



## EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU 14 SEPTEMBRE 2006 DU COMITÉ CONSULTATIF D'URBANISME (CCU) D'OUTREMONT

### Avis du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) d'Outremont sur les orientations du projet d'aménagement du campus Outremont de l'Université de Montréal (l'UdeM.)

---

#### 1. Le contexte

L'Université de Montréal a déposé formellement à l'arrondissement d'Outremont le 12 juillet 2006 le projet pour le développement du terrain de la cour de triage d'Outremont. L'UdeM est propriétaire du site depuis le 30 mars 2006.

L'UdeM a invité l'arrondissement d'Outremont à soumettre le projet pour approbation conformément à l'article 89 de la charte de la Ville de Montréal. La lettre de transmission indique que la proposition déposée est indissociable de la conclusion d'une entente de développement entre la Ville de Montréal et l'UdeM.

Les documents déposés à l'arrondissement d'Outremont sont les suivants :

- a) Étude des impacts sur la circulation du campus de l'Université de Montréal à Outremont, CIMA, juin 2006
- b) Étude de potentiel commercial, Campus Outremont, Université de Montréal, Géocom
- c) Analyse et orientations du projet d'aménagement du Campus Outremont, Université de Montréal, Cardinal et Hardy, juin 2006
- d) Étude des critères écologiques applicables, Campus Outremont, Université de Montréal, Cardinal et Hardy, juin 2006
- e) Étude acoustique pour le développement du Campus Outremont de l'Université de Montréal, Acoustec, juin 2006
- f) Plan directeur infrastructures, aménagements de surface, voies publiques, ouvrages d'art, Campus Outremont, Technika HBA, juin 2006.

Ces documents ont été mis à la disposition du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) préalablement à la rencontre du 14 septembre 2006. De plus, les membres du CCU ont été avisés que le Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme de la Ville de Montréal examinerait le projet lors de sa rencontre du 15 septembre 2006.

Il importe de rappeler que le CCU a formulé un premier avis suite aux rencontres tenues les 11 et 18 mai 2006 portant sur un projet préliminaire énoncé dans un document daté du 18 avril 2006, document qui n'avait pas fait l'objet d'un dépôt formel à l'arrondissement d'Outremont. Cet avis avait pour but de bonifier le projet en cours d'élaboration par la formulation d'avis provenant de différentes personnes et groupes concernés par le projet.

Le CCU constate que le projet a été précisé et bonifié depuis sa première étude les 11 et 18 mai 2006. Le comité apprécie également la démarche participative mise de l'avant par l'UdeM pour l'élaboration du plan de mise en valeur du site, particulièrement par la création du comité conseil composé d'environ 25 citoyennes et citoyens d'Outremont, dont certains sont membres du CCU. Ce comité conseil a formulé des commentaires pertinents qui ont permis de bonifier l'élaboration du projet.

Le comité rappelle que le site en cause est situé entièrement dans l'Arrondissement d'Outremont et que, bien que pouvant avoir des effets bénéfiques sur l'ensemble du milieu urbain montréalais,

ses effets premiers seront perceptibles d'abord sur le milieu de vie d'Outremont. En ce sens, ce projet structurant et d'envergure pour l'agglomération montréalaise a des incidences dont la portée fait appel aux autres administrations concernées aux abords du site (Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de Grâce, Rosemont/La-Petite-Patrie, Villeray/St-Michel et Ville Mont-Royal notamment). Le comité formule donc son avis dans la perspective d'une vision à la fois globale et locale compte tenu des diverses facettes du projet.

Le CCU formule son avis en prenant en considération le fait que le projet fera l'objet d'une consultation publique élargie à l'automne 2006/hiver 2007 par l'Office de consultation publique de Montréal selon la procédure prévue à l'article 89 de la charte de la Ville de Montréal.

