

Numéro de dossier : 1061899033

Unité administrative responsable Arrondissement Outremont , Service de l'aménagement urbain et du patrimoine , Direction

Objet Recommander au Conseil municipal d'adopter un projet de règlement sur la construction, la transformation et l'occupation d'immeubles situés sur l'emplacement délimité par la limite nord de l'arrondissement Outremont, la rue Hutchison à l'est, l'avenue Ducharme au sud et à l'ouest par une portion de l'avenue Mc Eachran, de l'avenue Du Manoir ainsi que de l'avenue Rockland et ce, conformément aux dispositions de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal.

Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires

♦Commentaires

La version finale révisée de l'étude des impacts sur la circulation du projet du campus de l'Université de Montréal à Outremont déposée par le promoteur en octobre 2006, est conforme aux exigences de la Ville de Montréal en matière d'étude d'impacts sur la circulation et répond de façon satisfaisante à la majorité des préoccupations de notre Division en rapport avec ce projet d'envergure :

- Ainsi, la desserte en transport en commun du site sera assurée de façon efficace par les stations Acadie et Outremont de la ligne bleue du métro. Une nouvelle gare sur la ligne du train de banlieue Montréal - Blainville viendra compléter cette desserte.
- Des liens piétonniers efficaces et sécuritaires ont été prévus pour la desserte interne du site ainsi que pour accéder aux stations de métro et à la future gare du train de banlieue. Afin de s'assurer que les règles d'harmonisation en matière d'accessibilité universelle et de sentiment de sécurité piétonne sont respectés, les plans d'aménagement devront nous être soumis pour approbation.
- L'offre de stationnement automobile a été limitée sur le campus Outremont de façon à ne pas encourager l'utilisation de l'automobile et à favoriser l'utilisation du TC et des modes de transport actifs. Nous approuvons cette stratégie de gestion de l'offre de stationnement qui est conforme aux orientations du futur Plan de transport de la Ville.
- La configuration de la grille de rue proposée, mis à part son raccordement de la Promenade à l'avenue du Parc, via les rues Durocher et Beaubien, pourra assurer une accessibilité adéquate du secteur et un niveau de service acceptable pour l'ensemble des usagers du réseau de rue si on applique les différentes mesures d'accompagnement recommandées dans l'étude d'impact sur la circulation.
- En ce qui concerne le raccordement des Promenades Est et Ouest à l'avenue du Parc via le secteur Atlantic, sa configuration complexe qui comporte deux virages à 90° et son niveau de service qui, dès le départ, sera de faible qualité sur l'approche ouest du carrefour Beaubien/du Parc, sont de nature à décourager son utilisation. Cela est contradictoire avec les investissements importants consentis pour franchir la voie ferrée en tunnel. C'est pourquoi, nous recommandons que la Ville étudie l'opportunité de prolonger vers l'est le tracé de la Promenade, possiblement en chaussée unique, de manière à raccorder celle-ci directement à l'avenue du Parc. Ce nouveau lien avec l'avenue du Parc permettra de réduire la pression sur les carrefours VanHorne/du Parc et Beaubien/du Parc qui sont déjà très achalandés.
- Dans l'ensemble, les largeurs d'emprises de rues proposées sont suffisantes pour aménager les rues selon leurs caractères respectifs (locale ou collectrice) mais la répartition de l'espace entre les piétons, les cyclistes et les véhicules devra être revue. Dans le cas de la rue Bates la largeur d'emprise est insuffisante et devra être élargie de 1,6 m du côté nord, de manière à inclure une bande de terrain à l'arrière du trottoir pour permettre l'implantation d'utilités publiques (lampadaires, bornes fontaine, abribus). Cet espace peut demeurer vert et être comptabilisé ainsi mais il doit faire partie de l'emprise de

rue et non du domaine public parc. Les aménagements révisés des emprises de rue publics devront nous être soumis pour approbation.

. Nous sommes d'accord avec le réaménagement de l'accès sud du viaduc Rockland. L'implantation de deux feux de circulation rapprochés pour gérer les carrefours des Promenades nord et sud n'est pas idéal mais les simulations de la circulation ont démontré que les niveaux de service demeurent acceptables tout en prenant en considération que des feux de piétons et des phases particulières sont prévus pour la traversée sécuritaire des piétons.

