

Aménagement des abords du nouveau campus de l'Université de Montréal

Daphne Ferguson
Camille Guignan
Ana Manescu
Sarah Schiff
Lana Simic

Mémoire présenté dans la cadre des consultations publiques sur l'Implantation du nouveau
campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont

- Atelier de la maîtrise en urbanisme (Université de Montréal), dirigé par Mme. Marie Lessard et M. Michel Max Raynaud
- Objectif : L'aménagement et le développement des abords du nouveau campus de l'Université de Montréal

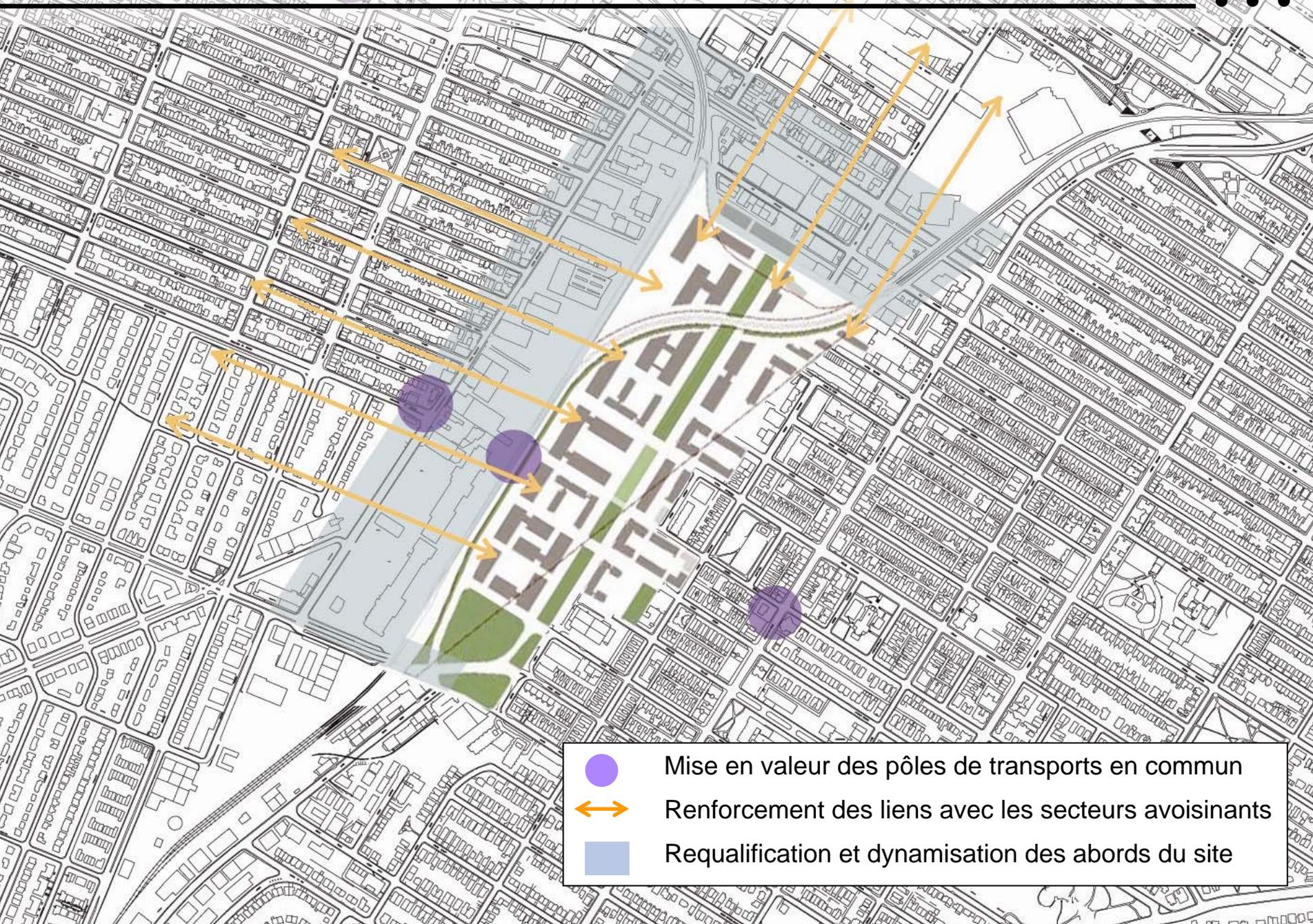
Avantages :

- Redéveloppement d'une friche urbaine
- Stratégie verte innovante (LEED-ND)
- Création d'un axe est-ouest
- Amélioration du cadre de vie (création d'une promenade et d'espaces verts)
- Réponse à un manque de résidences universitaires
- Opportunité de désenclaver les secteurs environnants

Inconvénients :

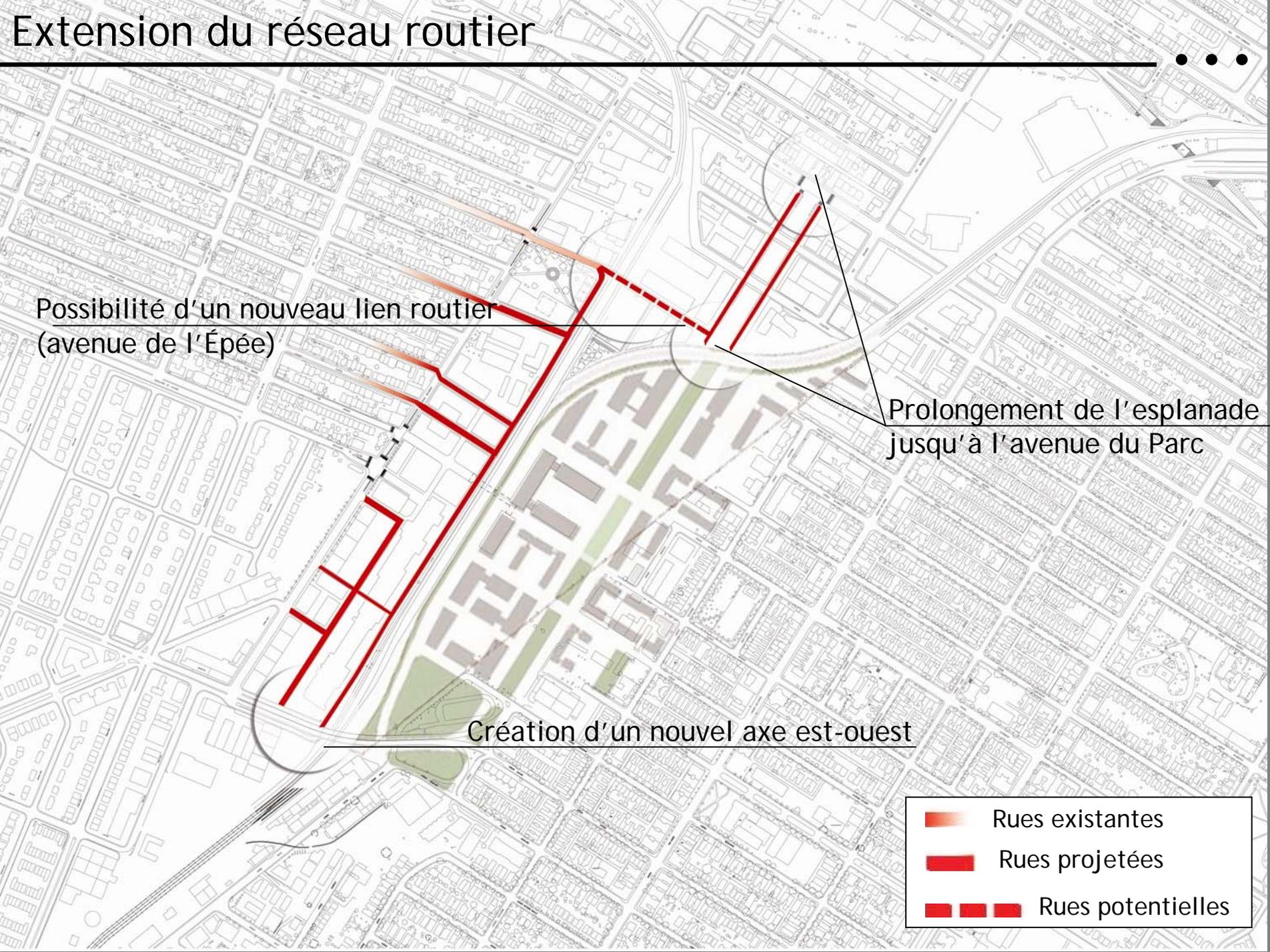
- Liens peu développés avec le nord et l'est du campus
- Barrières visuelles et spatiales des voies ferrées
- Congestion des axes routiers
- Enclavement de Parc-Extension par le nouvel emplacement de la cour de travaux publics

Lignes directrices et objectifs poursuivis



- Mise en valeur des pôles de transports en commun
- ↔ Renforcement des liens avec les secteurs avoisinants
- Requalification et dynamisation des abords du site

Extension du réseau routier



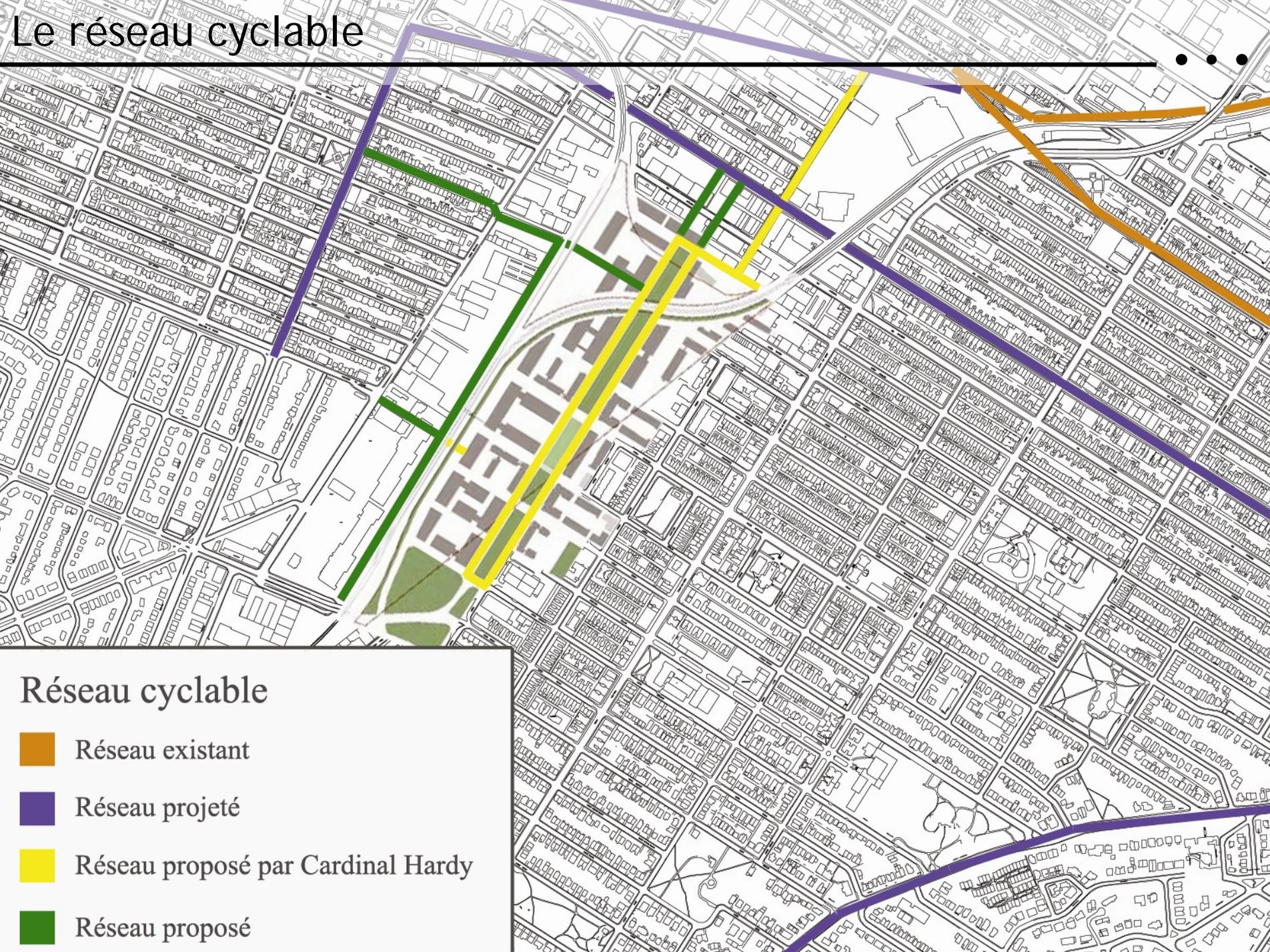
Possibilité d'un nouveau lien routier
(avenue de l'Épée)

Prolongement de l'esplanade
jusqu'à l'avenue du Parc

Création d'un nouvel axe est-ouest

-  Rues existantes
-  Rues projetées
-  Rues potentielles

Le réseau cyclable

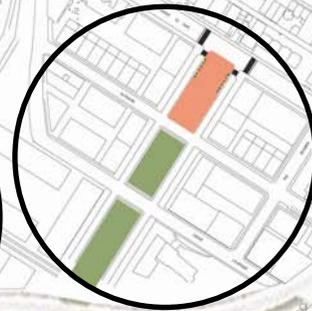


Réseau cyclable

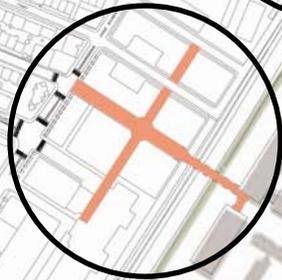
-  Réseau existant
-  Réseau projeté
-  Réseau proposé par Cardinal Hardy
-  Réseau proposé

