

Consultation publique
Projets de règlement P-06-069 et P-04-047-34 relatifs à l'implantation d'un campus de
l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont

Mémoire

Annie Chélin
Résidente d'Outremont
Membre-fondateur du Groupe de recherche Architecture, Ville et Société

Le 29 mars 2007

Introduction

« Le plan d'urbanisme doit être la norme ».

Cette déclaration du maire Tremblay lors de la remise de son rapport sur la politique de consultation publique en matière d'urbanisme en 2000, à laquelle je souscris entièrement, indique précisément que tout nouveau projet de règlement qui déroge au plan d'urbanisme et par conséquent bouleverse le consensus socio-spatial et politique qui l'a mis en place est a-normal.

Par conséquent, la demande de dérogation doit être traitée avec sérieux, prudence, équité et rationalité.

Quand un projet dérogatoire est soumis à la consultation publique, le processus se doit de respecter l'intelligence des citoyens (à la fois résidents et contribuables), de leur fournir les informations pertinentes pour qu'ils puissent se forger un jugement, exprimer des opinions fondées sur des données tangibles et explicites. D'où l'importance de la transparence dans la conduite du dossier auprès des citoyens par les instances concernées, c'est à dire la Ville et le promoteur.

Commentaires

Commentaires relatifs à l'absence des données financières

L'objet de cette consultation publique où les avis des citoyens sont demandés suite à une résolution du conseil municipal est un projet de règlement qui déroge à la réglementation actuelle adoptée en 1999 par l'administration Unterberg. Les règlements concernés sont les règlements 1177, 1176, 1178, 1179, 1189. Le règlement 1177, en particulier, concerne le zonage. Ce zonage doit être modifié pour passer de la catégorie résidentielle actuelle à la catégorie institutionnelle projetée. Et cette modification est assortie d'une modification de hauteurs.

Les impacts des dérogations sur la morphologie urbaine, sur les infrastructures, sur la voirie, sur la circulation, etc ... ont été mis à la disposition des citoyens pour consultation.

Les citoyens n'ont disposé d'aucun élément tangible, d'aucun rapport, d'aucune étude, d'aucun avis des services publics sur les impacts financiers du projet. Pourtant le zonage à l'étude aura, nécessairement, des impacts financiers, en particulier sur Outremont.

Au terme de la consultation et malgré les questions posées aux séances de consultation, les citoyens n'ont reçu aucun élément d'information rationnel au sujet du coût des infrastructures, du cadre financier, de l'impact sur les comptes de taxes et sur la dotation de l'arrondissement, de l'évaluation monétaire relative aux échanges de terrains. Les seules informations transmises sont que le coût des infrastructures serait de 120 millions (lesquels seront financés à hauteur de 30 millions par le gouvernement du Québec), que les retombées fiscales seraient de 18 M\$ pour la ville de Montréal et que les dépenses de fonctionnement annuelles supplémentaires seraient de 7 M\$. Les citoyens doivent se contenter de ces seuls chiffres écrits à l'encre noire sur du papier. Alors que ce projet met à contribution les finances publiques tant dans sa réalisation que dans sa gestion urbaine, est-ce acceptable?

Note : On se souvient qu'une étude financière avait été produite pour le projet de 1994 (voir annexe 1). Des questions se posent aujourd'hui quant à la transparence des pratiques en matière de dérogation au zonage dans la nouvelle ville de Montréal.

Commentaires relatifs à l'aménagement du site et à la circulation

L'esplanade centrale qui se veut l'épine dorsale du concept vient de nulle part et ne débouche sur nulle part puisqu'elle s'accroche à l'ouest sur le piteux viaduc Rokland et frappe à l'est le mur des immeubles médiocres de la rue Durocher en plus de forcer la circulation en baïonnette vers l'avenue du Parc.