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

Le projet mis de l'avant requiert des modifications à la réglementation d'urbanisme de l'Arrondissement d'Outremont de même qu'au Plan d'urbanisme de Montréal. Avant de procéder à l'analyse des orientations d'aménagement mises de l'avant, le CCU considère que le projet soumis par l'UdeM apparaît pertinent sous plusieurs volets :

- a) il permet l'élimination de nuisances urbaines, notamment de bruit, associées avec la fonction de triage ferroviaire au cœur de l'île de Montréal;
- b) il permet de reconfigurer le réseau de transport ferroviaire au cœur de l'île de Montréal de manière à minimiser l'espace urbain occupé par ce réseau et à mettre en place les mesures de mitigations appropriées pour minimiser les nuisances associées au transport ferroviaire;
- c) il contribue au maintien et renforcement des activités du savoir au sein de Montréal; ce qui contribue au rayonnement stratégique international de Montréal comme Ville de savoir;
- d) il permet un développement urbain mixte comportant des fonctions institutionnelles, résidentielles, de commerces d'appoint, de parcs et d'espaces verts permettant de ré-établir dans un langage contemporain la trame urbaine montréalaise;
- e) il permet de protéger le patrimoine naturel et paysager du Mont-Royal puisque par ce geste de créer un nouveau campus à Outremont, l'UdeM contribue positivement à la conservation des espaces à protéger dans *l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal (AHNMR)*;
- f) il contribue à l'utilisation du transport collectif (métro et train) et du transport actif (à pied et à vélo) puisque les activités de l'UdeM s'étendront ainsi sur cinq (5) stations de métro (L'Acadie/Outremont/Edouard-Montpetit/Université de Montréal/Côte-des-Neiges), qu'une gare de train de banlieue y est projetée, que le réseau cyclable prévoit des interconnexions avec le réseau cyclable montréalais (Est, Ouest et Nord notamment);
- g) il prévoit un développement exemplaire qui s'inscrit sous plusieurs aspects dans la perspective d'un développement durable.

Le CCU a pris connaissance des orientations du projet d'aménagement proposé par l'Université de Montréal incluant notamment le programme fonctionnel prévu sur le site quant à la fonction institutionnelle (273 500 m.c. de plancher maximum), aux résidences pour étudiants (1 058 chambres maximum), à la fonction résidentielle (816 logements minimum). Il prend note avec intérêt de la provision fortement souhaitable quant aux parcs et espaces verts d'environ 15% du site de l'UdeM (27 245 m.c.) qui constitue un élément d'intérêt du concept général d'aménagement.

En lien avec le programme fonctionnel, le CCU formule cependant ses préoccupations sur des considérations importantes du projet à savoir :

- la densité en terme de pourcentage d'occupation au sol;
- la hauteur des bâtiments projetés, particulièrement en ce qui a trait à la hauteur en mètres des bâtiments institutionnels, étant entendu par contre que l'approche d'une gradation des hauteurs vers le corridor de transport ferroviaire permet aux bâtiments institutionnels de servir d'écran vis-à-vis les nuisances sonores;
- les impacts du projet sur la circulation en périphérie.

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

### 3. Le concept d'aménagement

Le comité reçoit favorablement le concept d'aménagement mis de l'avant qui prévoit une cohabitation du campus avec le milieu résidentiel par l'aménagement de la promenade, laquelle intervient comme charnière entre le campus et le milieu résidentiel outremontais et montréalais. Ce parti d'aménagement apparaît souhaitable au comité en raison de l'écart dans l'échelle des bâtiments institutionnels (implantation et hauteur) versus ceux résidentiels ainsi que de leur fonction «d'écran» par rapport aux activités de transport ferroviaire. L'insertion au concept d'aménagement de l'esplanade verte constitue un geste urbanistique significatif axé sur la planification de vastes espaces verts qui rappellent une caractéristique distinctive du milieu urbain d'Outremont.