Les espaces publics et verts

Pôle récréatif et culturelle



Prolongement de l'esplanade



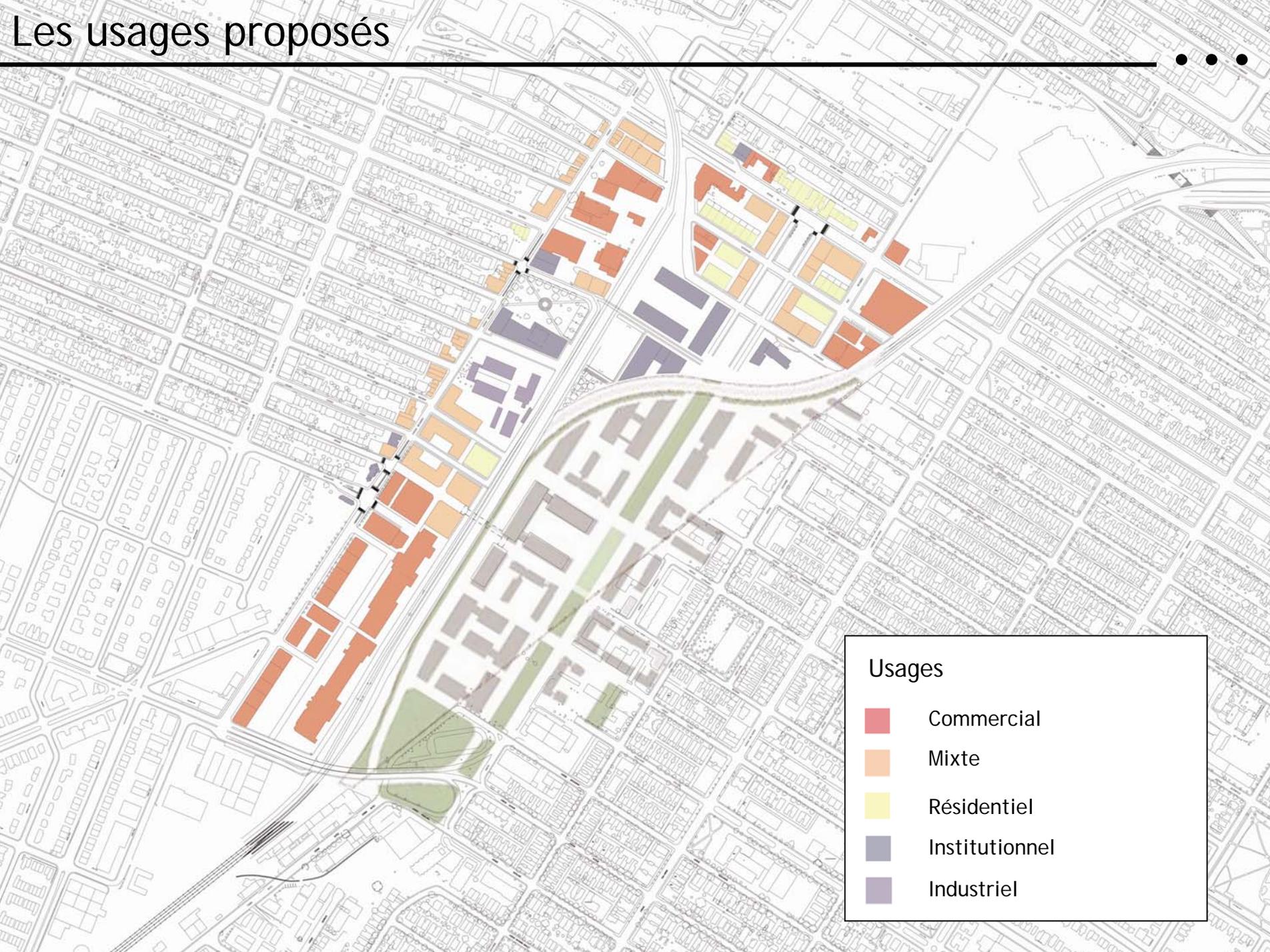
Lien et réseau piéton

Espaces publics et verts

■ Places et rues piétonnes

■ Parcs et espaces verts

Les usages proposés



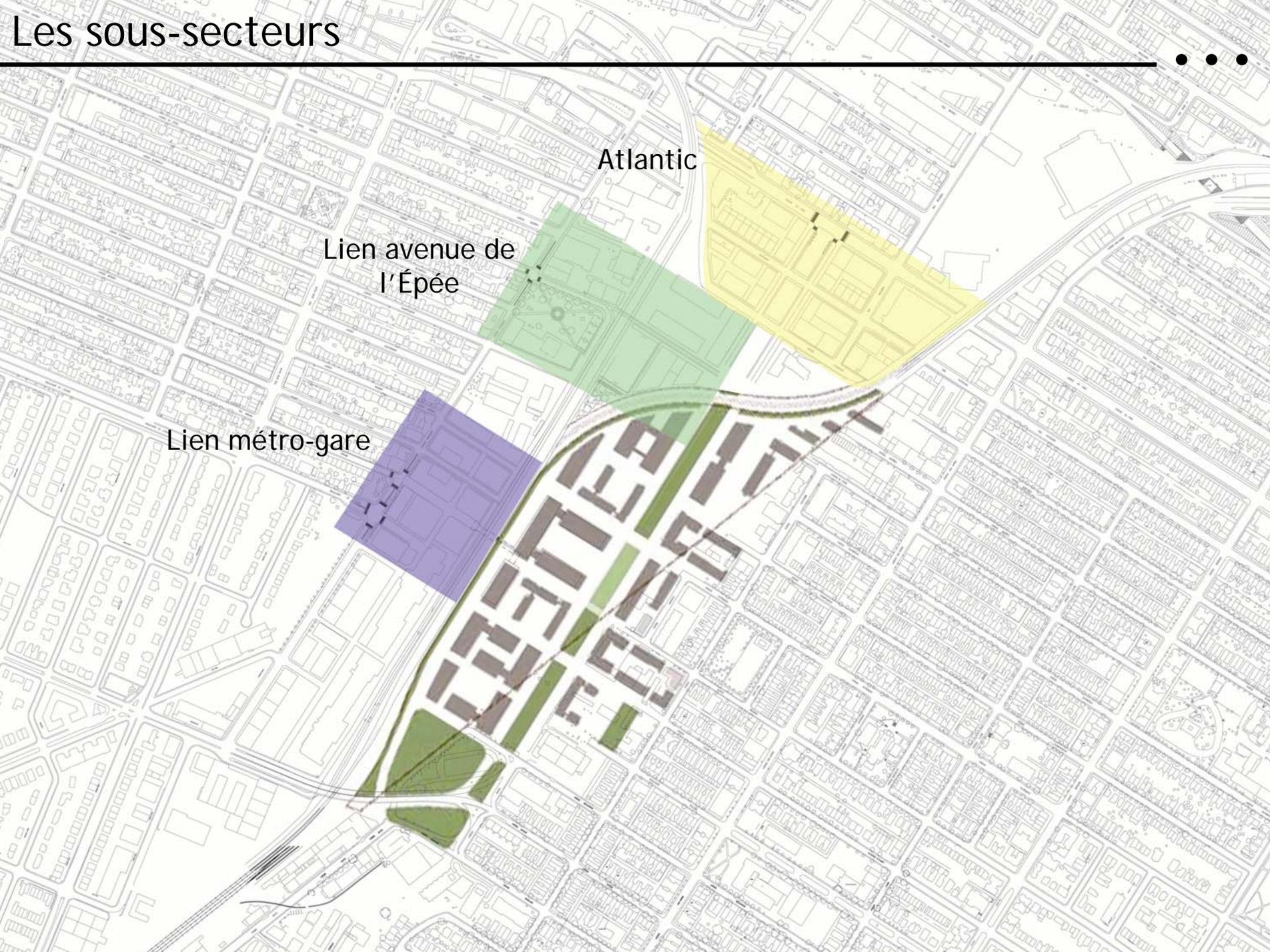
Densités et superficies des usages

Secteur	Usage	Type de logement	Superficie totale (m ²)	Nombre d'unité de logement
Atlantic	commercial / bureaux		23 542	
	résidentiel	total	81 906	
		logement abordable	(15 000)	
		logement social	13 636	151
		locatif	31 500	315
		condo propriétaire	25 179	280
		loft de luxe	11 591	129
Beaumont ouest	commercial		33 676	
Beaumont est	commercial / bureaux		43 986	
	résidentiel	total	41 142	
		locatif	25 399	254
		condo propriétaire	10 655	118
		logement social	5088	57
Equipements sportifs et culturels	Bâtiments neufs		20 374	
	Batiments convertis		3663	
	Terrains de sport		5491	
Parcs et espaces publics	total		11 707	

Stratégie de quartier vert

Critères	Actions
Location Efficiency	Rénover des secteurs déjà développés, en proximité des noeuds de transport en commun.
Environmental Preservation	Élaborer un plan pour contrôler l'érosion et les sédiments pendant la construction.
	Utiliser des espèces de plantes autochtones.
	Augmenter la perméabilité des espaces en utilisant un pavage adapté pour l'esplanade et en mettant en place des fossés et des bandes de végétation dans les espaces publics.
Compact, Complete & Connected Neighborhoods	Assurer une diversité d'activités.
	Assurer une diversité de formes de logements.
	Assurer une diversité dans l'offre de logements : minimum de 15% de logements sociaux et 15% logements abordables.
	Proposer des stationnements sur rue et en souterrain et réduire le stationnement devant les bâtiments.
	Orienter les bâtiments vers la rue.
	Aménager des liens directs et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.
	Limiter la vitesse automobile et planter des arbres pour améliorer la marche et la sécurité des piétons dans les espaces publics.
	S'inspirer de l'architecture historique du secteur pour les nouveaux bâtiments.
Aménager des abris et des bancs pour les arrêts d'autobus et fournir une carte du quartier à l'entrée de l'esplanade.	
Resource Efficiency	Encourager la construction de bâtiments écologiques en concertant les promoteurs et en leur fournissant des informations sur les subventions et appuis possible.

Les sous-secteurs



Atlantic

Lien avenue de l'Épée

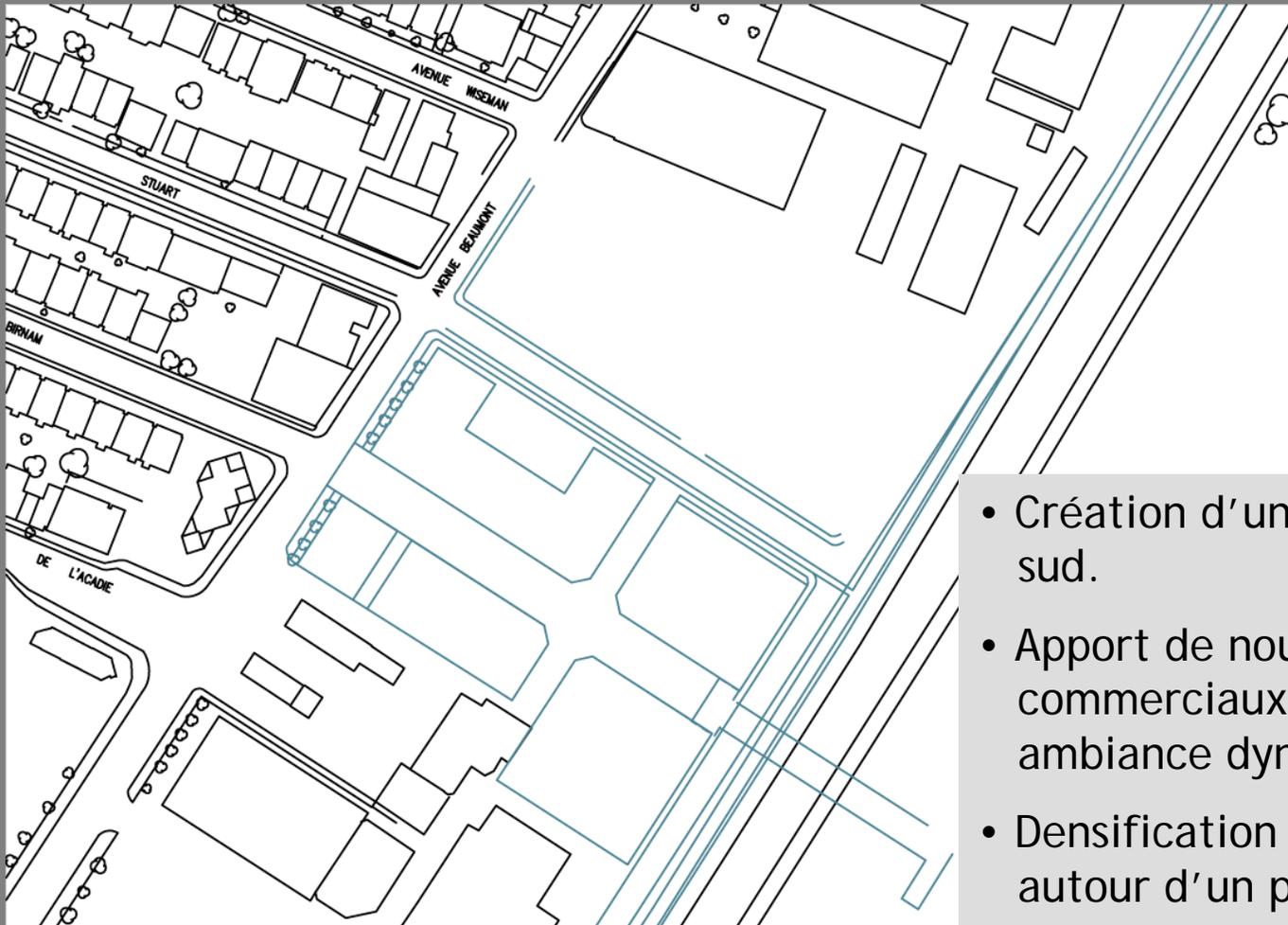
Lien métro-gare

Sous secteur lien métro-gare

Bâtiments à démolir à court terme

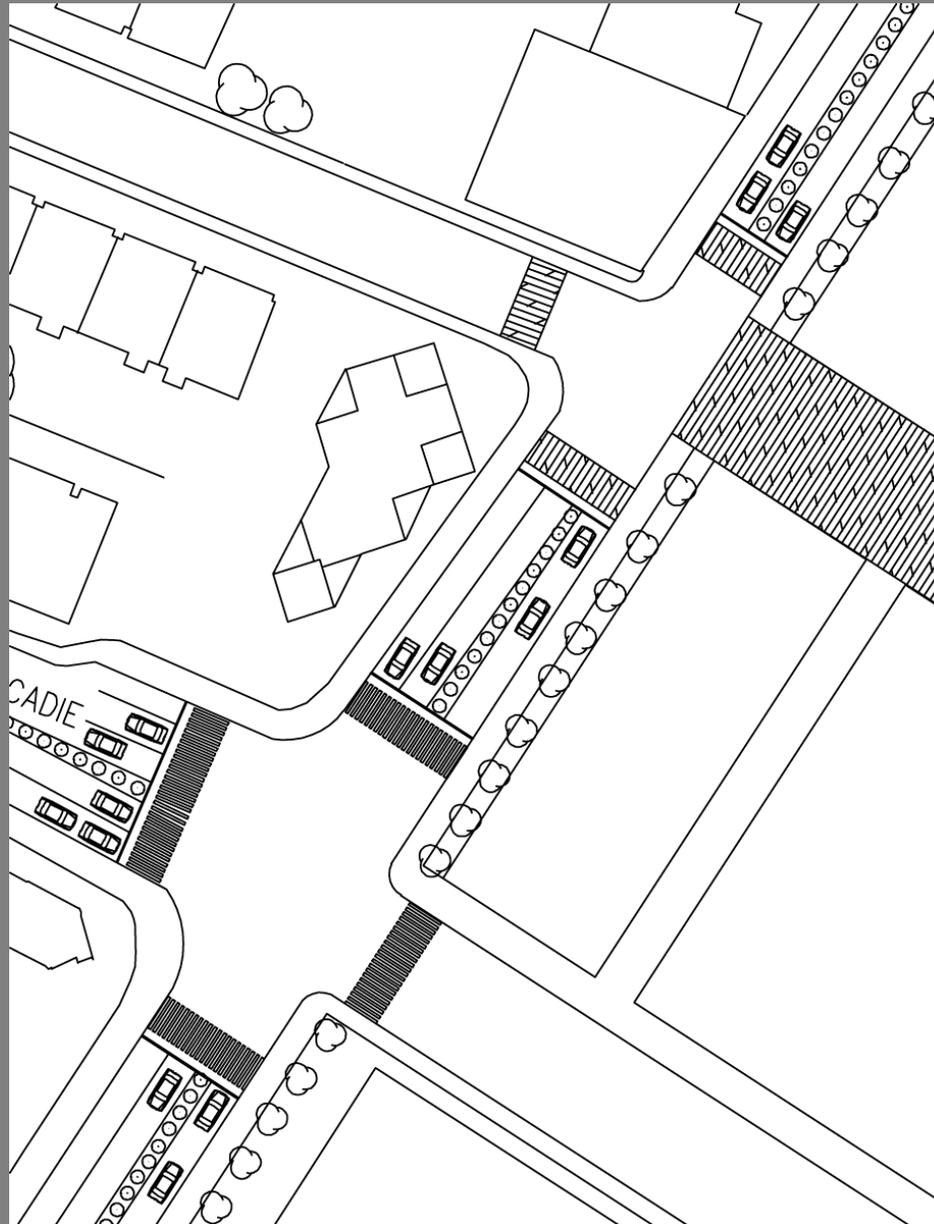


Interventions proposées à court terme

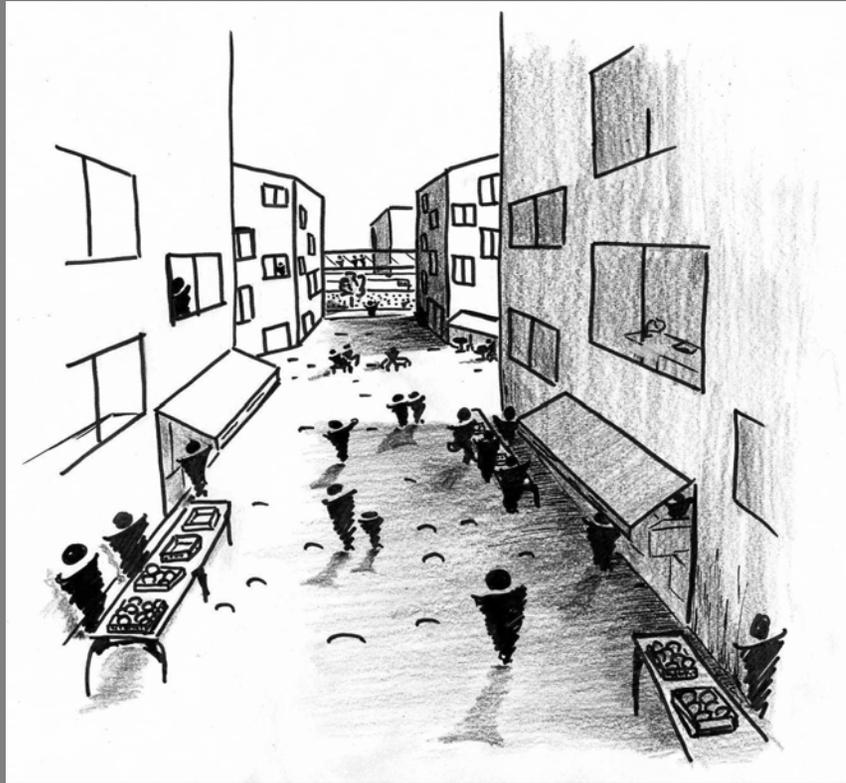


- Création d'un lien piéton nord-sud.
- Apport de nouveaux usages commerciaux pour créer une ambiance dynamique.
- Densification des activités autour d'un pôle de transports en commun.
- Augmentation de l'offre de logements locatifs dans Parc-Extension.

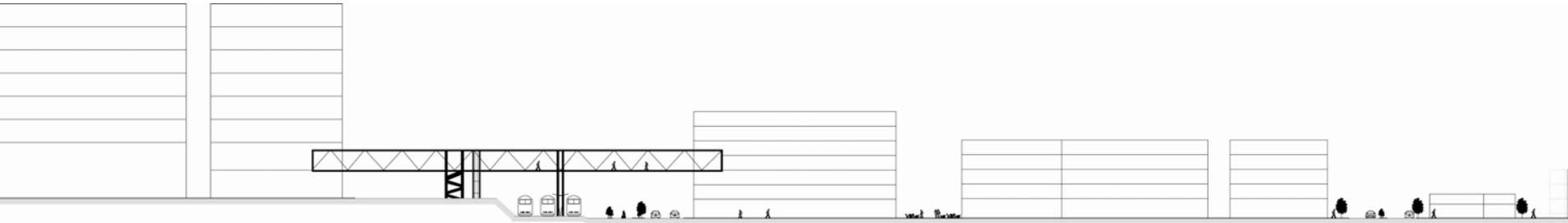
Traitement de l'intersection Beaumont - lien métro-gare