Ce schéma urbain n'est pas sans rappeler, à moindre échelle, la rue Bernard entre les avenues Outremont et Mc Eachran, la rue Dollard entre les rues Bernard et Van Horne, l'avenue Outremont entre Bernard et Van Horne, autant de rues qui s'élargissent sur un court tronçon sans établir de continuité urbaine.

Le viaduc Rockland a été construit pour créer un lien fonctionnel entre Outremont et Ville Mont-Royal. Par la suite, dans le processus de développement de la grande ville, il est devenu un axe de transit entre la banlieue et le centre ville : ceci a détourné les rues Davaar,

Rockland et Mc Eachran de leur vocation de rues résidentielles pour les consacrer, avec le temps, voies de transit (aux comptages automobiles inacceptables), une aberration à corriger structurellement.

La problématique de ce viaduc est à poser, certes, sous l'angle de la circulation, mais aussi sous celui de l'esthétique urbaine. Imaginons un instant les invités internationaux débarquer à Dorval et arriver sur le campus de l'UdM et dans ses laboratoires de recherche flambant neufs par le viaduc Rockland! Comme carte de visite, on peut faire mieux! Va-t-on laisser se faire un projet de 1 milliard de dollars et garder ce viaduc Rockland? L'échangeur des Pins a été détruit. Dans la même veine de reconquête d'une ville à visage humain, l'arrivée du campus sur le site de la cour de triage est une excellente occasion de reconfigurer la circulation dans ce secteur élargi en détruisant le viaduc Rockland et en redonnant aux trois rues Davaar, Rockland et Mc Eachran leur vocation première de rues résidentielles.

D'autre part, l'appropriation par le projet des rues d'Outremont dans le schéma de circulation autour du nouveau campus amène une hiérarchisation non équitable de la circulation automobile dans les rues autour du secteur.

Les mesures de mitigation que l'on ajoute à un schéma structurel de circulation ne sont que des mesures palliatives qui masquent un aménagement déficient. J'aimerais apporter en témoignage le cas de la mise en place de la voie réservée sur l'avenue du Parc qui a amené des dysfonctionnements dans le secteur limitrophe Outremont / Mile-End, lesquels se sont traduits par une augmentation de la circulation de transit qui était déjà importante. Ces dysfonctionnements devaient se régler par l'implantation de mesures de mitigation complémentaires à la mise en place de l'aménagement général. Celles-ci ont été implantées à la pièce, sans cohérence d'ensemble. Elles ont surtout permis aux élus de répondre à la carte à des intérêts clientélistes, récompensant les uns, ignorant les autres. Le sens unique vers le nord, prévu comme mesure principale de mitigation, n'a jamais été implanté.

L'approche d'aménagement qui prône des mesures de mitigation qui s'attardent aux conséquences sans attaquer les causes, est irresponsable et a un effet médiocre sur l'environnement urbain déjà chancelant.

Le circuit de l'arrivée et de la sortie automobile du campus à travers les rues d'Outremont,

- qui vampirise la rue Outremont, totalement inadaptée (largeur de la rue, présence des maisons d'enseignement et de la piscine municipale) pour le rôle que les concepteurs lui assignent;

- qui ne règle pas les surcharges des rues Davaar, Rockland et Mc Eachran;

- qui hiérarchise de façon inéquitable la circulation dans les rues résidentielles du secteur;

- qui promet des mesures de mitigation-gadget, sans résoudre les problèmes de fond;

aborde la ville comme un réseau de tuyaux en faisant abstraction du tissu urbain. Ce qui correspond à une approche réductrice de l'aménagement urbain.

L'ensemble de l'aménagement du site laisse voir un projet introverti, fermé au dialogue au nord, mal connecté à l'est, médiocrement relié à l'ouest et peu respectueux des besoins d'Outremont.