Le concept d'aménagement soumis présente plusieurs éléments positifs dont notamment :

- a) la relocalisation au nord du site de la voie de transport ferroviaire,
- b) la planification de l'esplanade verte projetée d'Est en Ouest (La Promenade) qui permet de désenclaver le secteur Atlantic en lien avec le milieu urbain de Rosemont/Petite-Patrie par une approche créative et valorisante pour les piétons, cyclistes et automobilistes,
- c) la planification du cœur du campus dans l'axe Wiseman/Outremont en lien avec les équipements de transport collectif et actif,
- d) la planification d'un environnement universitaire cohérent,
- e) la revitalisation de l'avenue commerçante Van Horne,
- f) le retissage de la trame outremontaise (trame de rues, fonctions résidentielles et communautaires).

### 4. La morphologie urbaine

#### L'esplanade verte

Le comité reçoit favorablement la planification d'une vaste esplanade verte qui traverse d'Est en Ouest le site, puisque cette esplanade structure positivement l'espace. Ce geste s'inscrit dans l'esprit linéaire de l'aménagement ferroviaire original du lieu et contribue à la cohabitation harmonieuse et intégrée entre les activités du milieu résidentiel et celles du campus. Cette esplanade verte constitue globalement un apport positif en permettant l'intégration du secteur Atlantic au reste du milieu urbain outremontais et montréalais.

Le comité se réjouit que le projet soumis précise la programmation des activités dans l'esplanade divisée en 8 segments. Le comité recommande cependant d'accroître le nombre d'aire de jeux qui n'est prévu actuellement que dans un seul segment situé à l'Ouest. Le comité rappelle la carence d'espaces récréatifs dans le secteur Est du projet et invite le requérant à prévoir au moins une autre aire de jeux dans ce secteur et ce, particulièrement en considérant le programme de développement résidentiel prévu à proximité.

La programmation d'œuvres d'art est prévue par le projet, ce qui souscrit à un commentaire formulé par le comité en mai 2006.

#### L'encadrement et le traitement des abords de l'esplanade

Le comité apprécie les principes mis de l'avant pour l'encadrement et le traitement des bâtiments aux abords de l'esplanade notamment quant au gabarit des bâtiments, au traitement des rez-de-chaussées, toits, cours et jardins.

Les principes mis de l'avant pour l'encadrement et le traitement des abords de l'esplanade dans l'axe Nord/Sud contribuent à l'animation de l'esplanade. Cette animation est particulièrement renforcée au niveau du tronçon Wiseman/Outremont où se situe le cœur du projet.

L'encadrement et la perspective dans l'axe Est/Ouest (environ 900 m de long) est plus complexe.

Du côté Ouest, l'axe de l'esplanade projetée longe l'accès au viaduc Rockland mais sa terminaison sera améliorée par la construction d'un bâtiment résidentiel de grande hauteur en bordure de l'avenue Rockland qui fait actuellement l'objet d'une analyse par le comité en vue d'une recommandation d'acceptation d'un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Du côté Est, les principes mis de l'avant pour la structure du tunnel projeté prévoient un ouvrage permettant une vaste ouverture visuelle, une animation piétonne par un traitement de type «rez-de-chaussée» pour les bâtiments adjacents et un aménagement paysager cohérent. Une attention spécifique devra être apportée par le comité lors de l'analyse du projet de Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) concernant le bâtiment projeté en bordure de l'avenue Durocher, dans l'axe de l'esplanade de manière à contribuer à l'encadrement de l'esplanade du côté Est. Le comité pourra également suivre dans le futur la dynamique immobilière dans le secteur Atlantic en conservant à l'esprit l'intégration des projets futurs à l'esplanade verte.