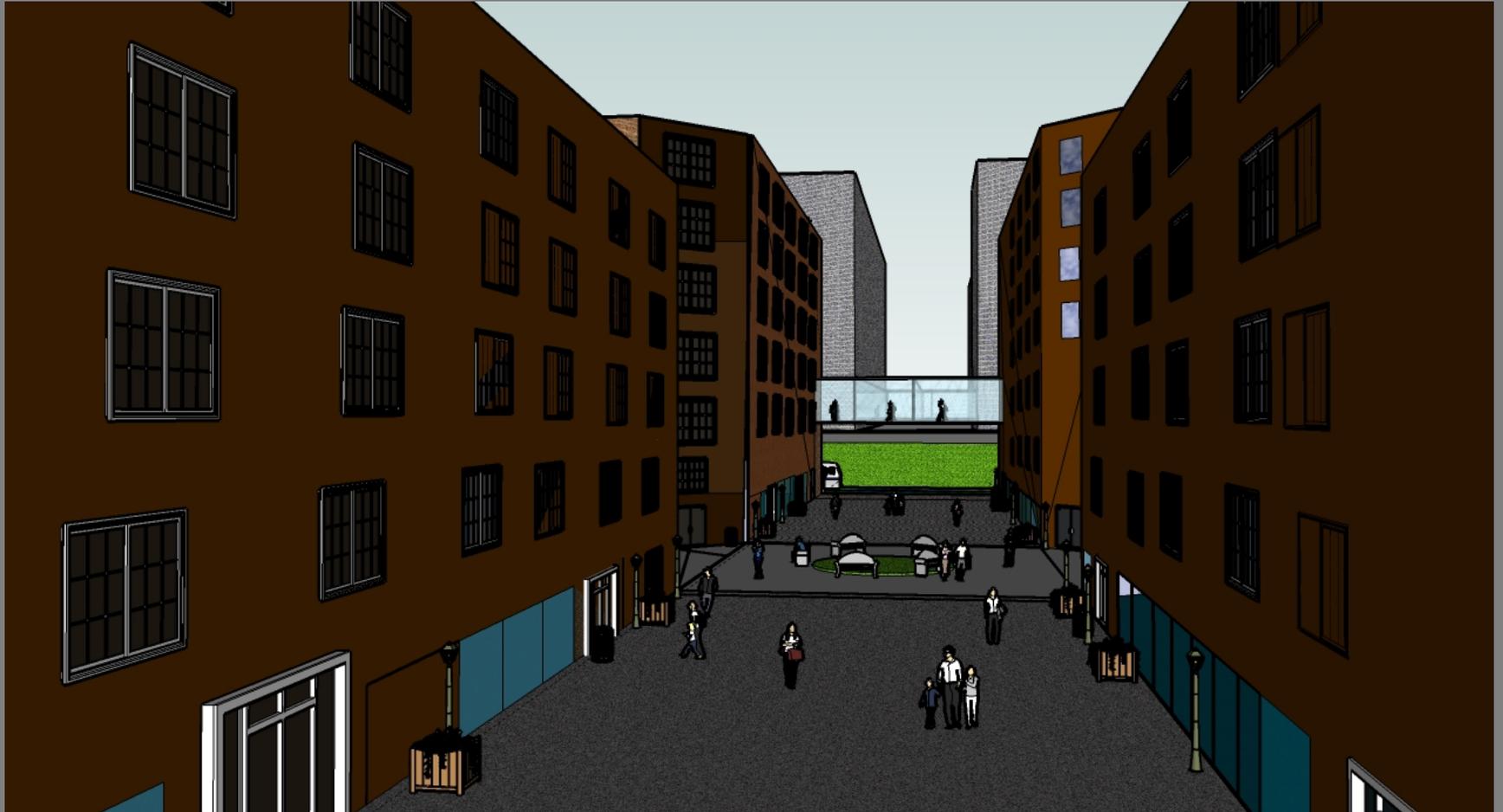
Ambiances recherchées



Coupe lien métro-gare



Perspective du lien métro-gare

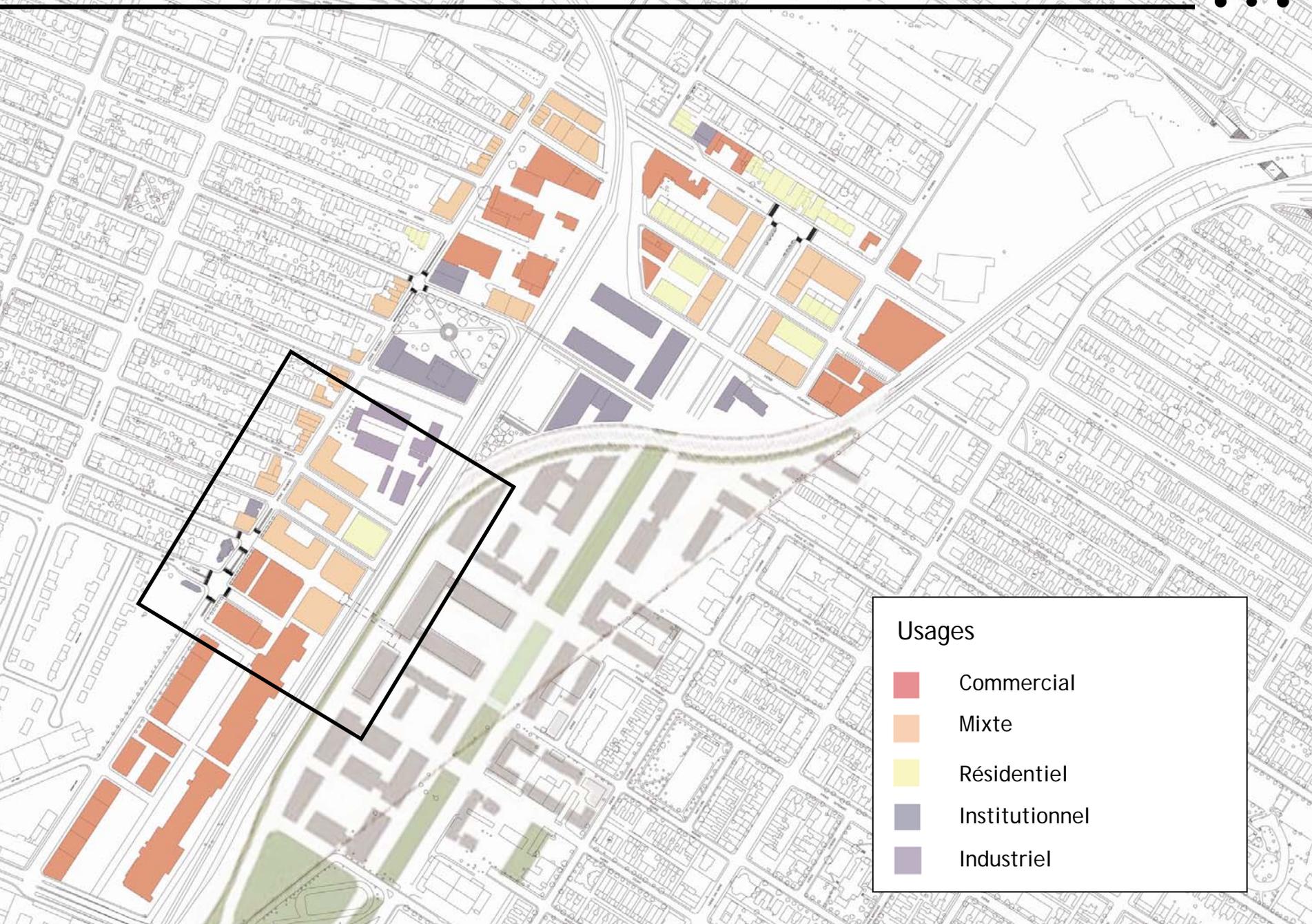


Changement de caractère à long terme



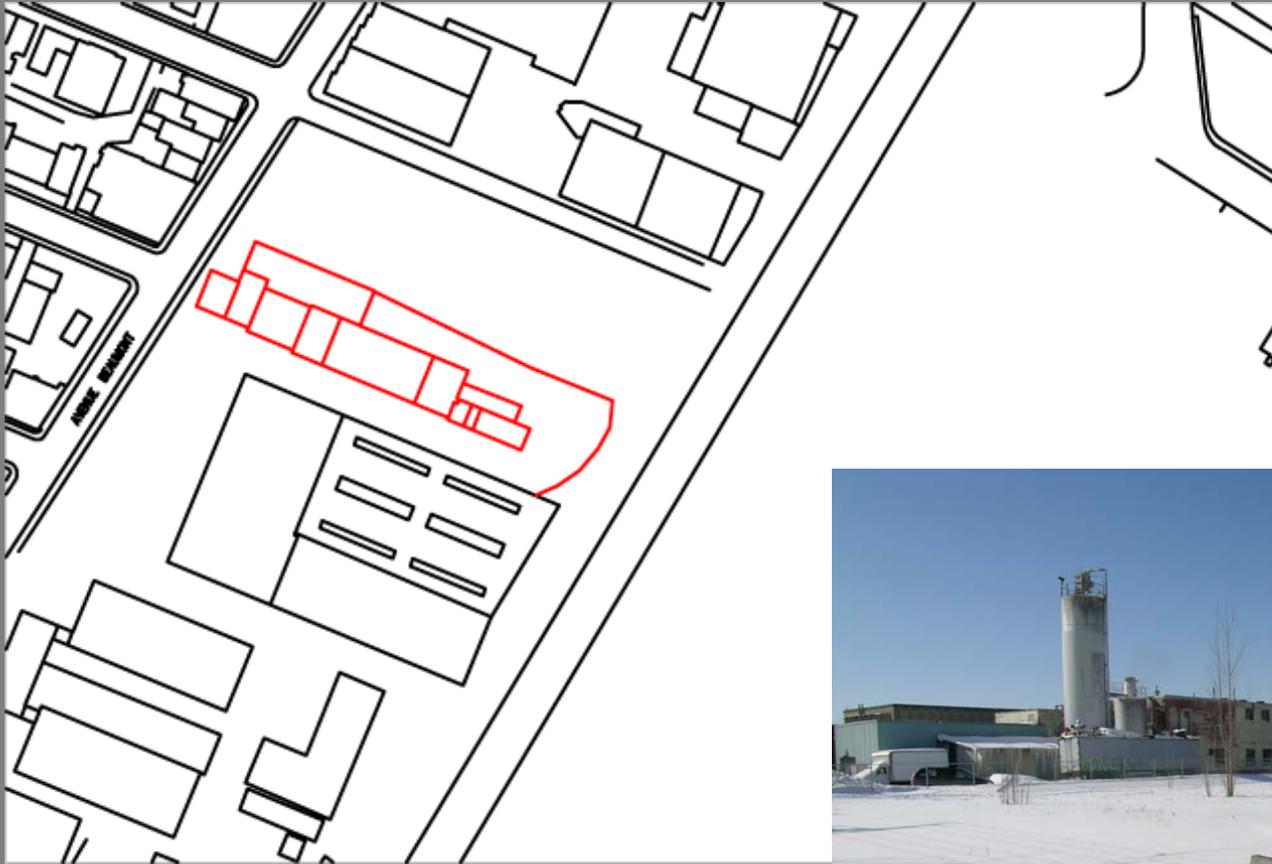
- Rénovation des abords du lien nord-sud.
- Changement graduel des usages.

Utilisation du sol au long terme

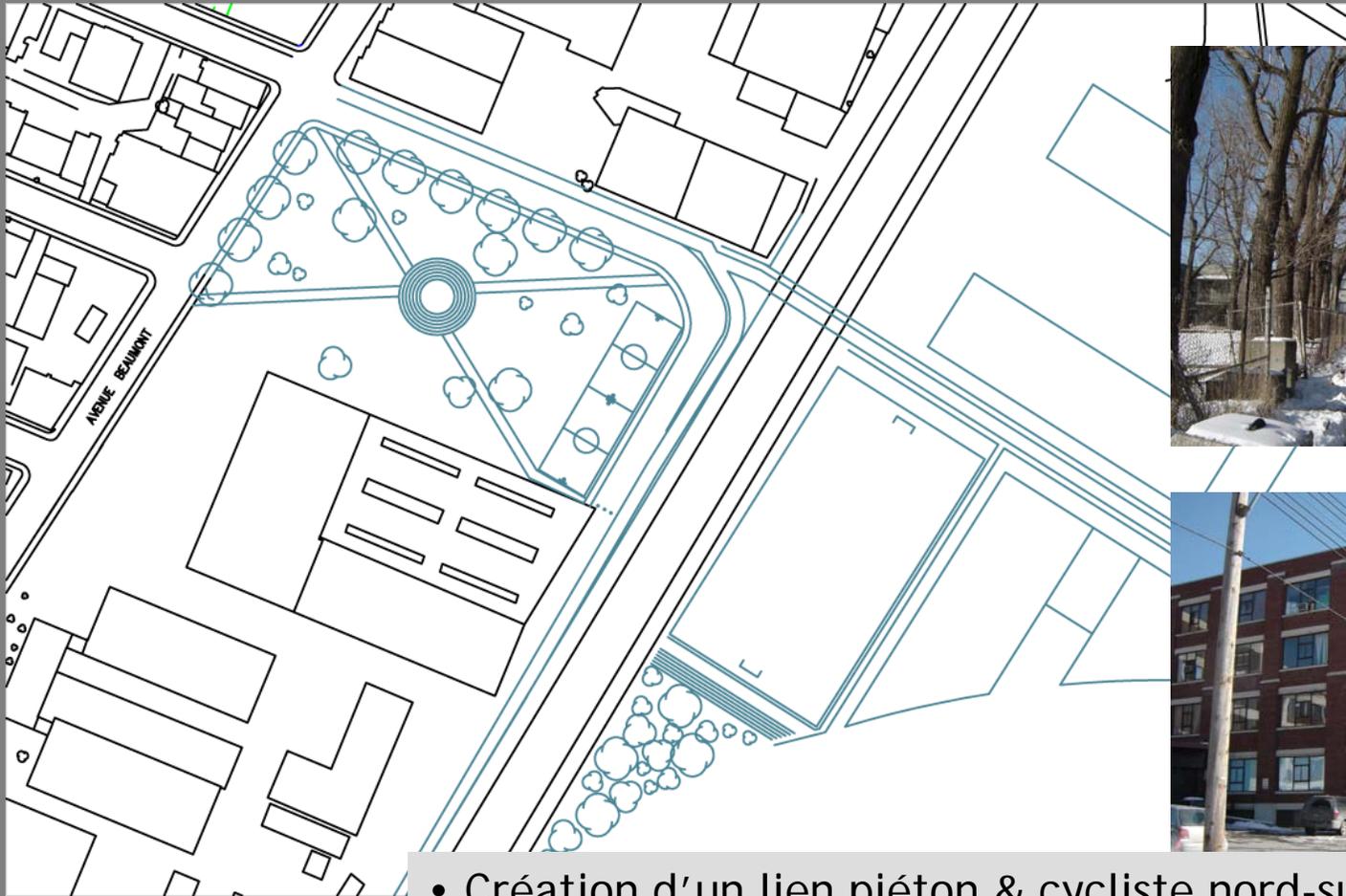


Sous secteur lien de l'Épée

Bâtiments à démolir à court terme

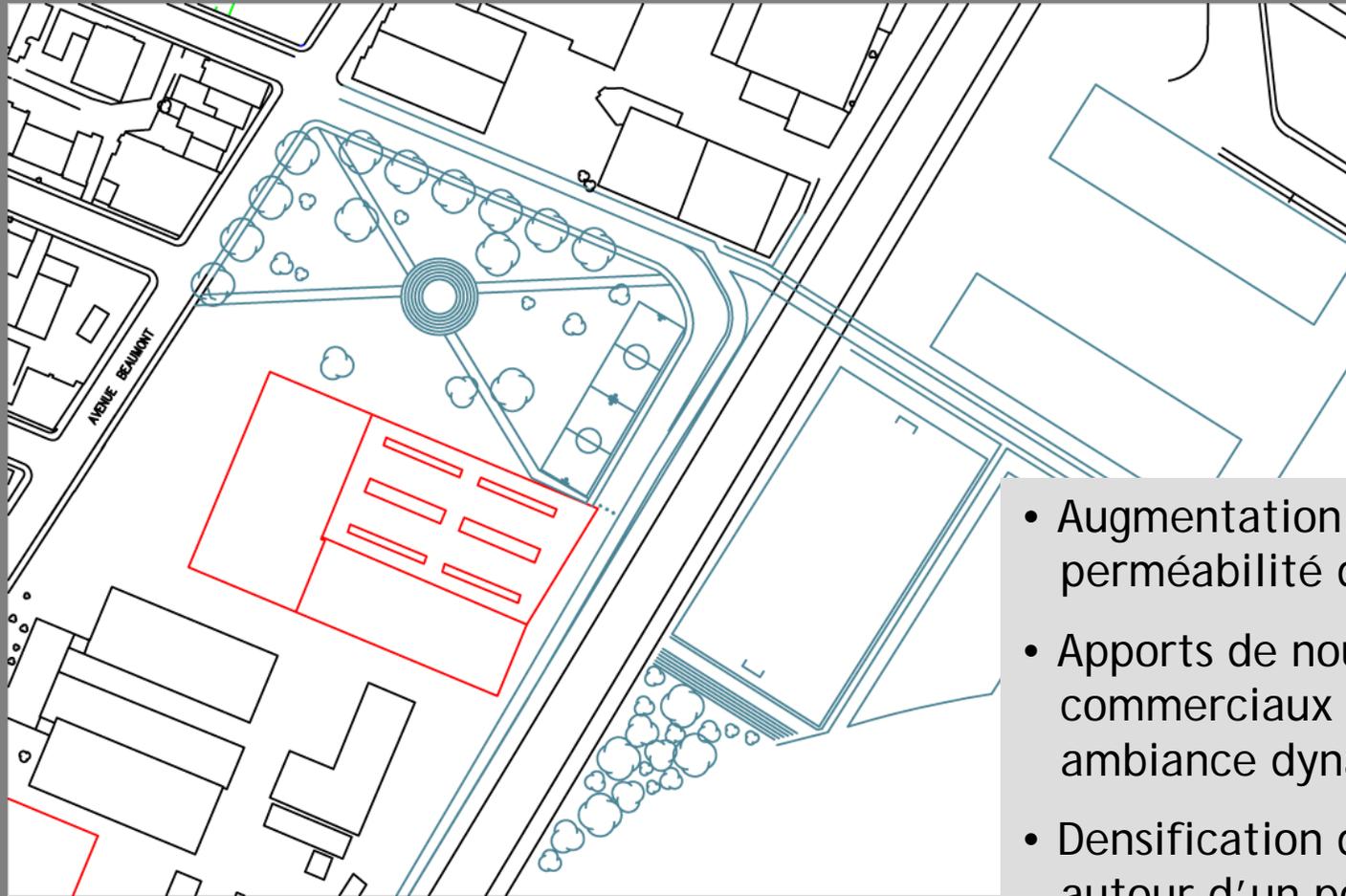


Interventions proposées à court terme



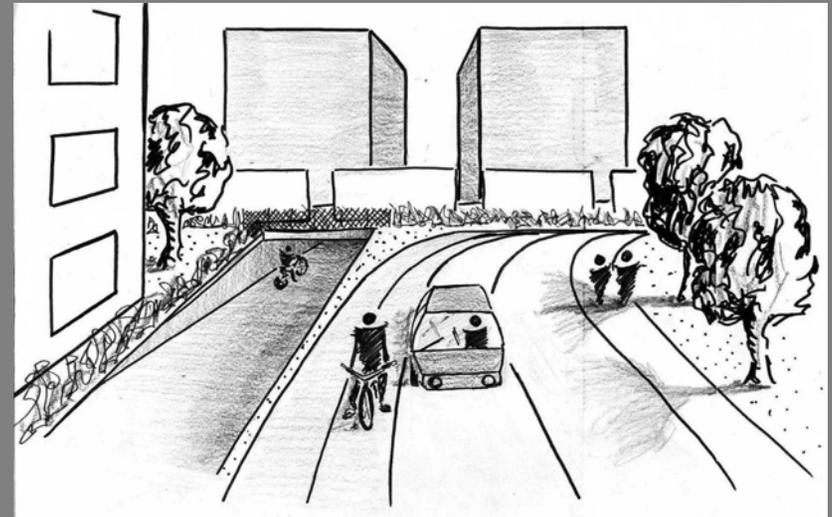
- Création d'un lien piéton & cycliste nord-sud.
- Pôle récréatif embryonnaire.
- Augmentation des espaces verts.
- Mise en valeur des bâtiments intéressants.