Commentaires relatifs aux besoins de l'arrondissement d'Outremont

Le terrain de soccer

Le terrain de soccer actuel ne correspond ni aux normes, ni aux attentes des passionnés de ce sport dont la popularité va croissante à Outremont. Ce terrain est situé dans le parc Beaubien dans un voisinage résidentiel, entre les rues Stuart et Mc Eachran, à débit automobile important : ceci en fait un emplacement problématique. On aurait pu s'attendre à ce que le projet soumis à la consultation publique propose des alternatives valables au site actuel.

Les emplacements proposés dans le projet sont insatisfaisants quant au gabarit des terrains projetés, tout comme les justifications de monsieur Olivier sont insatisfaisantes en réponse aux questions posées à l'atelier #4 sur les « Equipements collectifs et les nouveaux besoins ». Quant à l'implantation d'un terrain sur le réservoir Bellingham, ébauchée par l'UdM et Outremont, elle est hautement hypothétique et les intervenants (l'arrondissement, la ville ou l'UdM) n'ont déposé aucun élément d'information tangible permettant aux citoyens de souscrire à cette hypothèse.

Selon le *Guide d'aménagement des terrains extérieurs de soccer* édité par le Ministère de l'Éducation, du Sports et du Loisir du Québec, un terrain de soccer aux dimensions acceptables est de 73m x 113m, marges comprises (voir annexe 2). Il va sans dire que ce terrain serait impossible à placer dans l'exiguïté de l'espace au pied du viaduc Rockland.

Par contre, ce terrain de soccer pourrait être localisé à l'est du centre communautaire comme l'indiquent les esquisses (voir annexe 3). Le terrain de soccer renforcerait ainsi le pôle récréatif et communautaire et utiliserait des terrains appartenant à l'arrondissement, actuellement zonés « parc » ou « espace municipal ouvert », « *le même zonage que l'on applique à un parc* », selon monsieur Gagnon. La problématique du stationnement est, bien sûr à intégrer dans un tel projet d'avenir mais il n'en demeure pas moins que, concrètement, cette hypothèse d'emplacement du terrain de soccer est valide. D'autant plus qu'un terrain de soccer (qui demande un terrain spacieux) doit faire partie de la programmation. A cause de ses proportions contraignantes, il pourra être difficilement récupéré après la planification d'ensemble.

La chute à neige

Il est étonnant de constater que le projet soumis à la consultation publique ne comporte pas de localisation de chute à neige et que la documentation fournie reste muette quant à la problématique de l'évacuation de la neige sur le territoire d'Outremont avec l'arrivée du campus.

Quand on sait que le coût d'enlèvement de la neige par kilomètre de voie déneigée s'élève à 40 000\$ à Outremont alors que le coût moyen est de 22 324 \$ /km pour Montréal, que c'est le coût le plus élevé de toute l'île de Montréal, villes reconstituées comprises (voir annexe 4); quand on sait que le poste de déneigement absorbe presque 14% du budget de fonctionnement d'Outremont (voir annexe 5); on se demande pourquoi les décideurs n'ont pas saisi l'occasion d'y apporter des correctifs déterminants pour l'avenir.

Voilà une impasse majeure inexplicée et inexplicable, d'autant plus que l'implantation d'une chute à neige était un acquis important dans le projet de 94 piloté par Chantal Raymond.(voir annexe 6)

Commentaires relatifs à l'annexion des terrains municipaux dans le territoire juridique d'application du projet de règlement

Les terrains publics appartenant à l'arrondissement et situés à l'est du centre communautaire actuellement zonés « parc » ou « espace municipal ouvert » (assimilable au zonage « parc ») seront rezonés « résidentiel », les élus ayant annexé ces terrains dans le territoire d'application du projet de dérogation au zonage suivant l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal.

Lors du dernier atelier, il est apparu que cette annexion prive les citoyens de terrains qui auraient pu devenir un parc de proximité, un parc récréatif ou même le terrain de soccer décrit plus haut dont le gabarit aurait répondu aux besoins d'Outremont.