### Le cœur du campus

Les objectifs et critères devant régir l'axe Wiseman/Outremont, laquelle constitue l'échine du quartier au cœur du campus sont bien cernés dans le projet soumis : création d'une cour d'honneur en lien avec la place centrale, commerces d'appoint renforçant ce lieu focal, perméabilité dans le traitement des rez-de-chaussée, structuration du lien piétonnier dans l'axe Wiseman, place centrale au centre de l'esplanade, localisation des résidences étudiantes à proximité. Ce secteur focal constitue le cœur du projet en lien avec l'axe nord/sud qui relie les deux stations de métro Outremont/L'Acadie et la gare de train de banlieue projetée.

Le comité souscrit aux objectifs et critères formulés tout en étant soucieux du peu d'ensoleillement dont profitera la cour d'honneur selon l'implantation des bâtiments projetés. Le comité aura l'occasion d'examiner plus en détail cette considération lors de l'analyse des Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) relatifs à ces bâtiments.

### La trame urbaine

Le comité reçoit favorablement le prolongement de la trame de rues d'Outremont dans le projet. Ce prolongement s'effectue soit sous forme de rues ou sous forme de sentiers piétonniers, marquant ainsi la structuration des îlots pour l'implantation des bâtiments. La poursuite de la trame urbaine outremontaise contribue d'ailleurs favorablement au retissage du milieu urbain jusqu'au sud de l'esplanade pour des activités résidentielles, permettant ainsi aux bâtiments institutionnels de se déployer entre l'esplanade et la voie de transport ferroviaire.

Le comité reçoit favorablement le geste de planification qui prévoit que le lien civique prédominant Nord/Sud est dans l'axe Wiseman/Outremont compte tenu de la trame urbaine existante plus au sud et, de la présence des accès au réseau de transport collectif à capacité élevée (métro et train). Le lien civique prédominant Est/Ouest dans l'axe de l'esplanade verte, laquelle cumule les activités ludiques, de transports actifs (piétons/cyclistes) et véhiculaires, permet de retisser la trame urbaine d'Outremont avec celle du secteur Atlantic.

Le comité appuie le geste de planification qui prévoit des commerces d'appoint seulement au cœur du projet (tronçon Wiseman/Outremont) permettant ainsi de soutenir la revitalisation de l'artère commerçante Van Horne qui se situe à quelques minutes de marche du projet.

Le comité apprécie positivement les mesures d'atténuation de l'impact ferroviaire prévues par le projet. Il souligne cependant qu'aucune mesure d'atténuation de bruit n'est prévue du côté nord du corridor ferroviaire. 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.

## **4. La gestion des déplacements**

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

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

À la lumière de l'étude des impacts du projet sur la circulation soumise par l'Université de Montréal, le comité comprend qu'avec les mesures de gestion des déplacements qui seraient mises en place, les impacts négatifs d'un volume accru de déplacements générés par le projet seront limités.

Compte tenu du caractère hautement spécialisé des simulations de circulation effectuées, le comité souligne que les préoccupations reliées à la qualité du milieu de vie, particulièrement quant aux impacts d'une circulation accrue, seront examinées en détail lors de la consultation publique qui sera menée par l'Office de consultation publique de Montréal.

Le comité rappelle que l'accès véhiculaire au viaduc Rockland est crucial, tant à l'entrée qu'à la sortie et que les niveaux de service actuels déjà critiques devront être améliorés. Le comité est également préoccupé par la sécurité des piétons et cyclistes aux abords du viaduc, particulièrement en raison du fait que des équipements récréatifs sont présents ou planifiés à proximité.

Par ailleurs, le comité est conscient que la qualité de vie aux abords du parc Kennedy, incluant la piscine extérieure très fréquentée en bordure de l'avenue Outremont, sera modifiée par un volume accru de déplacements en raison du fait que l'avenue Outremont serait prolongée jusqu'à la future avenue Bates. Là encore, le comité s'en remet aux résultats de la simulation de la circulation déposée mais considère que l'Office de consultation publique de Montréal devra apporter une attention particulière à la qualité de vie dans ce secteur notamment. C'est d'ailleurs en ce sens que le comité avait soulevé l'opportunité de prolonger l'avenue Stuart jusqu'à l'avenue Bates, lors de son avis sur le projet préliminaire en mai 2006.