Changement de caractère à long terme

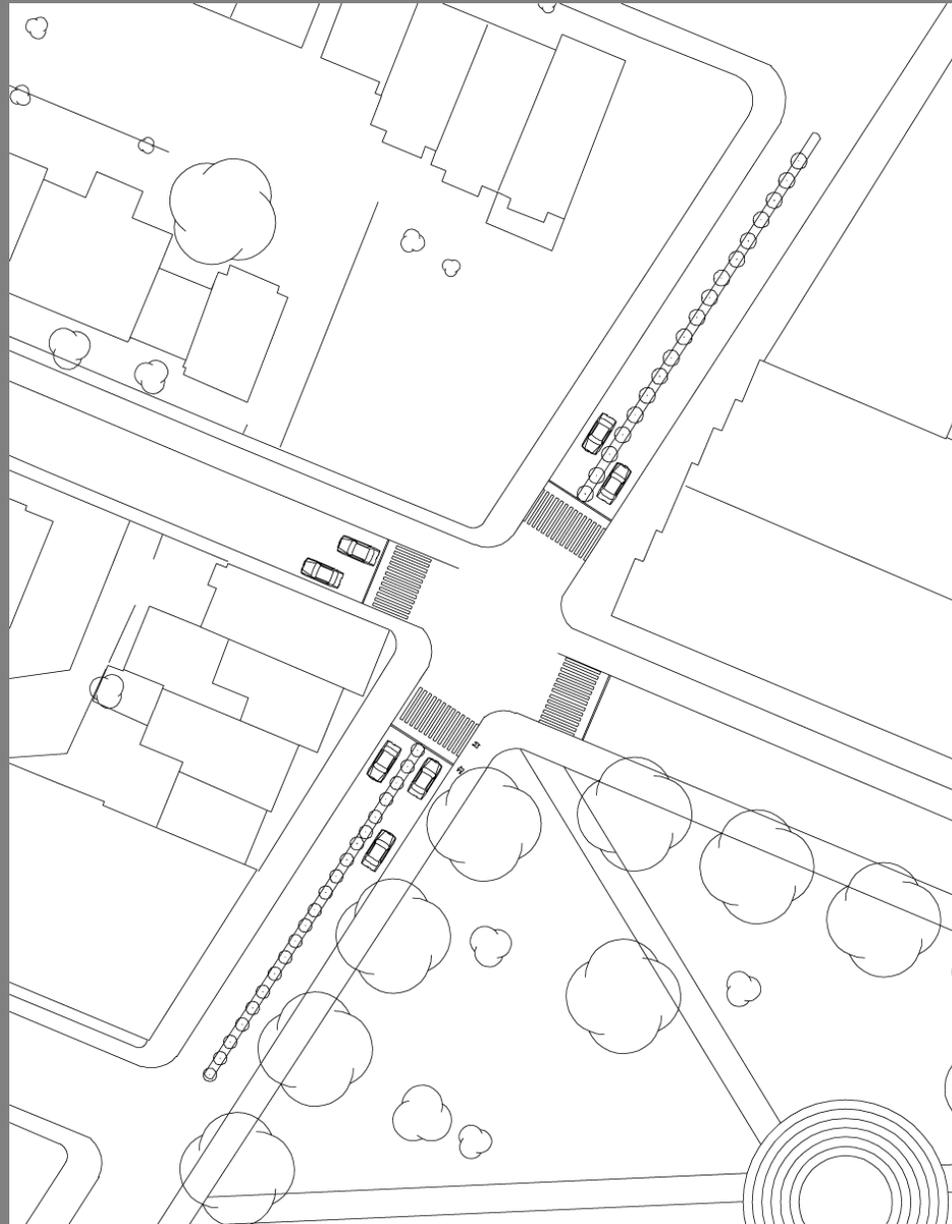


- Augmentation de la perméabilité du secteur.
- Apports de nouveaux usages commerciaux pour créer une ambiance dynamique.
- Densification des activités autour d'un pôle de transports en commun.
- Augmentation de l'offre de logements locatifs dans Parc-Extension.

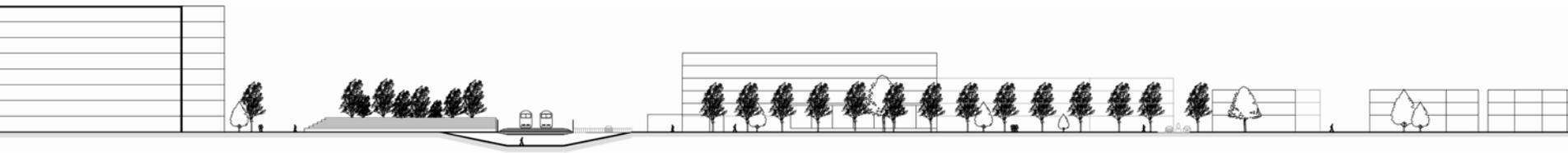
Ambiances recherchées



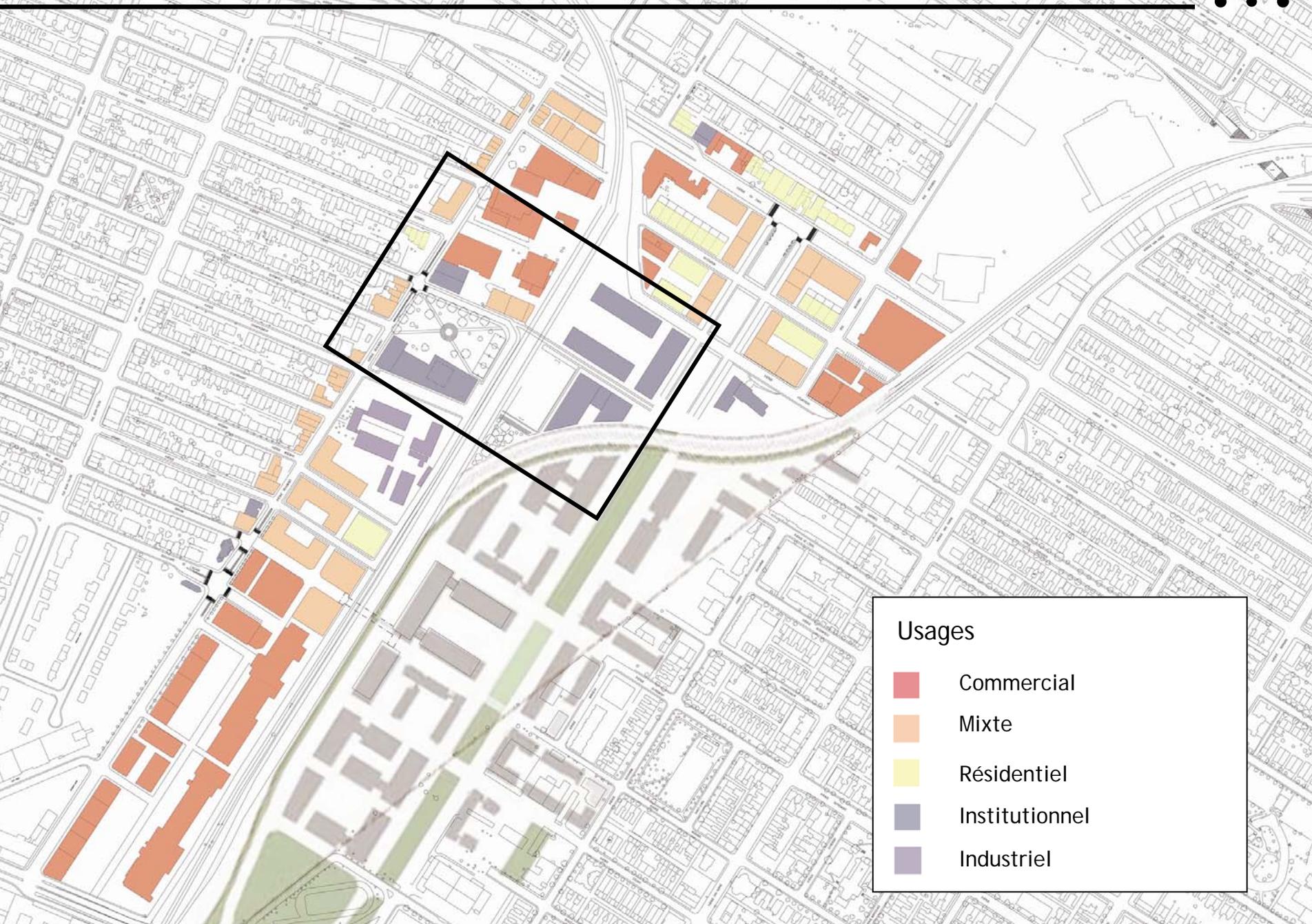
Traitement de l'intersection Beaumont - de l'Épée



Coupe lien de l'Épée



Utilisation du sol au long terme



Usages

- Commercial
- Mixte
- Résidentiel
- Institutionnel
- Industriel

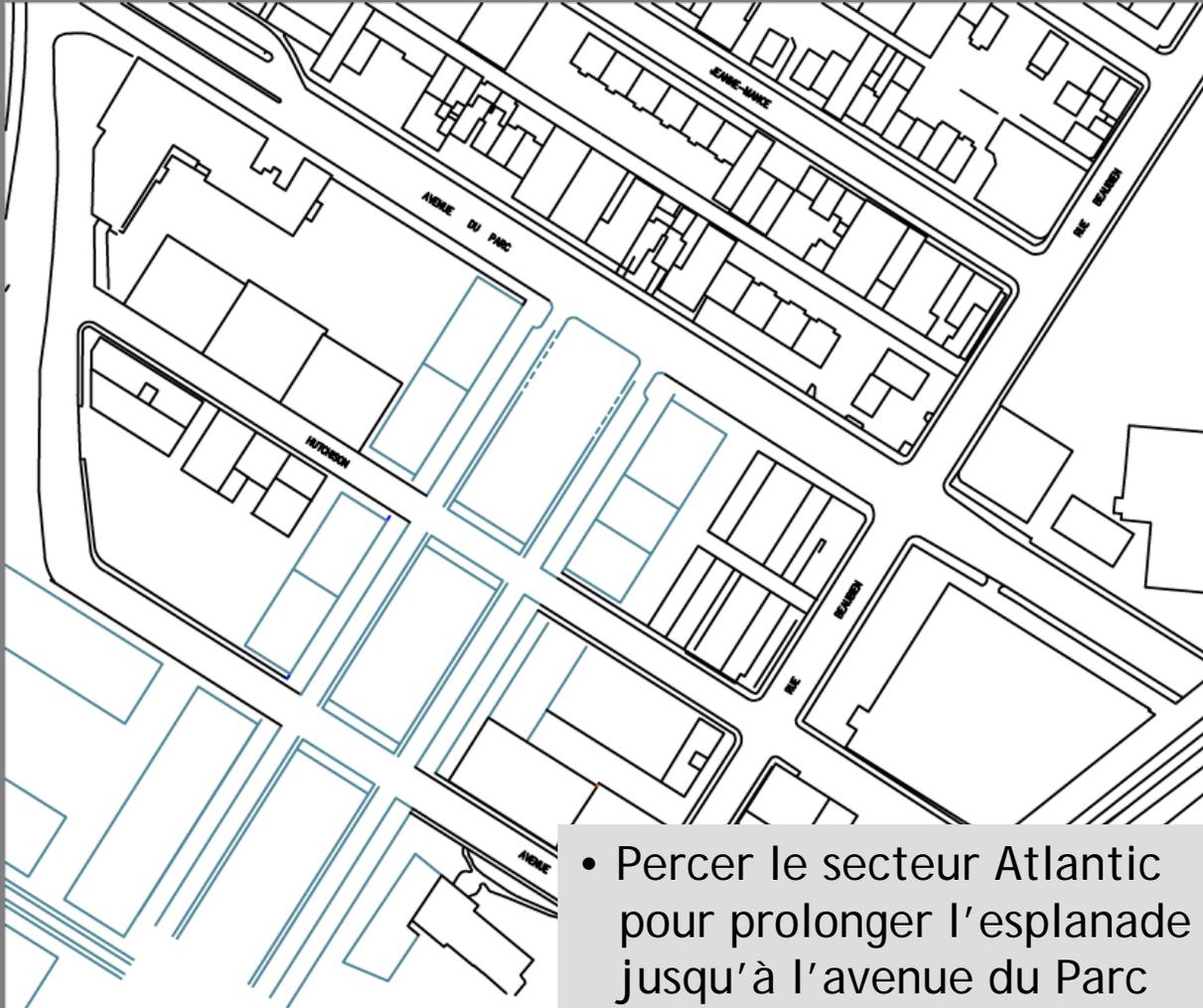
A white L-shaped graphic element consisting of a horizontal line on top and a vertical line on the right, framing the text.

Sous secteur Atlantic

Bâtiments à démolir à court terme



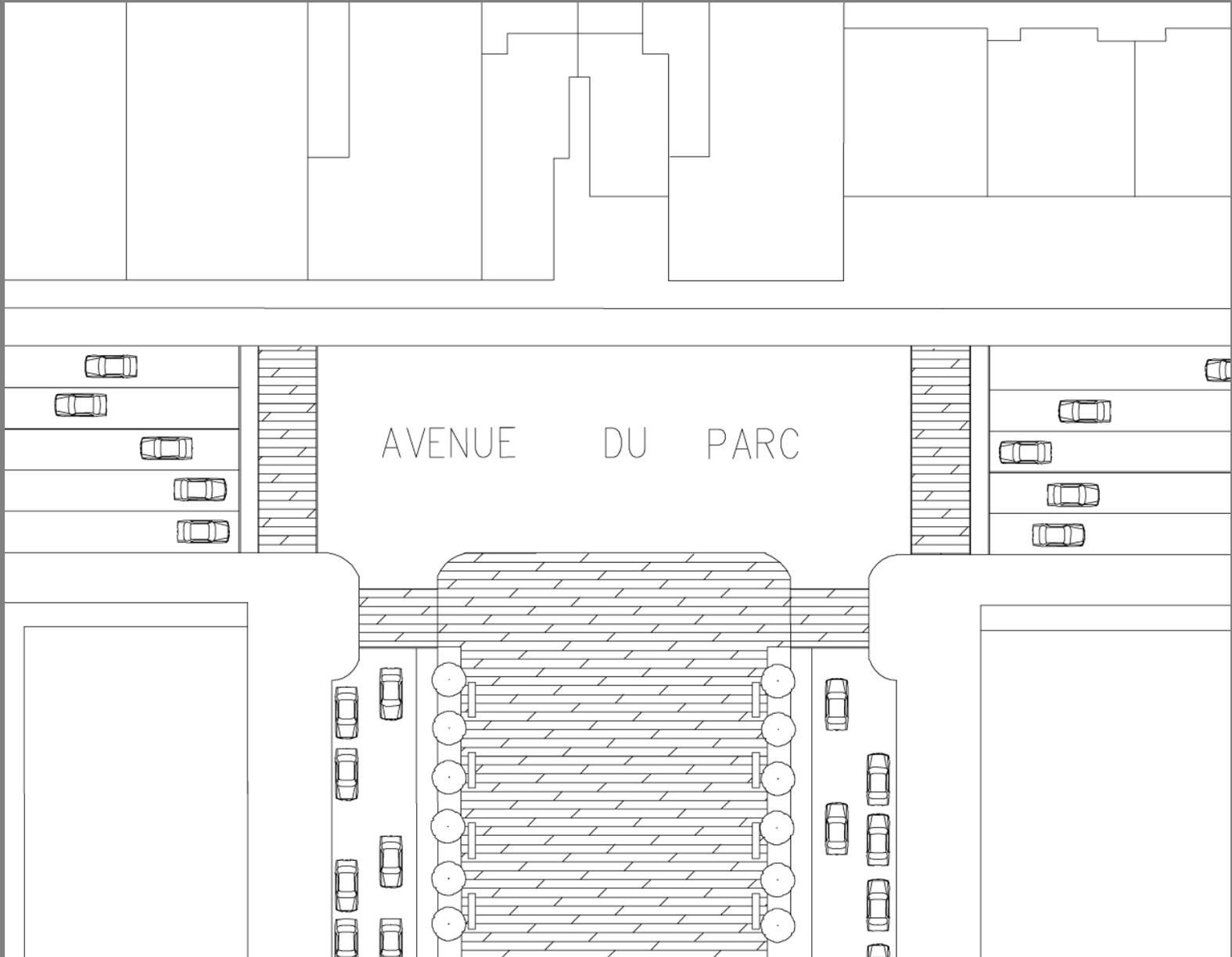
Interventions proposées à court terme



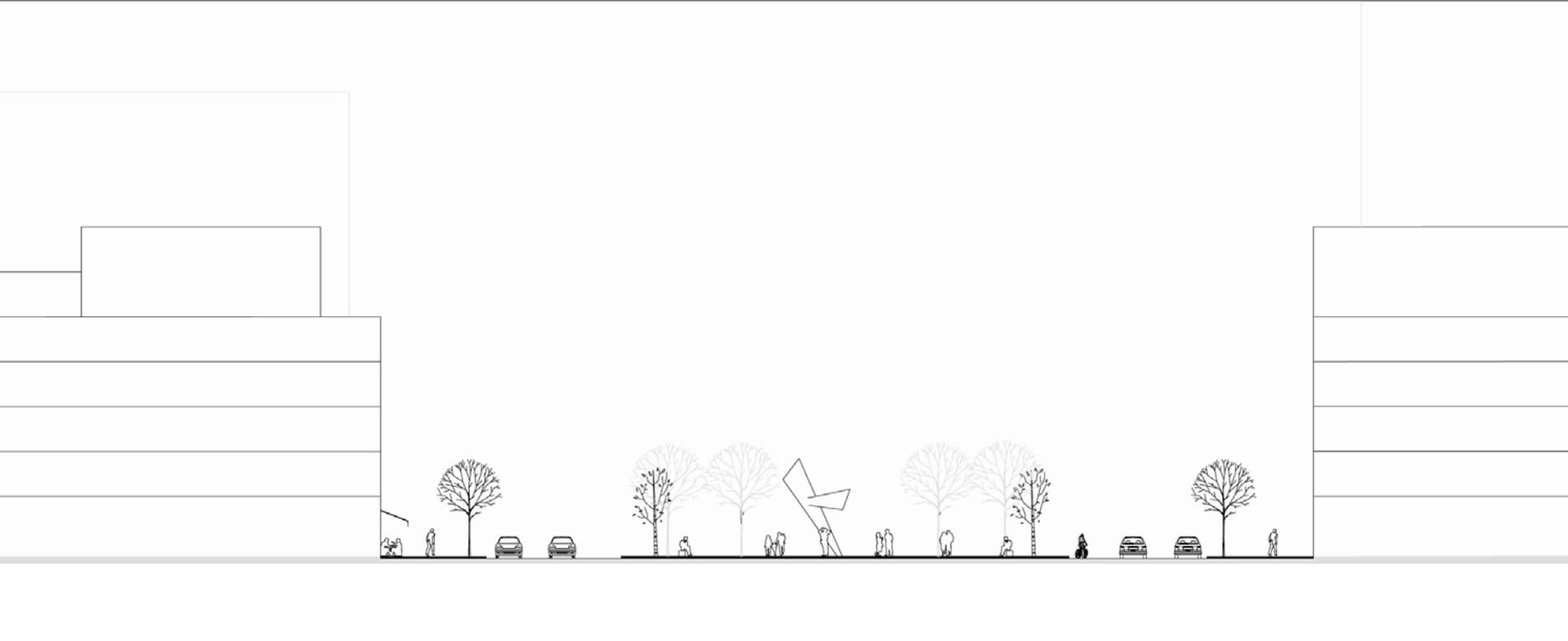
- Percer le secteur Atlantic pour prolonger l'esplanade jusqu'à l'avenue du Parc
- Mettre en valeur les bâtiments d'une architecture intéressante