Monsieur Gagnon a précisé en page 58 du verbatim de l'atelier 4 : « *on pourrait actuellement aménager sur le terrain de la cour de voirie un parc de plein droit, tout simplement* »

L'annexion des terrains municipaux au territoire d'application du projet de règlement a donc pour effet de museler le droit des citoyens de se prononcer par referendum sur le dézonage spécifique de ces terrains publics.

Dans la présentation du projet, aucune information n'avait filtré à ce sujet et les élus de l'arrondissement n'ont pas informé la population de ce qui apparaît aujourd'hui comme une astuce procédurale passée en catimini.

N'y a-t-il pas là une conduite questionnable tant sur le plan démocratique que sur le plan légal?

Commentaires relatifs à l'échange des terrains

Lors du dernier atelier, il est aussi apparu, parce que certains citoyens ont posé des questions, qu'il y aurait des échanges de terrains à titre gracieux et selon des ententes à venir.

Monsieur Gagnon de la ville de Montréal a précisé lors de l'atelier # 4 (page 52 du verbatim) : « *Sur la question de l'échange de terrains comme tel, il y a une négociation à y avoir entre l'arrondissement, la ville et l'Université de Montréal,...* »

Outremont perdrait ainsi ses terrains très bien situés à l'est du centre communautaire (ceux qui sont actuellement zonés « parc » et qui accueilleraient des résidences universitaires et des logements) en contrepartie d'une partie de l'esplanade centrale et d'un terrain excentré entre deux rails de chemins de fer dans le secteur Atlantic destiné à devenir la cour de voirie. Le foncier public se gère-t-il aujourd'hui par le troc à l'aveuglette?

Commentaires relatifs à la validité des données ou des réponses

L'étude de circulation

Si l'on compare les résultats de comptage (concernant les conditions actuelles) de l'étude de circulation réalisée par CIMA en 2006 dans les rues résidentielles à ceux de l'étude de TRAFIX en 1994, on constate une baisse significative de la circulation en 2006 par rapport à 1994

A titre d'exemples :

	am 2006	am 1994	pm 2006	pm 1994
Viaduc Rockland				
Direction nord	1 012	1 080	1 694	1 700
Direction sud		1 900		1 600
Davaar /nord Ducharme	655	1 170	712	960
Mc Eachran / nord Ducharme	898	927	1 103	1 313
Outremont / nord Van Horne	113	151	106	128

Ce constat est troublant. Des résidants d'Outremont ont plutôt observé qu'il y a eu une augmentation de la circulation automobile ces 10 dernières années. A titre de comparaison, sur la rue Hutchison au sud de Bernard, j'ai constaté une augmentation d'environ 100 véhicules/heure pendant les heures de pointe l'après-midi entre 1994 et 2006, toutes choses étant égales par ailleurs.

Comme la méthodologie s'appuie sur les comptages relatifs aux conditions actuelles, les résultats des projections de l'étude de circulation de 2006 apparaissent discutables

Les réponses relatives au manque d'études financières

Monsieur Gagnon a répondu, à des questions posées par le président de la commission au sujet du manque d'études financières:

« Les coûts des infrastructures évalués à 120M\$ par l'Université sont en voie d'être validés par nos services techniques »

au sujet de la parution des analyses fiscales et financières :

« Je ne peux pas vous le préciser, monsieur le président, je n'en ai pas d'idée »

au sujet de l'accès au public de ces études :

« Je n'ai jamais vu d'étude de cette nature rendue publique »

Les réponses de la ville confirment l'absence des données et l'absence de souci de transparence démocratique. N'y a-t-il pas là un déni de droit des citoyens? Ce droit n'a-t-il pas, par ailleurs, été reconnu par des tribunaux?