- La question du vélo sera commentée dans l'intervention de la Division du transport.
-

Numéro de certificat (ou note)

<p>Responsable de l'intervention Gilles LALONDE Ingénieur préposé à la planification Tél. : 872-9697</p> <p>Robert Kahle Chef de division Division de la circulation</p> <p>Tél. : 872-5977 Date: 2006-10-27</p>	<p>Endossé par: Marc BLANCHET Directeur Direction transport - planification et grands projets Tél. :872-2855 Date d'endossement: 2006-10-27 13:53:55</p>
---	---

Numéro de dossier :1061899033

Numéro de dossier : 1061899032

Unité administrative responsable	Arrondissement Outremont , Service de l'aménagement urbain et du patrimoine , Direction
Objet	Recommander au Conseil municipal d'adopter un règlement modifiant diverses composantes du Plan d'urbanisme dans le cadre du développement du secteur du triage Outremont.

Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires

♦Commentaires

La version finale révisée de l'étude des impacts sur la circulation du projet du campus de l'Université de Montréal à Outremont déposée par le promoteur en octobre 2006, est conforme aux exigences de la Ville de Montréal en matière d'étude d'impacts sur la circulation et répond de façon satisfaisante à la majorité des préoccupations de notre Division en rapport avec ce projet d'envergure :

- Ainsi, la desserte en transport en commun du site sera assurée de façon efficace par les stations Acadie et Outremont de la ligne bleue du métro. Une nouvelle gare sur la ligne du train de banlieue Montréal - Blainville viendra compléter cette desserte.
- Des liens piétonniers efficaces et sécuritaires ont été prévus pour la desserte interne du site ainsi que pour accéder aux stations de métro et à la future gare du train de banlieue. Afin de s'assurer que les règles d'harmonisation en matière d'accessibilité universelle et de sentiment de sécurité piétonne sont respectés, les plans d'aménagement devront nous être soumis pour approbation.
- L'offre de stationnement automobile a été limitée sur le campus Outremont de façon à ne pas encourager l'utilisation de l'automobile et à favoriser l'utilisation du TC et des modes de transport actifs. Nous approuvons cette stratégie de gestion de l'offre de stationnement qui est conforme aux orientations du futur Plan de transport de la Ville.
- La configuration de la grille de rue proposée, mis à part son raccordement de la Promenade à l'avenue du Parc, via les rues Durocher et Beaubien, pourra assurer une accessibilité adéquate du secteur et un niveau de service acceptable pour l'ensemble des usagers du réseau de rue si on applique les différentes mesures d'accompagnement recommandées dans l'étude d'impact sur la circulation.
- En ce qui concerne le raccordement des Promenades Est et Ouest à l'avenue du Parc via le secteur Atlantic, sa configuration complexe qui comporte deux virages à 90° et son niveau de service qui, dès le départ, sera de faible qualité sur l'approche ouest du carrefour Beaubien/du Parc, sont de nature à décourager son utilisation. Cela est contradictoire avec les investissements importants consentis pour franchir la voie ferrée en tunnel. C'est pourquoi, nous recommandons que la Ville étudie l'opportunité de prolonger vers l'est le tracé de la Promenade, possiblement en chaussée unique, de manière à raccorder celle-ci directement à l'avenue du Parc. Ce nouveau lien avec l'avenue du Parc permettra de réduire la pression sur les carrefours VanHorne/du Parc et Beaubien/du Parc qui sont déjà très achalandés.
- Dans l'ensemble, les largeurs d'emprises de rues proposées sont suffisantes pour aménager les rues selon leurs caractères respectifs (locale ou collectrice) mais la répartition de l'espace entre les piétons, les cyclistes et les véhicules devra être revue. Dans le cas de la rue Bates la largeur d'emprise est insuffisante et devra être élargie de 1,6 m du côté nord, de manière à inclure une bande de terrain à l'arrière du trottoir pour permettre l'implantation d'utilités publiques (lampadaires, bornes fontaine, abribus). Cet espace peut demeurer vert et être comptabilisé ainsi mais il doit faire partie de l'emprise de rue et non du domaine public parc. Les aménagements révisés des emprises de rue publics devront nous être soumis pour approbation.
- Nous sommes d'accord avec le réaménagement de l'accès sud du viaduc Rockland. L'implantation de deux feux de circulation rapprochés pour gérer les carrefours des Promenades nord et

sud n'est pas idéal mais les simulations de la circulation ont démontré que les niveaux de service demeurent acceptables tout en prenant en considération que des feux de piétons et des phases particulières sont prévus pour la traversée sécuritaire des piétons.

- La question du vélo sera commentée dans l'intervention de la Division du transport.

Numéro de certificat (ou note)

<p>Responsable de l'intervention Gilles LALONDE Ingénieur préposé à la planification Tél. : 872-9697</p> <p>Robert KAHLE Chef de division Division de la circulation Tél. : 872-5977 Date: 2006-10-27</p>	<p>Endossé par: Marc BLANCHET Directeur Direction transport - planification et grands projets Tél. :872-2855 Date d'endossement: 2006-10-27 08:27:47</p>
--	---

Numéro de dossier : 1061899032