Traitement de l'intersection avenue du Parc - l'esplanade



Coupe de l'extension de l'esplanade

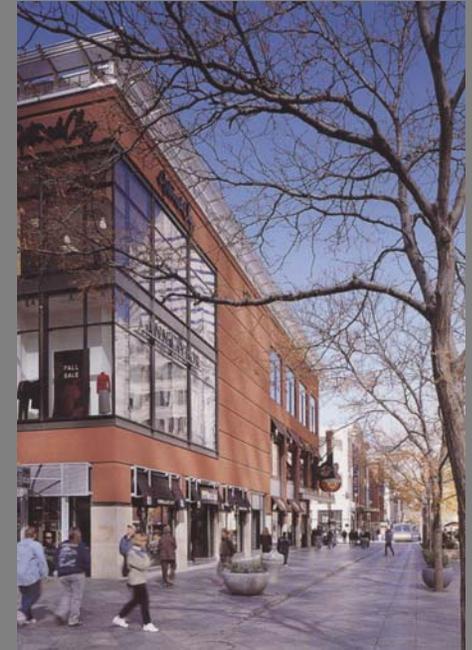
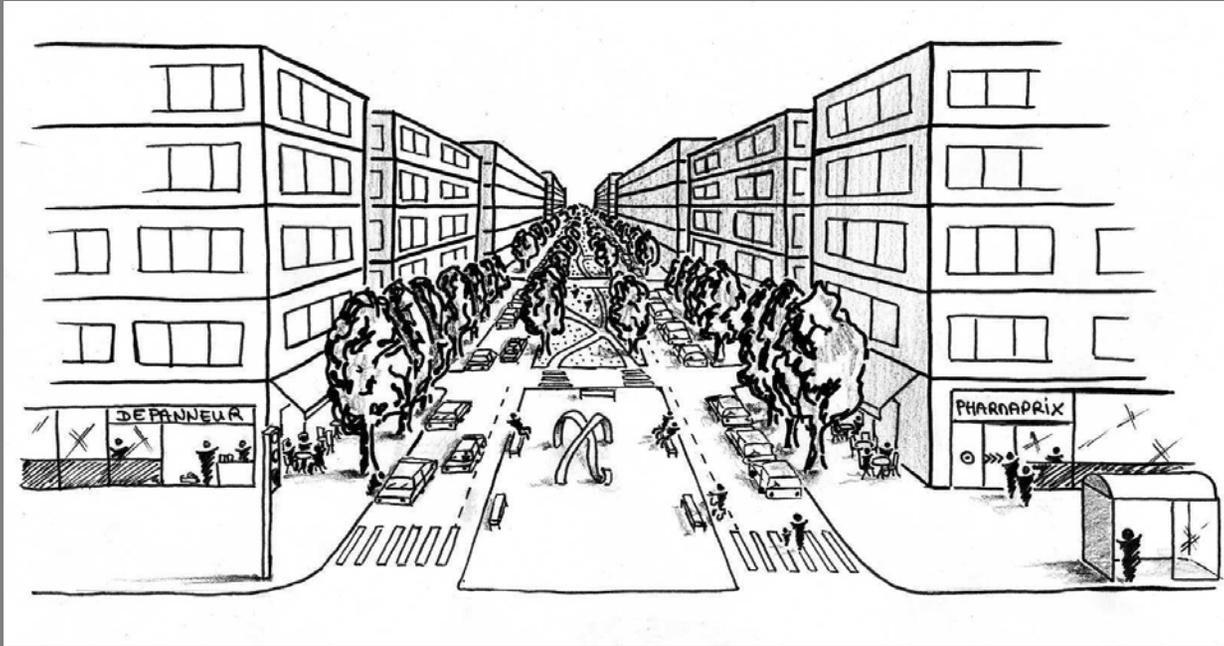


Changement de caractère à long terme

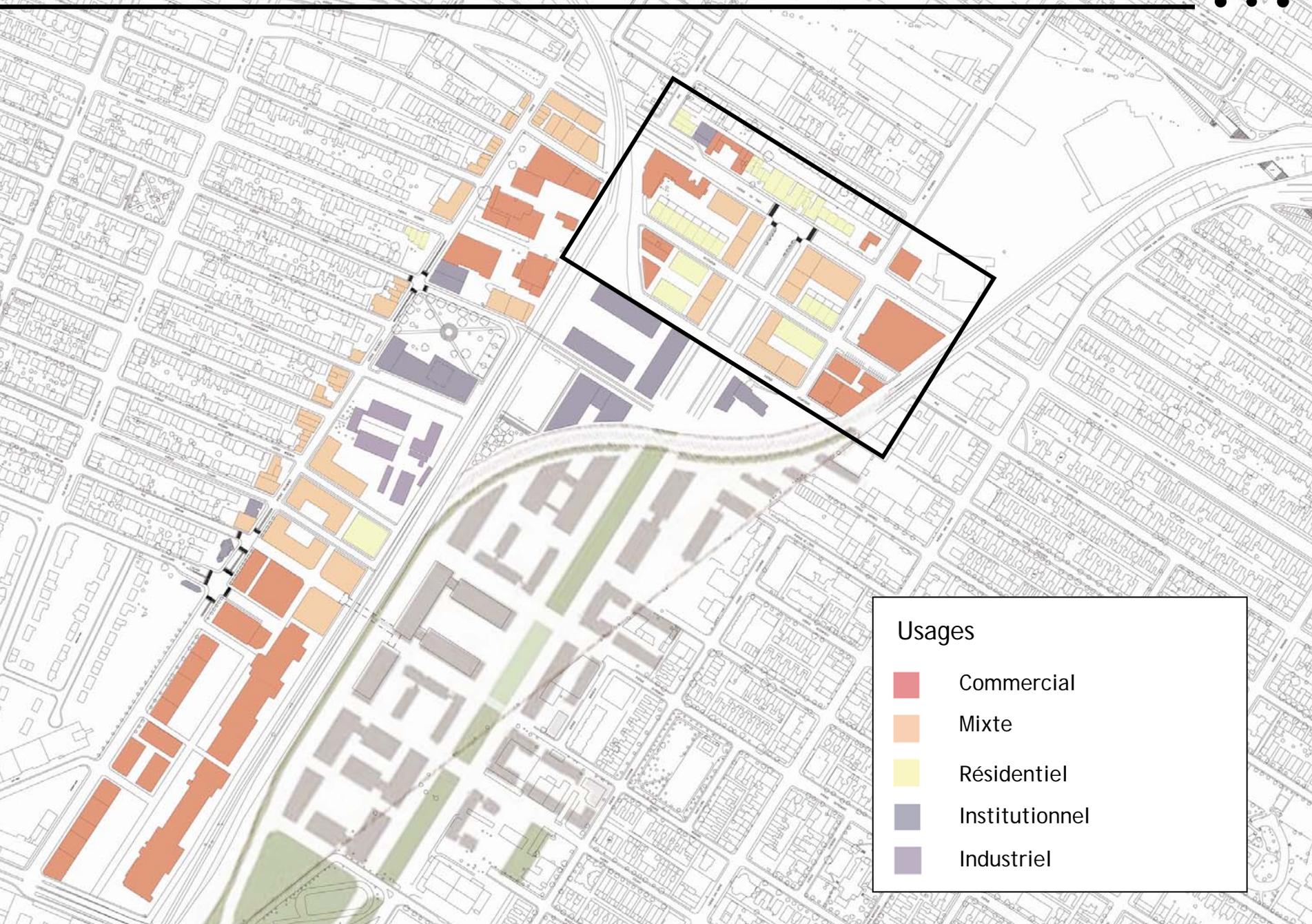


- Rénovation du tissu existant.
- Augmentation de l'offre de logements en réponse à l'implantation du campus.

Ambiances recherchées



Utilisation du sol au long terme



Gabarits et hauteurs des bâtiments



Évaluation du projet
par rapport aux objectifs de départ

Objectif	Réponse
Désenclaver les secteurs aux abords du nouveau campus universitaire	<ul style="list-style-type: none">•Création de deux liens dynamiques nord-sud•Prolongement de l'esplanade
Restructurer les secteurs aux abords du nouveau campus universitaire	<ul style="list-style-type: none">•Changement des usages•Densification et redéveloppement du tissu urbain•Réhabilitation des bâtiments architecturalement intéressants
Privilégier le transport actif et le transport en commun	<ul style="list-style-type: none">•Création de pôles dynamiques et mixtes autour des noeuds de transports en commun•Prolongement du réseau cyclable



Le développement et l'aménagement des abords du Campus universitaire de la gare de triage d'Outremont

Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique sur le dossier des Projets de règlements P-06-069 et P-04-047-34 : Implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont.

Présenté mercredi, le 4 avril 2007

Préparé par :

Daphne Ferguson
daphne.ferguson@gmail.com

Camille Guignan
camille.guignan@gmail.com

Ana Manescu
anamanescu@yahoo.ca

Sarah Schiff
sarah.schiff@umontreal.ca

Lana Simic
lane.simic@umontreal.ca

Ce mémoire regroupe les interventions proposées aux abords du nouveau Campus universitaire projeté sur le site de l'ancienne gare de triage d'Outremont, tout en étant encadré par l'analyse du site et des impacts engendrés par l'implantation du Campus. Ces réflexions ont été développées dans le cadre du projet d'atelier de maîtrise en urbanisme à l'université de Montréal dirigé par Mme. Marie Lessard et M. Michel Max Raynaud.

L'objectif premier était de formuler des propositions de réaménagement des secteurs limitrophes de la gare de triage, notamment du secteur Atlantic, faisant partie de l'arrondissement Rosemont-Petite Patrie et du secteur Beaumont, compris dans l'arrondissement Villeraie - Saint-Michel - Parc-Extension.

L'analyse du site et des impacts du projet relève de plusieurs contraintes au niveau de l'intégration de ce dernier dans son milieu.

Il s'agit principalement d'un enclavement des secteurs limitrophes causé par la présence de la voie ferrée, repoussée au nord de la gare de triage, d'une considérable augmentation de la circulation, et d'une déstructuration de la trame urbaine comme résultat de la nature industrielle de ces zones. En fait, bien que l'arrivée du nouveau Campus présente une intéressante opportunité de dynamiser et de requalifier ces secteurs de caractère industriel, très peu de liens ont été projetés entre le projet et ses secteurs avoisinants.

Trois lignes directrices découlent du diagnostic des atouts et des contraintes de ces zones : tout d'abord, la mise en valeur des pôles de transports en commun, notamment du métro Acadie et de la gare du train de banlieue projetée, ensuite, la création de nouveaux liens entre le campus et ces abords, et enfin, la restructuration de ces zones qui s'inspirent de la trame urbaine des quartiers dont elles font partie.

Les interventions proposées pour le sous-secteur Atlantic reposent sur l'idée de prolonger l'Esplanade du nouveau Campus de l'Université de Montréal jusqu'à l'avenue du Parc. Pour mieux définir l'aboutissement de l'Esplanade, nous suggérons une place minérale animée par la présence des commerces au rez-de-chaussée des deux côtés de l'Esplanade. Représentant l'accès principal au Campus, le prolongement est une proposition à court terme. Pour maximiser le potentiel de ce secteur, sa restructuration est prévue par un l'ajout de logements sociaux, abordables, privés ou locatifs. Cette restructuration dont la réalisation prévue est graduelle comprend également la requalification des espaces publics, ainsi que le soutien de certaines activités commerciales déjà présentes.

Afin de mettre en valeur le transport en commun et les accès piétons nord-sud, nous suggérons une restructuration sur l'axe de l'avenue Birnam entre la gare de train projetée et le métro Acadie. Cet axe sera structuré autour d'une rue réservée aux piétons et aux cyclistes entre la rue Beaumont et les voies ferrées. De nouvelles constructions sur les deux côtés de la rue prévoient accueillir des bâtiments mixtes d'usage commercial et résidentiel. Pour rendre l'accès entre le métro et la gare plus dynamique, la passerelle nouvellement projetée entre le campus et l'Arrondissement Parc-Extension aboutit dans un de ces bâtiments. En addition à la valorisation du lien nord-sud déjà amorcée dans le projet du Campus, nous proposons la création d'un deuxième lien sur l'axe de l'avenue de l'Épée, située dans le sous-secteur Beaumont-Est. Le lien est prévu sous forme de

tunnel cycliste et piéton passant en dessous de la voie ferrée. Avec une reconfiguration des bâtiments du campus, cet axe pourrait éventuellement accueillir une rue véhiculaire dans le plus long terme. Les terrains vacants à l'ouest de cette rue présentent une grande opportunité d'augmenter l'offre d'espaces verts dans le quartier. Dans le plus long terme, il est projeté que le site, présentement occupé par l'entreprise Brault et Bouthillier, soit reconverti à des fins récréatives et communautaires.

Enfin, certaines autres interventions visent le site dans son ensemble. En effet, il est également question d'un axe véhiculaire est-ouest ainsi que d'une piste cyclable longeant, les voies ferrées du côté nord afin de contribuer au désenclavement du secteur Beaumont. La piste cyclable est prévue d'être raccordée au réseau cyclable existant par liaison avec la piste projetée sur la rue Jean Talon. Une réaffectation de toutes les intersections majeures pourrait soutenir l'accès sécuritaire au campus par des modes de transport doux.

Nous espérons que nos réflexions sur les abords de la Gare de triage vous assisteront à voir le grand potentiel de développement et de désenclavement possible grâce l'implantation du projet de l'Université de Montréal.

Aménagement des abords du nouveau campus de l'Université de Montréal

Daphne Ferguson
Camille Guignan
Ana Manescu
Sarah Schiff
Lana Simic

Mémoire présenté dans la cadre des consultations publiques sur l'Implantation d'un
campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont

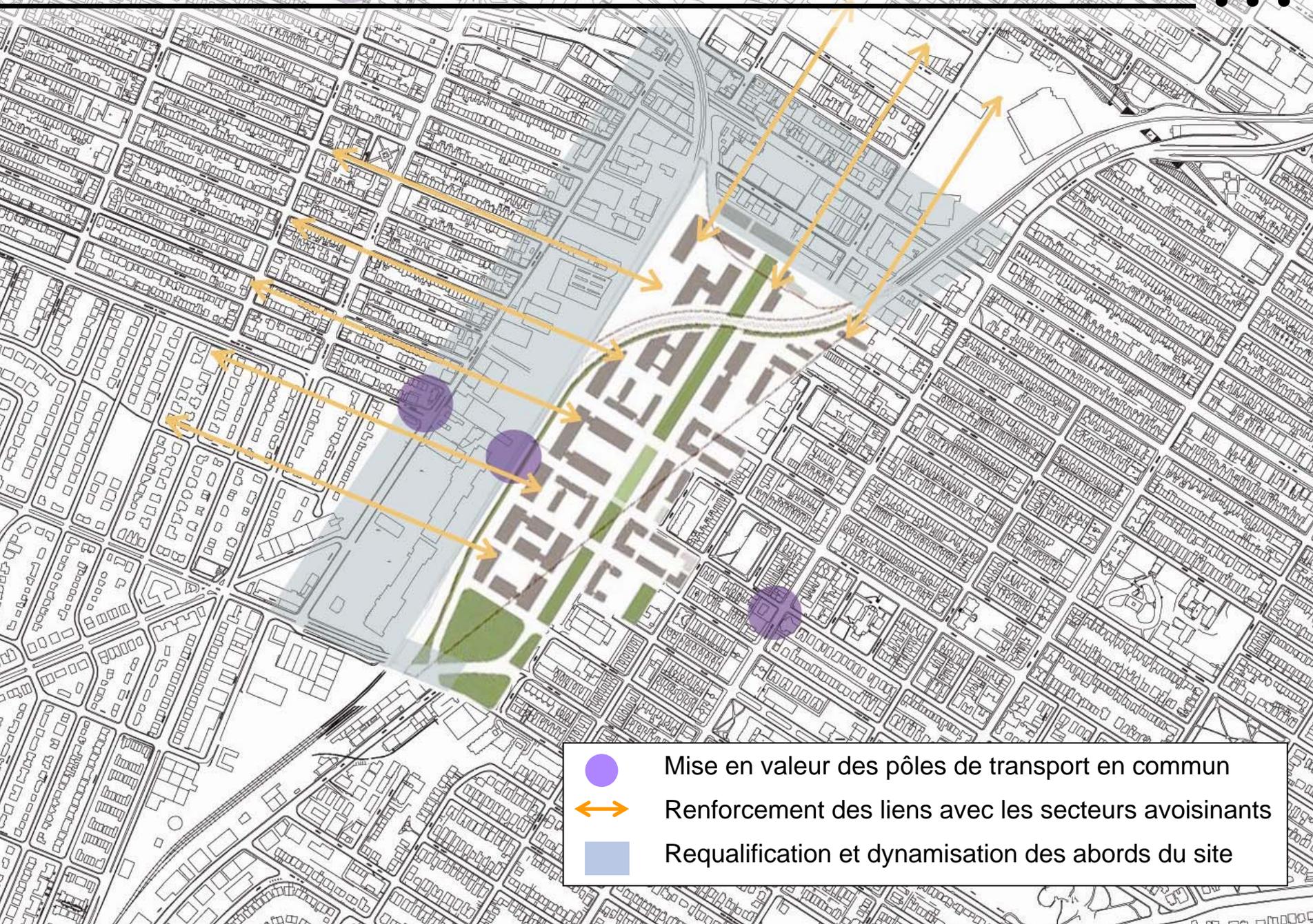
Avantages :

- Redéveloppement d'une friche urbaine
- Stratégie verte innovatrice (LEED-ND)
- Création d'un axe est-ouest
- Amélioration du cadre de vie (création d'une promenade et des espaces verts)
- Réponse à un manque de résidences universitaires
- Opportunité de désenclaver les secteurs environnants

Inconvénients :