Les réponses relatives au terrain de soccer

A des questions posées à l'atelier #4 sur les « Equipements collectifs et les nouveaux besoins »,

Monsieur Olivier a répondu : *« Et si on veut arriver avec un terrain de standard international dans cette zone-là, présentement on ne peut pas le rentrer à l'intérieur des limites de la clôture »*

« Il faudrait agrandir la zone qui est présentement contiguë »

Les questions ont été posées pour vérifier si un terrain de soccer de calibre acceptable pour les sportifs d'Outremont pouvait être implanté sur les terrains à l'est du centre communautaire. Monsieur Olivier, dans ses réponses, laisse entendre que ce n'est techniquement pas possible alors que les esquisses déposées en annexe 3 démontrent que c'est possible.

Que cette hypothèse d'emplacement du terrain de soccer près du centre communautaire soit déboutée sur la base de critères techniques farfelus et démagogiques (la clôture, la zone contiguë) est inadmissible.

Que cette hypothèse soit remise en question pour d'autres raisons, cela se conçoit. A condition toutefois que les pouvoirs publics énoncent ces raisons en toute transparence et qu'elles soient démocratiquement soumises au débat public.

Propositions :

Compte tenu de l'absence des données pertinentes (en particulier les données financières) et de données ou réponses difficilement crédibles,

Compte tenu que l'absence des données pertinentes a empêché les citoyens de se faire une opinion dans un processus de consultation publique où leurs opinions étaient sollicitées dans un cadre légal

Compte tenu du fait que les terrains appartenant à l'arrondissement d'Outremont zonés « parc » aient été annexés au territoire d'application du nouveau projet de règlement et seront, de ce fait, rezonés « résidentiel » sans que les citoyens en aient été explicitement informés au préalable par l'arrondissement d'Outremont, sans que les avantages de ce dézonage leur aient été énoncés

Compte tenu que l'annexion de ces terrains au territoire d'application les prive d'un possible terrain de soccer aux normes acceptables et de leur droit de se prononcer sur le dézonage de ces terrains par référendum

Compte tenu que les besoins d'Outremont (terrain de soccer et chute à neige) ont été éludés sans explications

Compte tenu des commentaires relatifs au projet d'aménagement urbain exprimés précédemment

Compte tenu du fait que le terrain de la cour de triage appartenant à l'UdM, entouré des terrains connexes appartenant à l'arrondissement d'Outremont est la dernière réserve foncière et la dernière réserve spatiale d'Outremont et que le droit à l'erreur quant à l'avenir de ces terrains et à l'usage qui en sera fait, est nul,

Compte tenu qu'un zonage fixe l'affectation du sol de façon déterminante alors que trop de zones d'ombre d'intérêt public entourent le projet

Je soumets les propositions suivantes :

A. Le concept soumis à la consultation publique, certes cohérent dans ses intentions, est déficient quant à ses externalités. S'orienter vers des « bonifications » est une piste incertaine : le projet révisé en fonction de la consultation risque de devenir une addition de réponses à des revendications qui rendront impossible une cohérence d'ensemble.

Je propose plutôt d'aller vers un nouveau concept et une nouvelle méthodologie à partir de nouvelles orientations qui tiennent compte des résultats de la consultation publique

B. Mes propositions quant au nouveau projet :

1. remplacer les stratégies de marketing politico-socio-professionnel par **un véritable exercice de planification urbaine.**
2. prendre résolument parti pour un urbanisme vert et établir un partenariat volontairement vert UdM/ Outremont/Montréal et les acteurs concernés
3. mettre en place un bureau de projet sous l'égide de la Ville de Montréal, en amont du projet de règlement soumis à la consultation publique, avec à sa tête un pilote indépendant, visionnaire (et non technocrate) dont le mandat serait :
 - a) d'arrimer les intérêts de l'université avec l'intérêt général en remplaçant l'urbanisme règlementaire véhiculé par la Ville de Montréal par une approche planificatrice globale. Barcelone et Paris ne sont pas cités en exemples comme villes internationales à cause de leurs « viaducs sécurisés ».
 - b) de promouvoir l'insertion urbaine :
 - b1) faire en sorte qu'un projet de cette envergure serve de levier urbain pour dynamiser et consolider le morceau de ville qui l'accueille et aider à la correction des carences urbaines actuelles (circulation inappropriée dans un contexte résidentiel, absence de liens, vétusté des infrastructures, etc...)
 - b2) faire en sorte qu'un projet de cette envergure s'appuie sur ses internalités (ses forces et son potentiel) pour prendre en considération les externalités (ses attaches à la ville environnante)

