des piétons;
 - 3° entre l'avenue Ducharme et la Promenade, du côté ouest de l'avenue Wiseman, le passage piétonnier privilégié doit être souligné par la conservation des arbres de rue existants ainsi que l'ajout d'une rangée d'arbres et l'élargissement du trottoir lorsque l'emprise publique le permet.

Chapitre IV

Disposition pénale

39. Quiconque occupe ou utilise une partie de lot, un lot, un terrain ou une construction, en autorise l'occupation ou l'utilisation, ou érige ou permet l'érection d'une construction, démolit ou permet la démolition, transforme ou permet la transformation en contravention de l'une des dispositions du présent règlement ou contrevient à l'une des dispositions du présent règlement, commet une infraction et est passible de la pénalité prévue à l'article 3.9 du règlement 1176 sur les permis et certificats de l'arrondissement d'Outremont.

PROJET DE RÈGLEMENT P-04-047-34

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (04-047)

VU l'article 109 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1);

À la séance du.....2006, le conseil de la Ville décrète :

- 1.** La carte intitulée « Synthèse des orientations pan-montréalaise – arrondissement d'Outremont » du Plan d'urbanisme, partie II – Chapitre de l'arrondissement d'Outremont, est modifiée tel qu'illustré à l'annexe 1 du présent règlement.
- 2.** La carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol » est modifiée tel qu'illustré à l'annexe 2 du présent règlement.
- 3.** La carte 2.4.1 intitulée « Schéma des secteurs d'emploi » est modifiée tel qu'illustré à l'annexe 3 du présent règlement.
- 4.** Les illustrations 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3 et 2.4.4 sont modifiées tel qu'illustré aux annexes 4, 5, 6 et 7 du présent règlement.
- 5.** La carte 2.5.1 intitulée « Les parcs et les espaces verts » est modifiée tel qu'illustré à l'annexe 8 du présent règlement.
- 6.** La carte intitulée « La densité de construction » pour l'arrondissement d'Outremont (Chapitre de l'arrondissement d'Outremont, partie II du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047) est modifiée par le remplacement, dans les paramètres du secteur 17-T1, de:

1° « bâti de deux à six étages hors-sol; » par « bâti de deux à huit étages hors-sol » ;

2° « C.O.S. minimal : 1,0; » par « C.O.S. minimal : 0,5; ».

7. La carte intitulée « La densité de construction » pour l'arrondissement d'Outremont (Chapitre de l'arrondissement d'Outremont, partie II du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 04-047) est modifiée par le remplacement, dans les paramètres du secteur 17-T2, de:

1° « C.O.S. minimal : 1,0; » par « C.O.S. minimal : 0.5; ».

ANNEXE 1

Carte « Synthèse des orientations pan-montréalaise - arrondissement d'Outremont »;

ANNEXE 2

Carte 3.1.1 « L'affectation du sol »;

ANNEXE 3

Carte 2.4.1 « Schéma des secteurs d'emploi »;

ANNEXE 4

Illustration 2.4.1;

ANNEXE 5

Illustration 2.4.2;

ANNEXE 6

Illustration 2.4.3;

ANNEXE 7

Illustration 2.4.4;

ANNEXE 8

Carte 2.5.1 « Les parcs et les espaces verts ».

Note : Les annexes des deux règlements sont disponibles sur le site de l'OCPM et se retrouvent aux points 1.1.1 et 1.2.1 à 1.2.8

Le mandat de l'Office de consultation publique de Montréal

L'Office de consultation publique de Montréal a été créé par l'article 75 de la *Charte de la ville de Montréal*. Il réalise des mandats de consultation publique relatifs aux différentes compétences de la ville, notamment sur les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ou sur tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel de l'Office de consultation publique de Montréal qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.