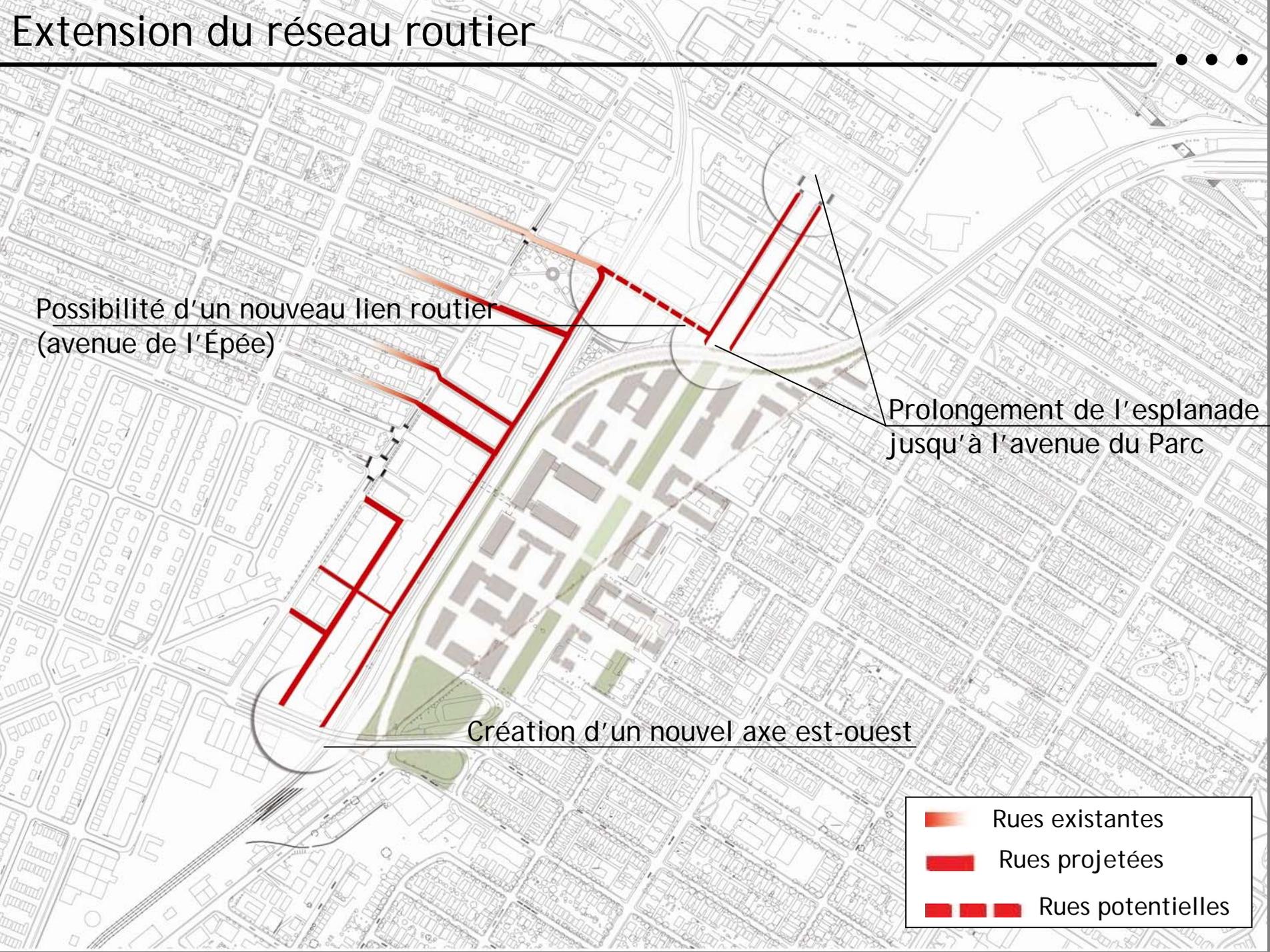
- Liens avec le nord et est du campus peu développés
- Barrières visuelles et spatiales des voies ferrées
- Congestion des axes routiers
- Le nouvel emplacement du cour de travaux publics renforce l'enclavement de Parc-Extension

Lignes directrices et objectifs poursuivis



-  Mise en valeur des pôles de transport en commun
-  Renforcement des liens avec les secteurs avoisinants
-  Requalification et dynamisation des abords du site

Extension du réseau routier



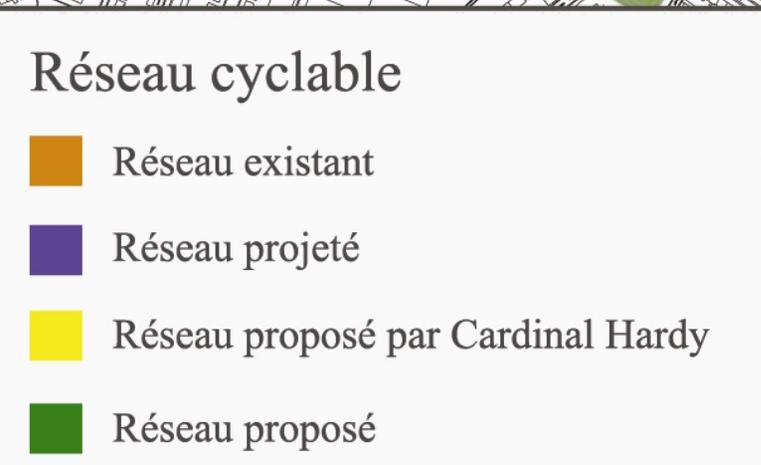
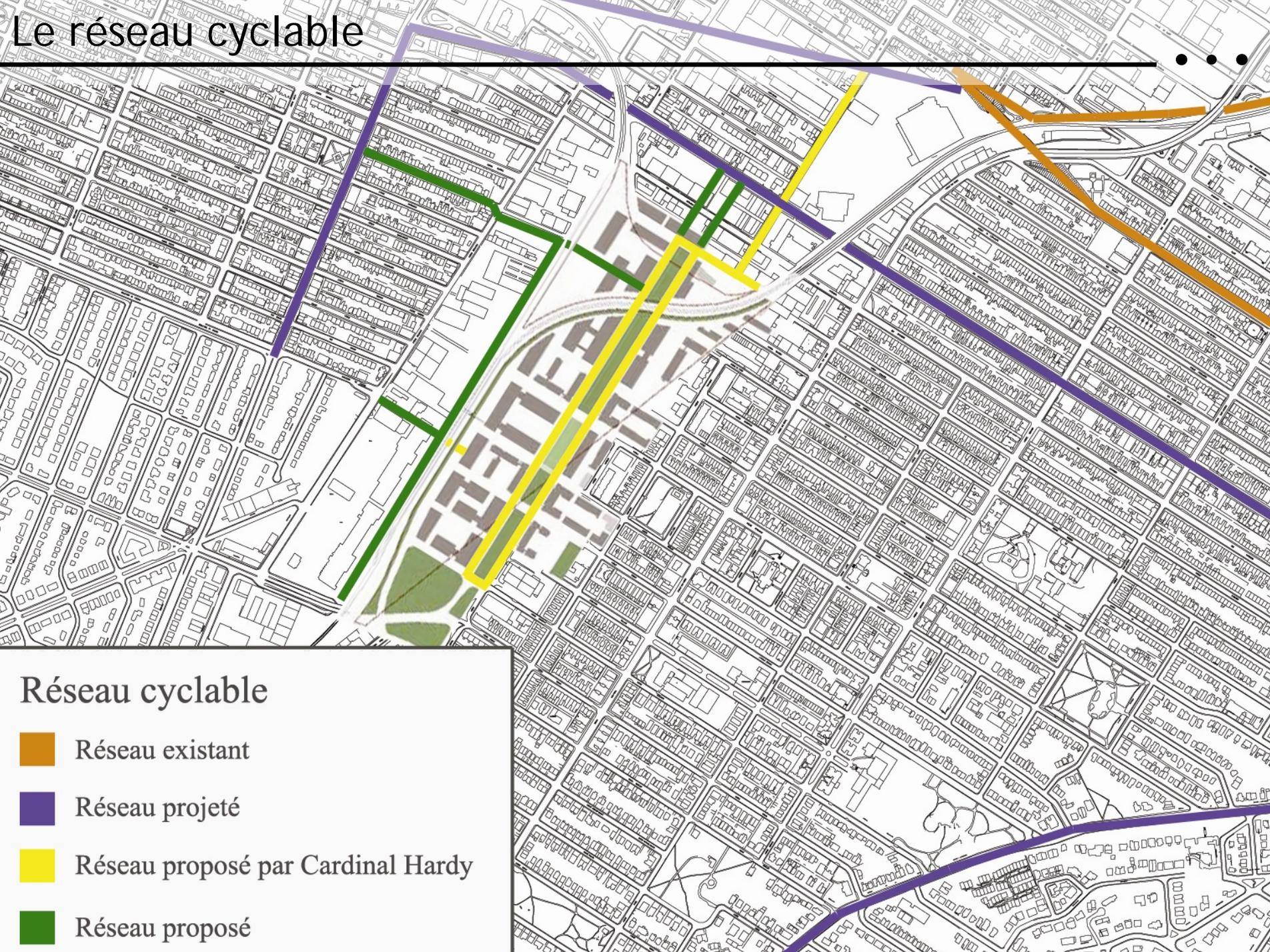
Possibilité d'un nouveau lien routier
(avenue de l'Épée)

Prolongement de l'esplanade
jusqu'à l'avenue du Parc

Création d'un nouvel axe est-ouest

-  Rues existantes
-  Rues projetées
-  Rues potentielles

Le réseau cyclable

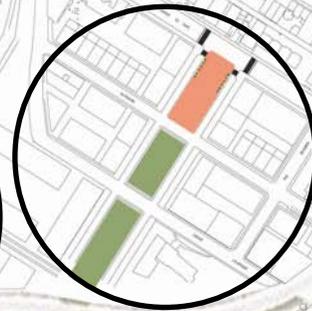


Réseau cyclable

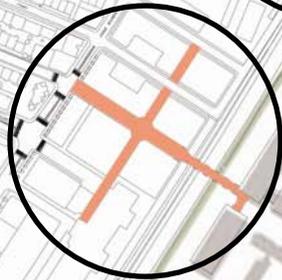
- Réseau existant
- Réseau projeté
- Réseau proposé par Cardinal Hardy
- Réseau proposé