## 5. Les équipements publics

### Les parcs et espaces verts en général

Le comité appuie la proposition faite par le projet à l'effet qu'environ 15% (27 245 m. c.) du site de l'Université de Montréal soit dédié aux parcs et espaces verts. Cette approche permet de répondre aux besoins des clientèles tant étudiantes que résidentes ainsi que de combler une carence de parcs et d'espaces verts particulièrement dans le secteur Nord-Est du territoire d'Outremont.

### La programmation des activités de l'esplanade

Tel qu'indiqué dans la section de l'avis traitant de l'esplanade verte, la programmation détaillée des activités dans l'esplanade verte devra prévoir au moins une deuxième aire de jeux dans la section Est de l'esplanade. La dénivellation pour le passage de l'esplanade verte sous la voie de transport ferroviaire offre même des possibilités qui pourraient être mises à profit comme aire de jeux.

### Le terrain de baseball et le parc canin

Le concept d'aménagement soumis prévoit des activités récréatives de part et d'autre du viaduc Rockland. Ainsi, le parc canin existant du côté Est serait relocalisé du côté Ouest et le terrain de baseball existant à proximité du centre communautaire intergénérationnel serait relocalisé du côté Est du viaduc. Les cases de stationnement extérieur existantes à l'Ouest seraient relocalisées sous le tablier du viaduc, espace actuellement occupé à des fins d'entreposage pour les travaux publics d'Outremont.

De manière générale, le comité pense souhaitable d'éviter un accroissement d'équipements récréatifs du côté Ouest du viaduc mais comprend les contraintes du programme fonctionnel sous-

jaçant au projet. Compte tenu que l'étude des impacts sur la circulation fait état d'une sécurité accrue pour les piétons et cyclistes en raison de la nouvelle configuration des entrées/sorties du viaduc, le comité considère que l'approche mise de l'avant est acceptable sous réserve d'une validation des aspects liés à la sécurité des usagers des équipements récréatifs, piétons et cyclistes inclus.

Le comité rappelle que la qualité des plantations et de l'aménagement du parc canin existant, sa grande superficie, son rôle communautaire et son accès relativement sécuritaire constituent des atouts importants qui militent pour le maintien de cet équipement dans ce secteur d'Outremont. La clientèle qui fréquente ce parc déborde largement le territoire d'Outremont et elle est très étroitement associée à l'aménagement de même qu'à l'entretien du parc.

Quant à la relocalisation du terrain de baseball, le comité souligne que la consultation, par l'Office de consultation publique de Montréal, offre l'opportunité d'examiner plus en détail la programmation précise de cet espace récréatif, particulièrement afin de connaître les opinions des citoyens quant à la pertinence d'un terrain de baseball versus un terrain de soccer ou autre équipement récréatif.

#### La cour de voirie

La relocalisation de la cour de voirie prévue par le projet est un geste qui a beaucoup d'implications. D'abord, il faut rappeler que les services offerts par la cour de voirie sont essentiels pour des services de proximité aux citoyennes et citoyens d'Outremont; la cour de voirie ne peut donc que faire partie de la planification de tout ce secteur d'Outremont.

Dans l'esprit du comité, la relocalisation de la cour de voirie n'est souhaitable que dans la mesure où le projet assume le coût de relocalisation d'un équipement essentiel pour les citoyens d'Outremont et que ce service demeure exclusif pour assurer le même niveau et la même qualité de services aux citoyennes et citoyens d'Outremont.

Le comité considère que la localisation aux confins des deux voies de transport ferroviaire, telle que proposée par le projet, est adéquate. Le comité oeuvrera, dans le suivi des demandes de Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui lui seront soumises pour ce secteur, à l'intégration harmonieuse des activités de la cour de voirie en lien avec les bâtiments institutionnels et résidentiels prévus dans ce secteur.