Espaces publics et verts

Pôle récréatif et culturelle



Prolongement de l'esplanade



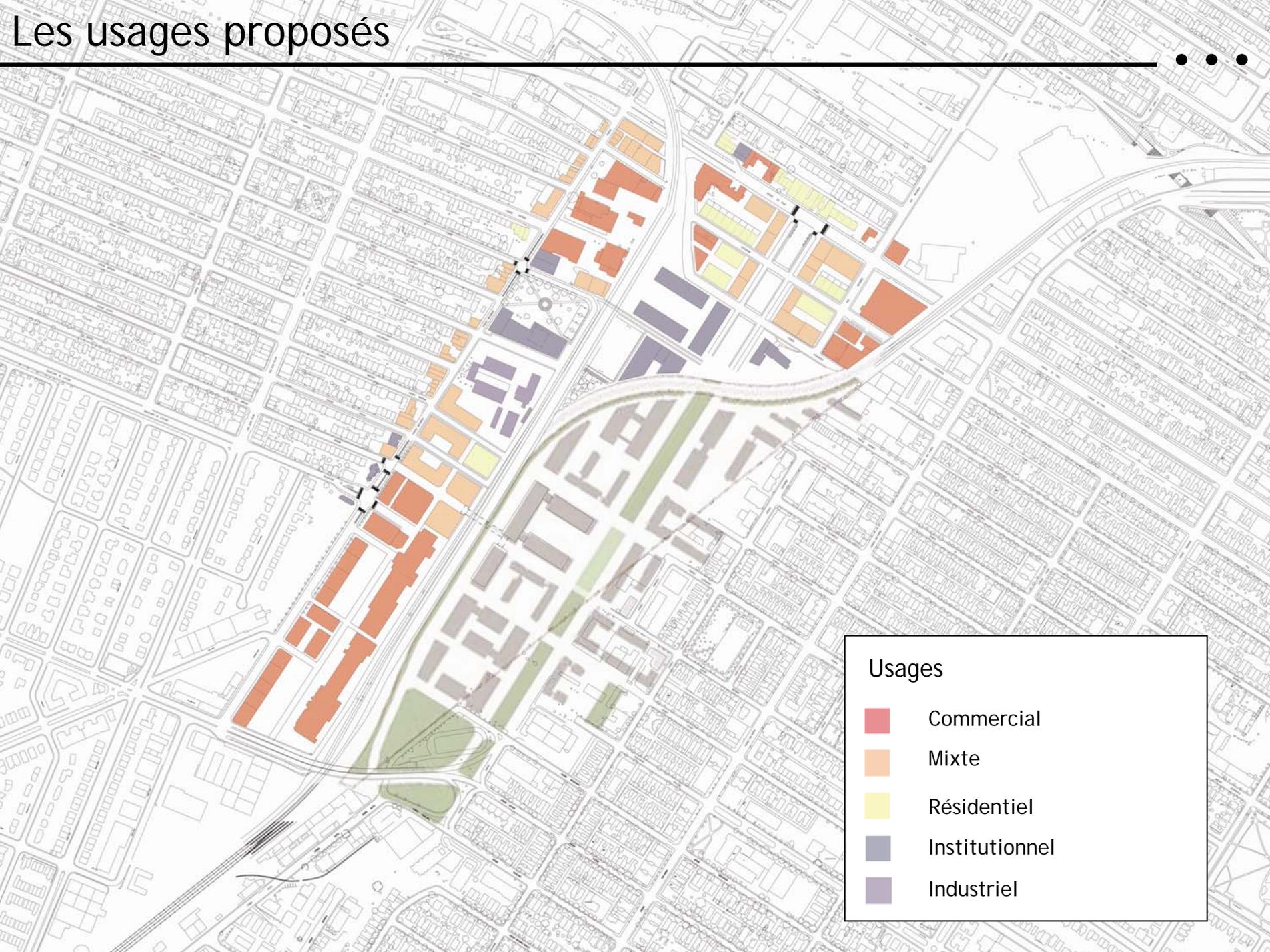
Lien et réseau piéton

Espaces publics et verts

■ Places et rues piétonnes

■ Parcs et espaces verts

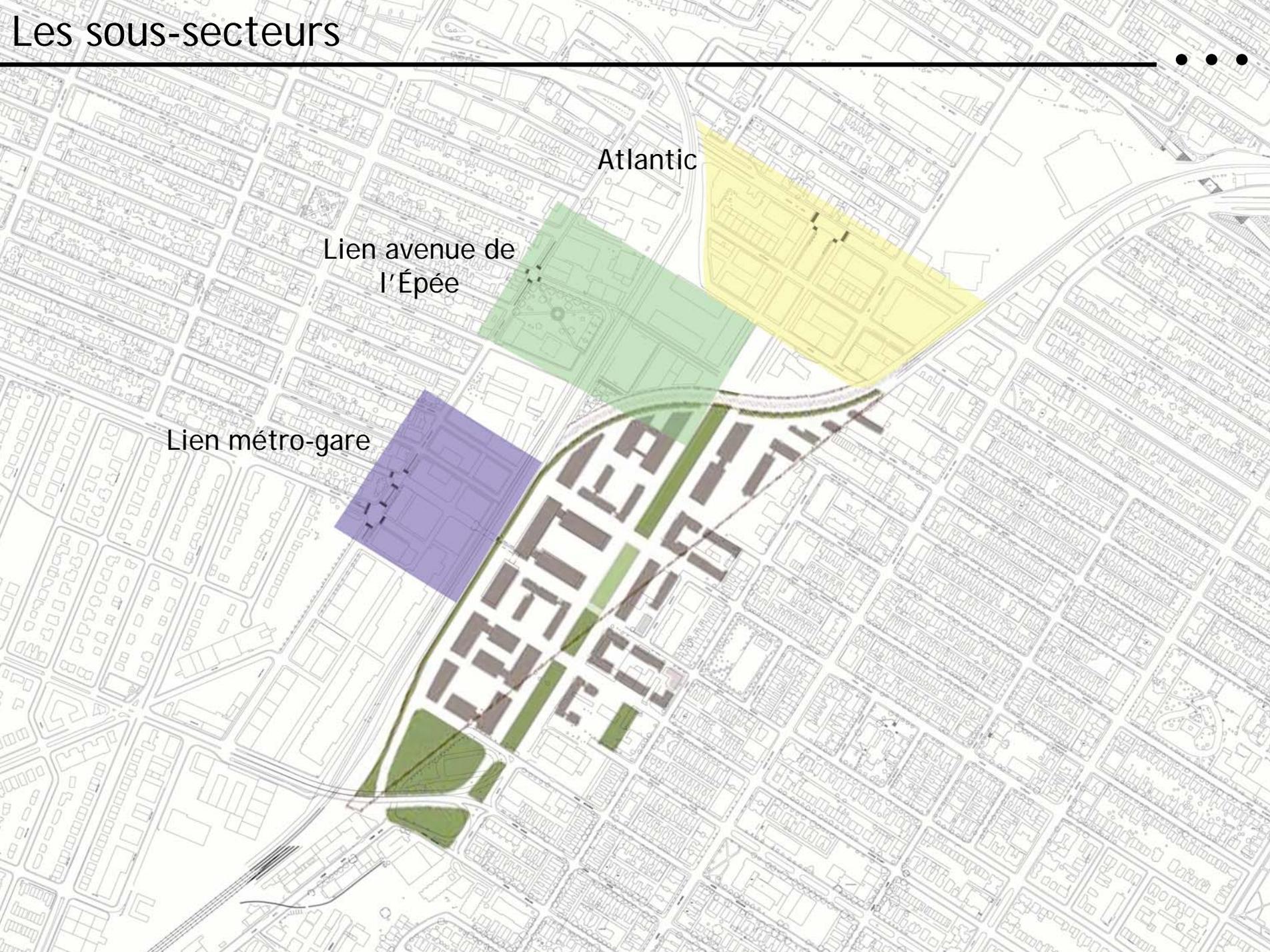
Les usages proposés



Usages

- Commercial
- Mixte
- Résidentiel
- Institutionnel
- Industriel

Les sous-secteurs



Atlantic

Lien avenue de l'Épée

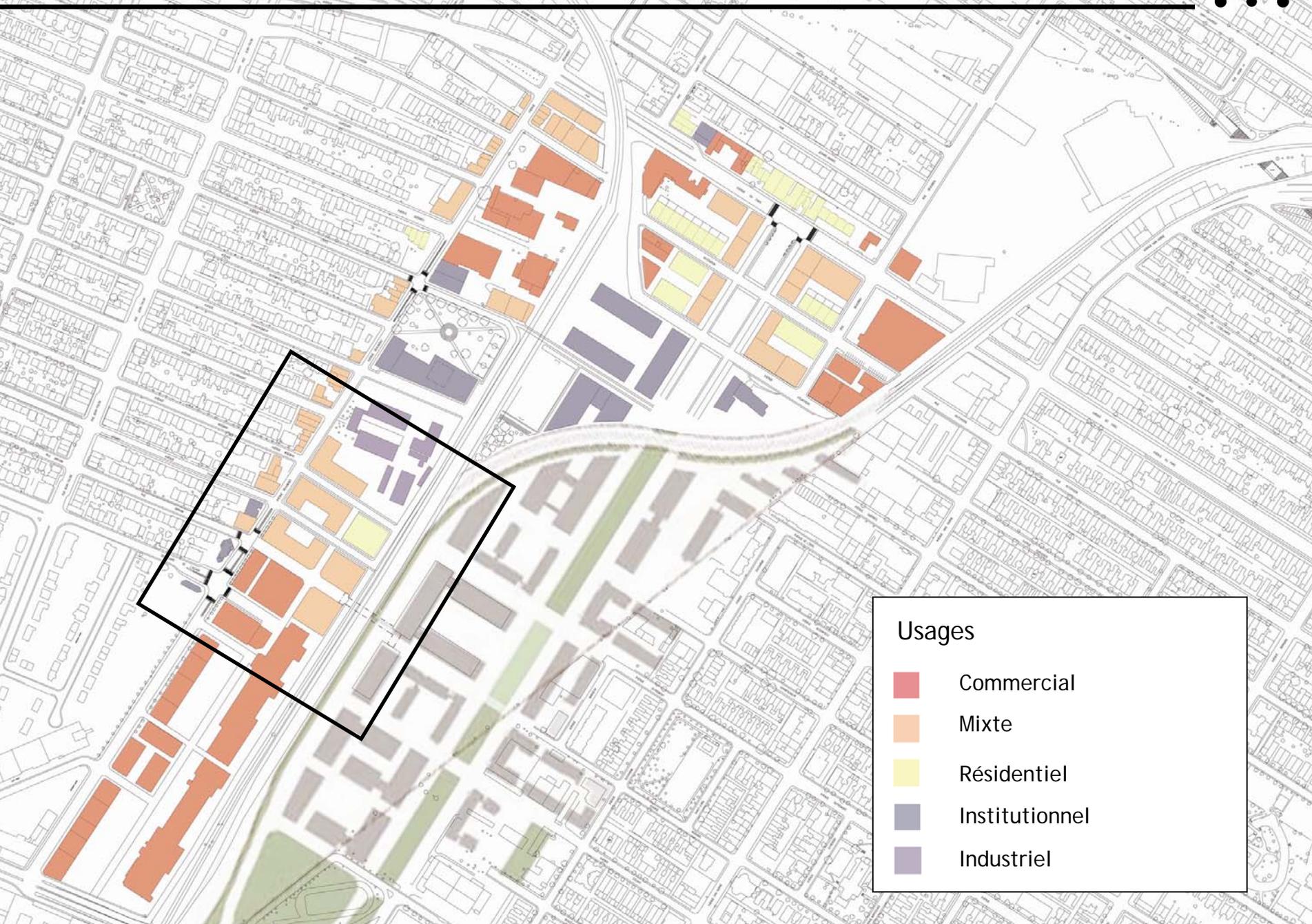
Lien métro-gare

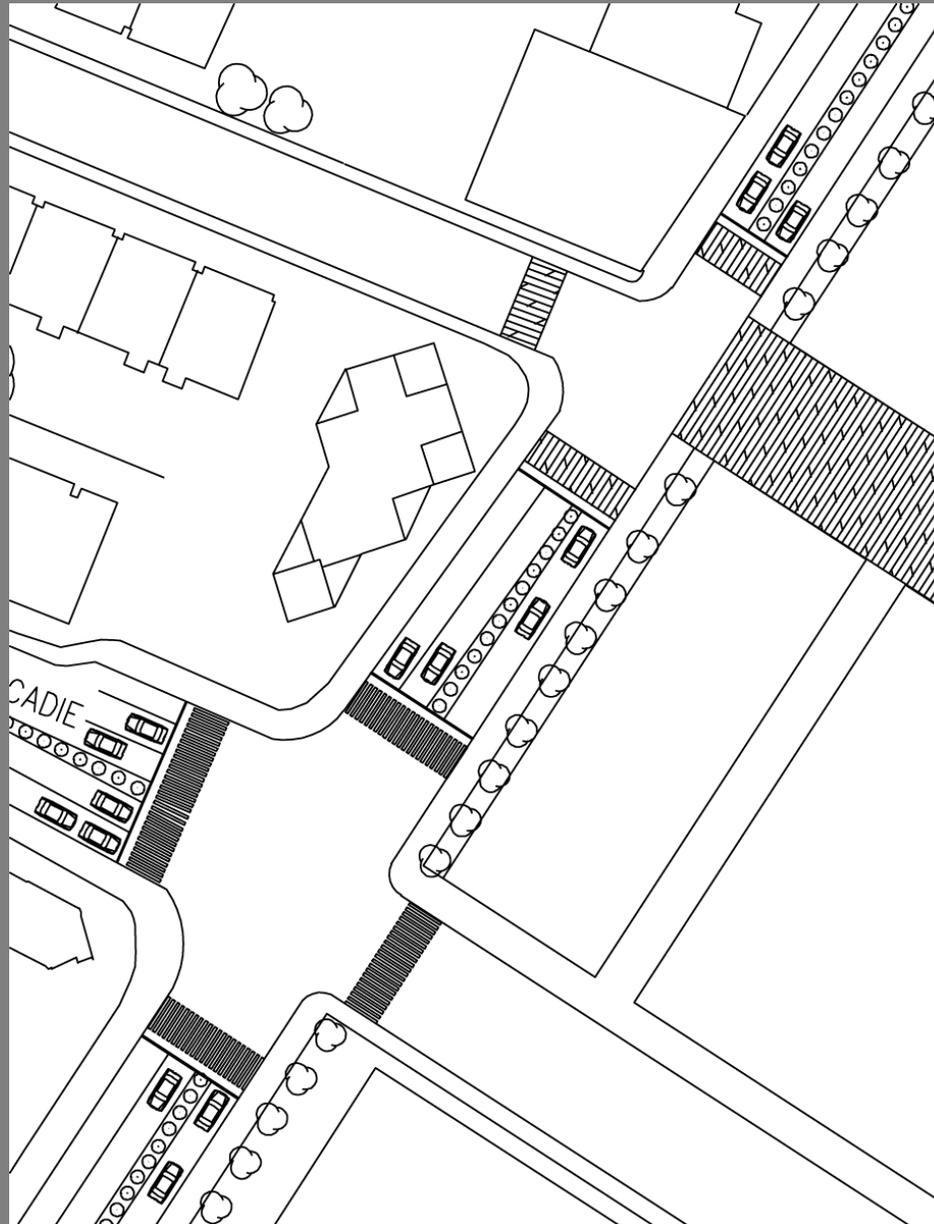
Sous secteur lien métro-gare

Emplacement du nouveau lien métro-gare

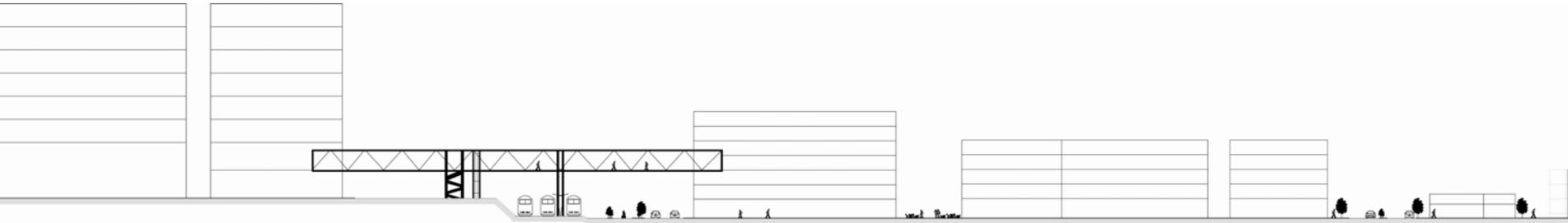


Utilisation du sol au long terme

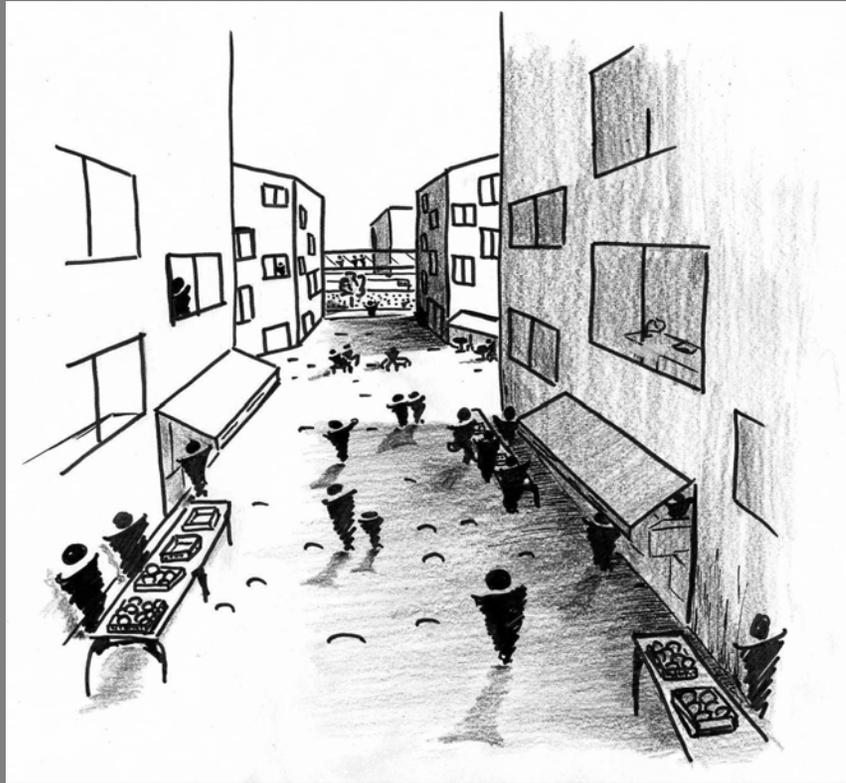




Coupe lien métro-gare

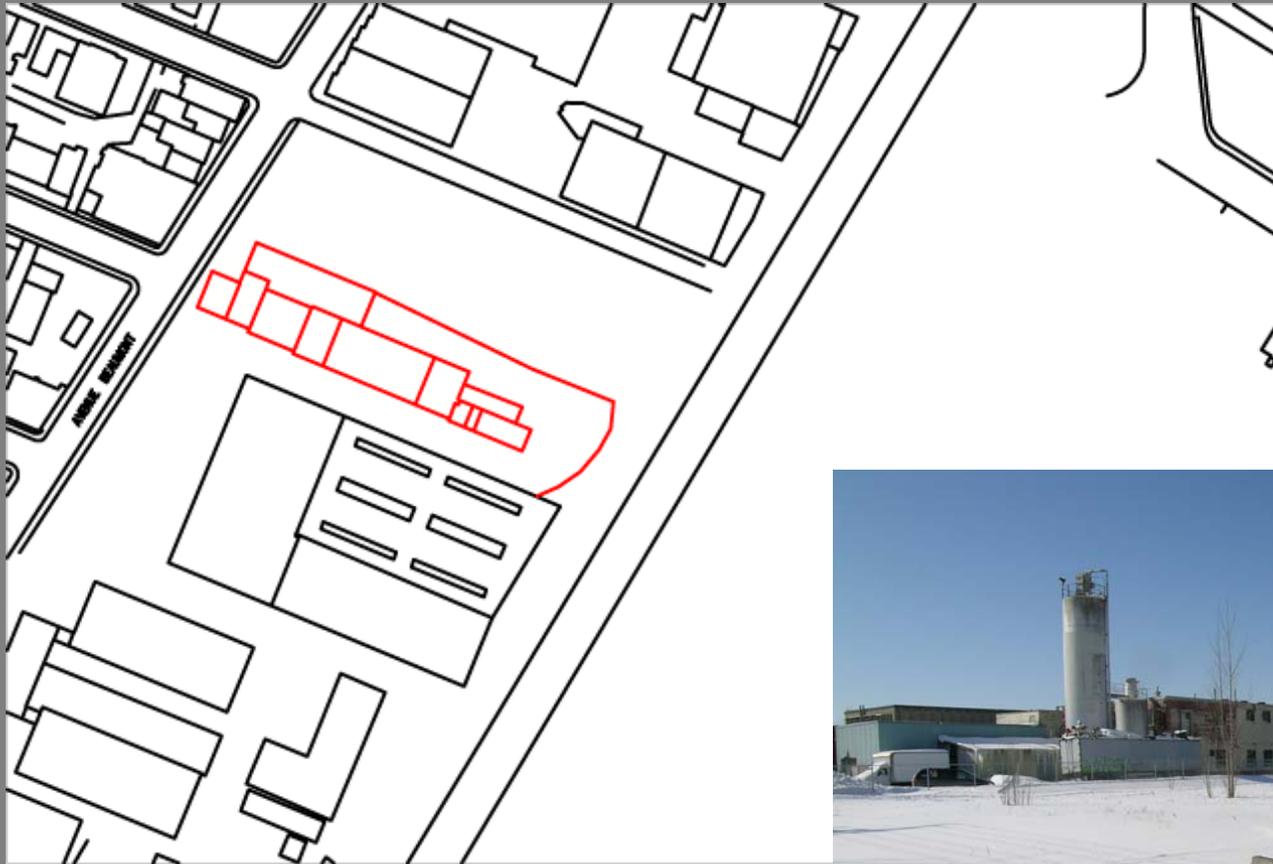


Ambiances recherchés

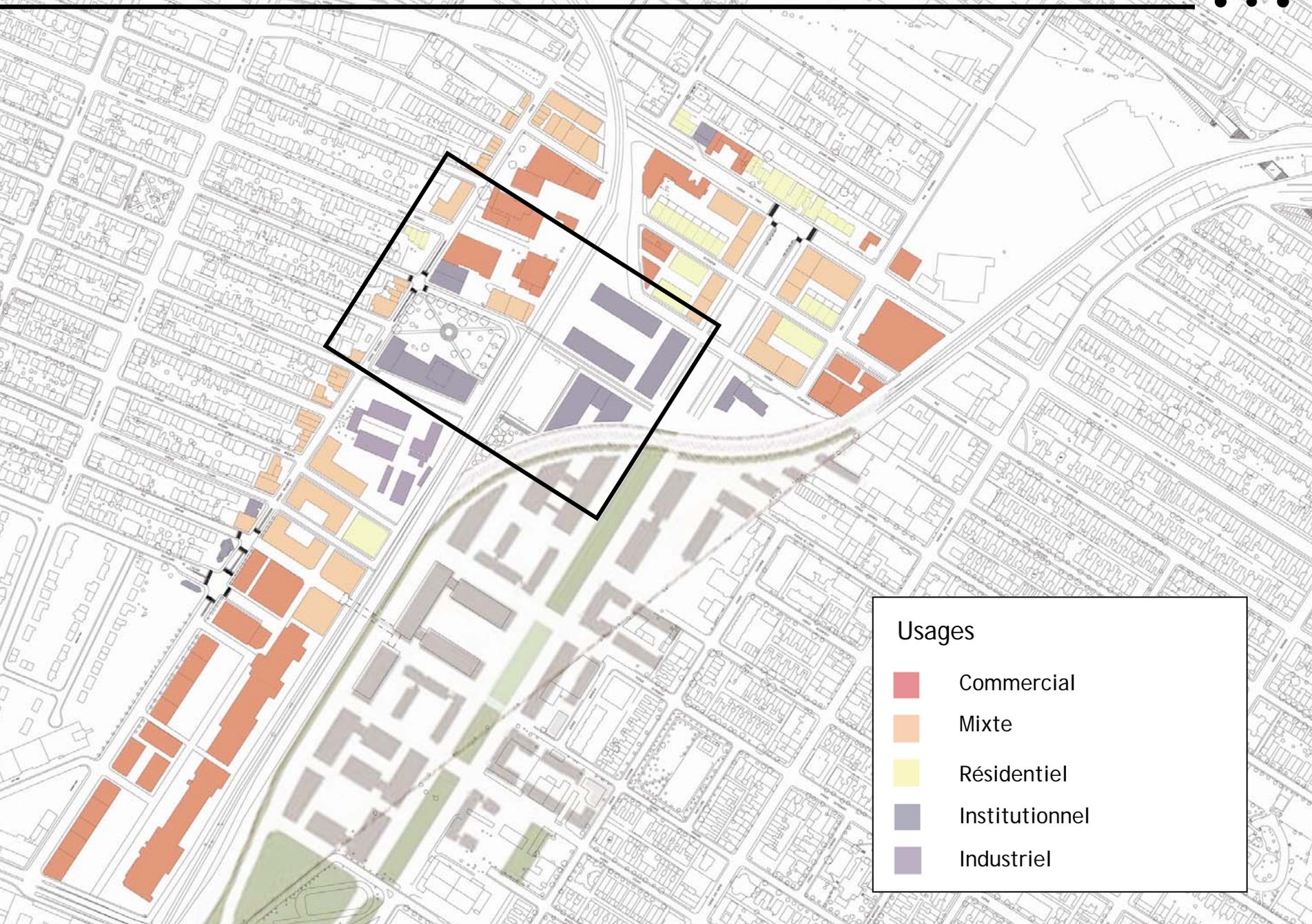


Sous secteur lien de l'Épée

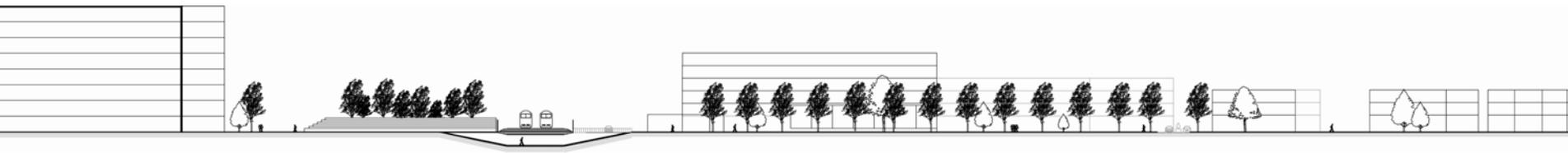
Emplacement du nouveau pôle récréatif et lien nord-sud



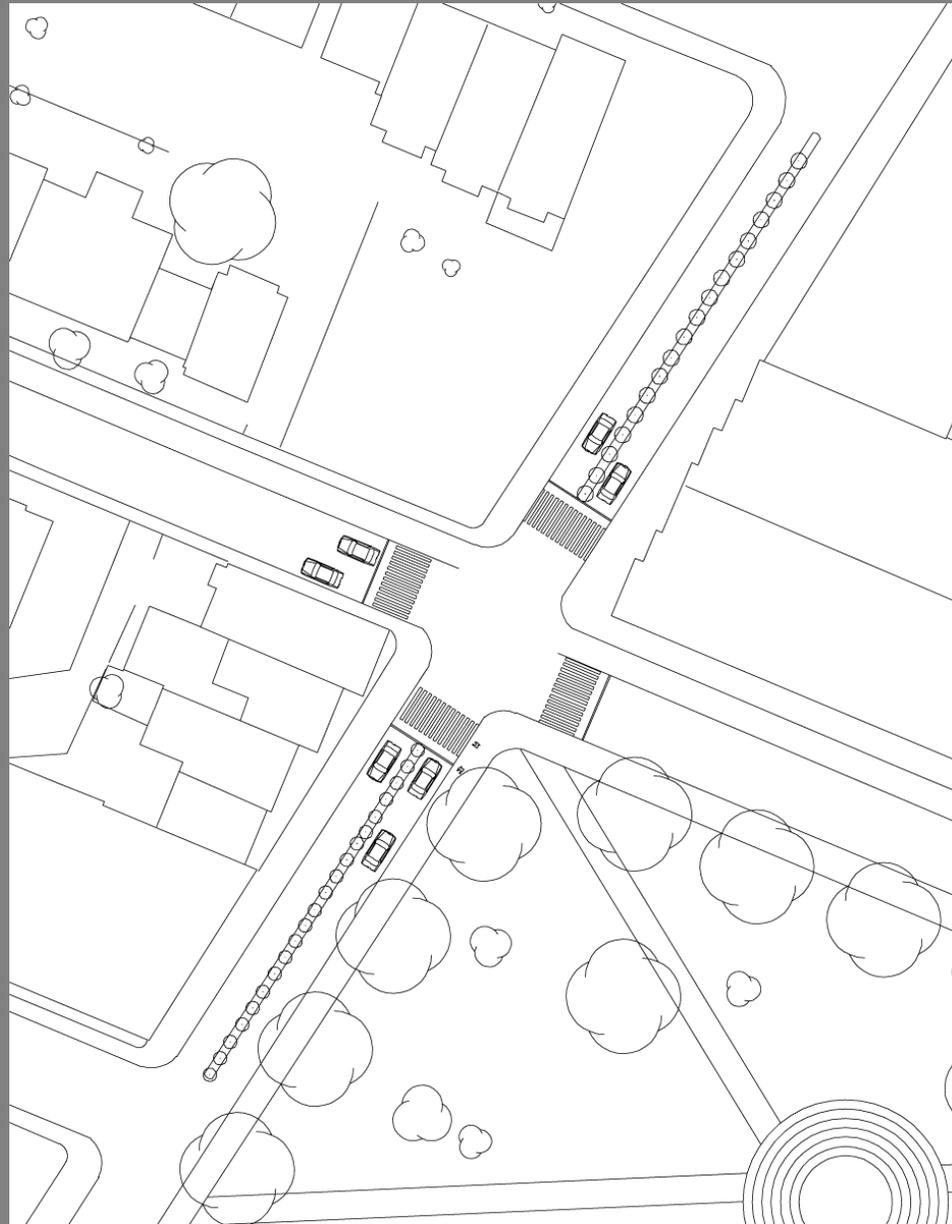
Utilisation du sol au long terme



Coupe lien de l'Épée



Traitement de l'intersection Beaumont - de l'Épée



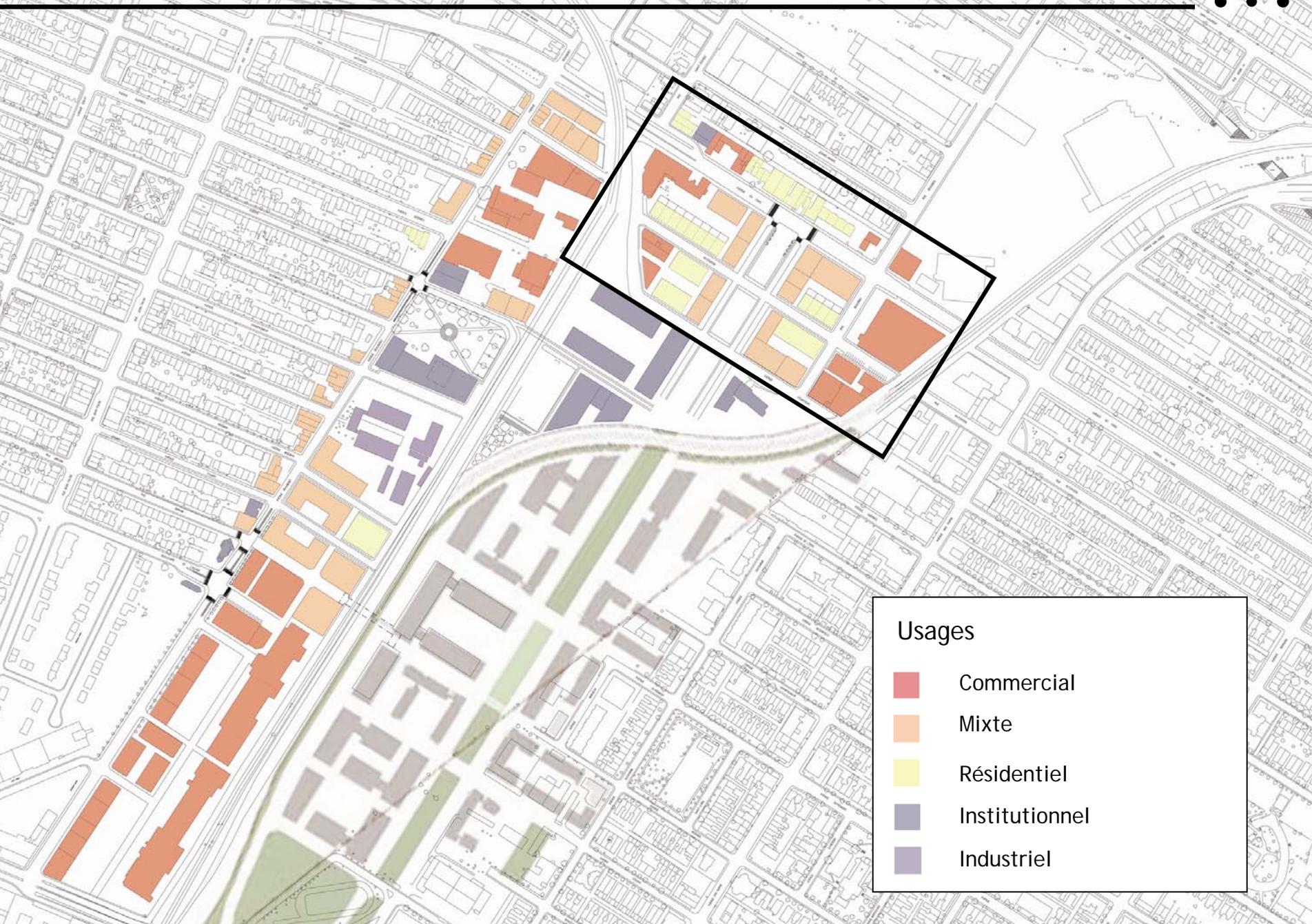
A white L-shaped graphic element consisting of a horizontal line on top and a vertical line on the right, framing the text.

Sous secteur Atlantic

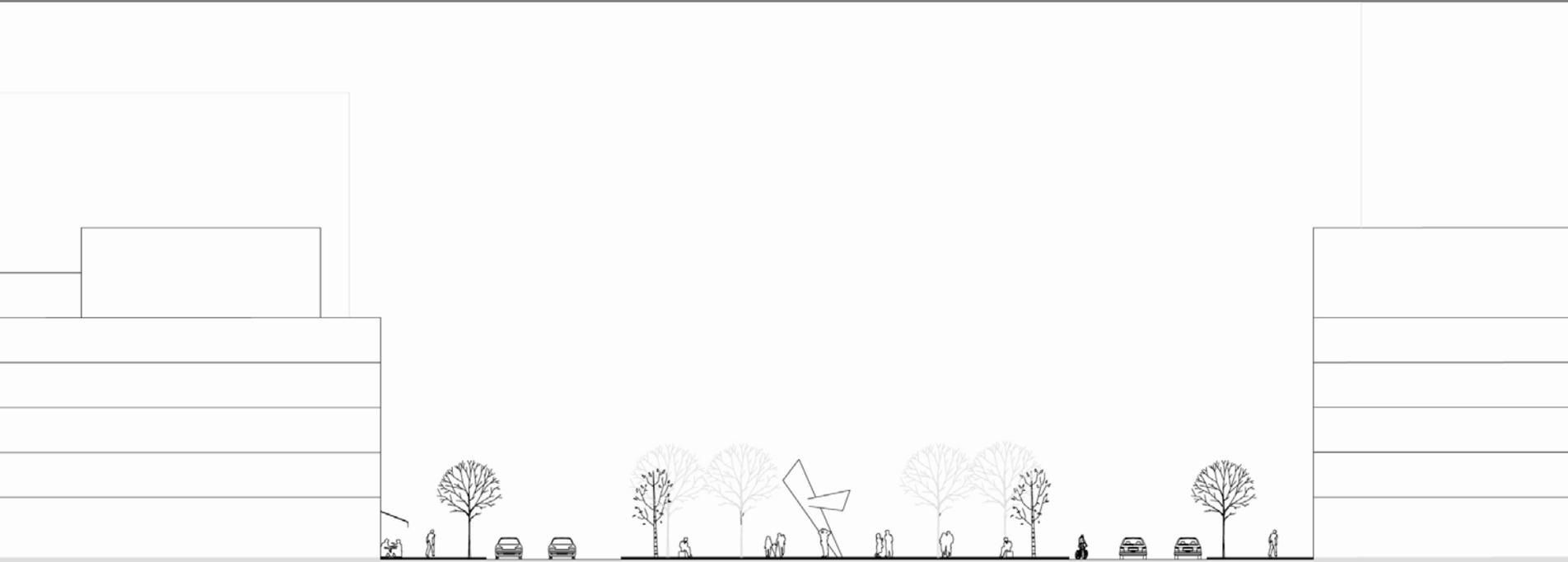
Emplacement du prolongement de l'esplanade



Utilisation du sol au long terme



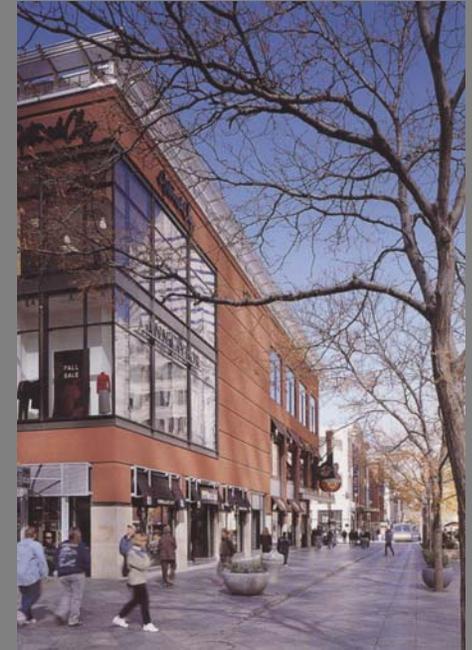
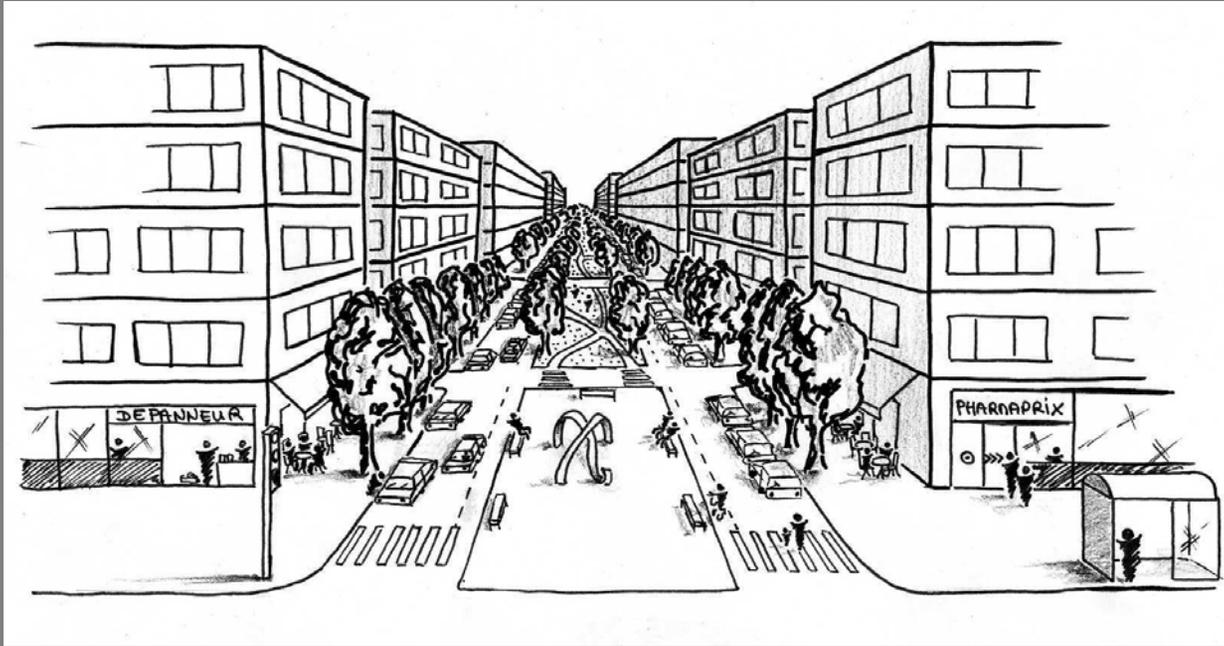
Coupe de l'extension de l'esplanade



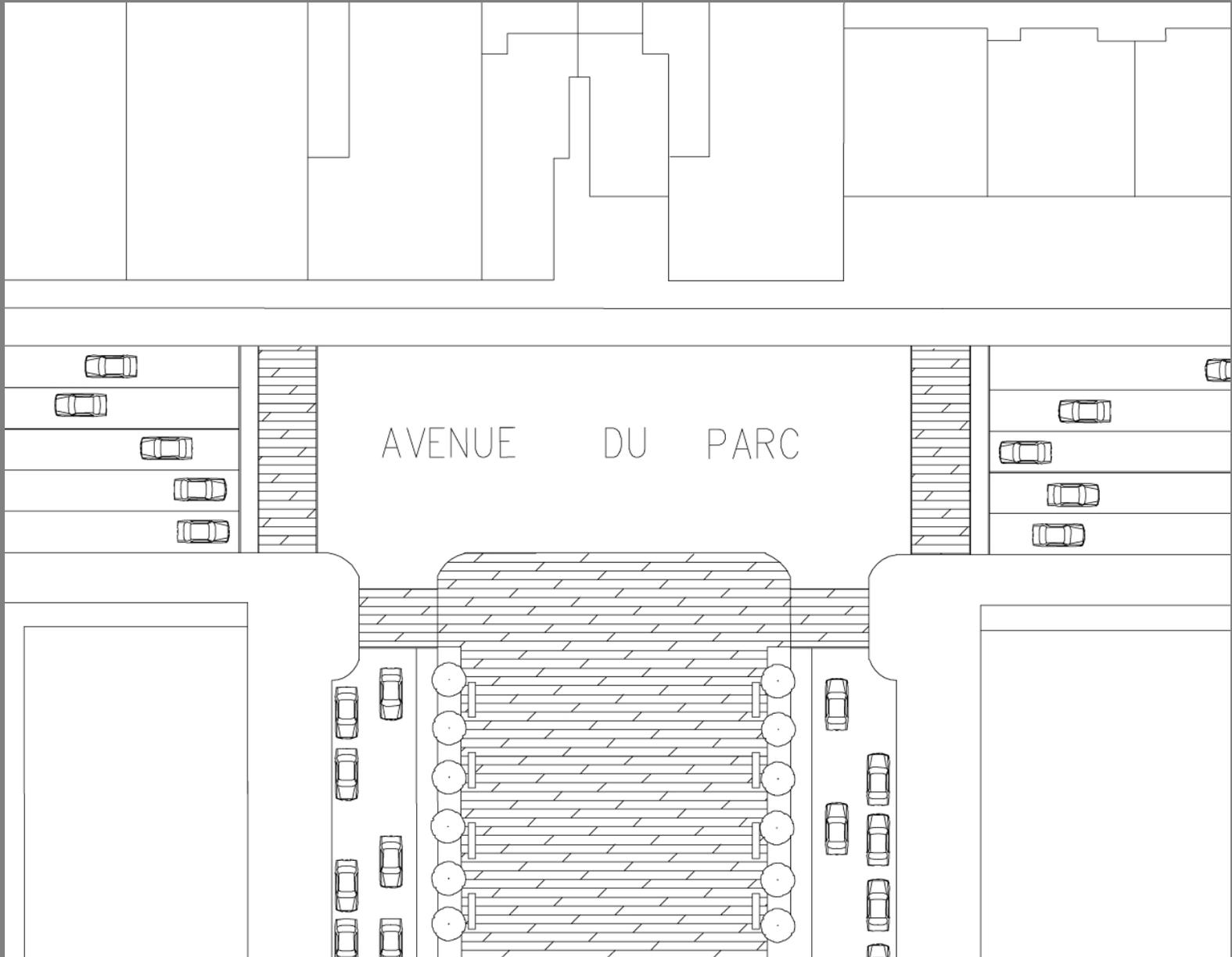
Gabarits et hauteurs des bâtiments



Ambiances recherchés



Traitement de l'intersection avenue du Parc - l'esplanade



Évaluation du projet
par rapport aux objectifs de départ

Objectif	Réponse
Désenclaver les secteurs aux abords du nouveau campus universitaire	<ul style="list-style-type: none">•Création de deux liens dynamiques nord-sud•Prolongement de l'esplanade
Restructurer les secteurs aux abords du nouveau campus universitaire	<ul style="list-style-type: none">•Changement des usages•Densification et redéveloppement du tissu urbain•Réhabilitation des bâtiments architecturalement intéressants
Privilégier le transport actif et le transport en commun	<ul style="list-style-type: none">•Création de pôles dynamiques et mixtes autour des noeuds de transports en commun•Prolongement du réseau cyclable