Ce qui implique :

 - de prévoir les liens physiques avec les abords :
 - à l'ouest, prévoir la démolition du viaduc Rockland
 - au nord, prévoir un lien physique et fonctionnel fort
 - à l'est, prévoir un lien compatible
 - au sud, respecter « l'esprit » d'Outremont (qui va bien au-delà de la récupération de la « trame urbaine »)
 - d'insérer la circulation générée par le campus au plan général de transport de Montréal en mettant l'accent sur une approche curative : réduction de l'accessibilité automobile, parti-pris pour le transport en commun, le tout supporté par un plan d'action coordonné.
 - b3) établir une coordination avec les entités administratives riveraines
 - du côté de Parc Extension : arrimer, dans une perspective socio-économique et socio-spatiale, les besoins de l'arrondissement de Parc Extension avec l'arrivée du campus dans son voisinage immédiat en prenant en considération le fait que Parc Extension est le quartier le plus pauvre au Canada

- du côté d'Outremont : arrimer, dans une perspective socio-spatiale, les besoins d'Outremont en matière d'espaces verts, de terrain de soccer, de cour de voirie, de chute à neige et prendre en compte l'obligation de transparence relative à la délimitation du territoire d'application du règlement
- du côté de Ville Mont-Royal : établir un partenariat formel

4. évaluer la pertinence de mettre en place un concours d'idées

5. faire une nouvelle consultation publique en deux étapes :
 - la 1^{ère} étape se faisant sur la base d'esquisses et de données générales
 - le 2^{ème} étape se faisant sur la base de dessins de présentation (se limitant au concept urbanistique, la représentation architecturale étant inutile à cette échelle de décision) et des données prévisionnelles pertinentes en particulier les données financières : coûts des infrastructures, revenus et dépenses et impacts sur les comptes de taxes, évaluation monétaire relative aux échanges de terrains

Annexes 1 à 6 :

ÉTUDES PRÉALABLES

RÉSULTATS

Études de marché par les consultants :
CAMI (résidentiel) et
Drivers Jonas (commercial)

- Besoin de résidences familiales de prix variés, d'où la nécessité d'offrir une grande variété d'unités résidentielles;
- absorption progressive d'unités résidentielles au rythme de 150 à 250 par année;
- une densité relativement basse d'unités résidentielles est nécessaire pour réaliser un développement propice aux résidences familiales;
- demande à moyen terme de 700 000 pi ca d'espaces à bureaux;
- besoin d'espaces commerciaux d'appoint pour répondre à la demande de la population actuelle et future.

Caractérisation des sols par les consultants :
SNC-Lavalin/Lupien Rosenberg et Associés

- Aucun problème majeur car très faible proportion des sols nécessitant une gestion particulière.

Drainage par les consultants :
Beauchemin Beaton Lapointe

- La cour de triage ne servira plus de bassin de rétention des eaux de pluie;
- besoin de deux réseaux distincts pour les eaux usées et les eaux de pluie;
- aménagement de trois bassins souterrains pour la rétention sur le site;
- aménagement d'un bassin de surface dans le parc central pour les eaux de pluie;
- rétention temporaire sur le site de développement à l'est du nouveau corridor ferroviaire.

Circulation par les consultants :
Beauchemin Beaton Lapointe / Traffic

- Aux périodes de pointe maximale le matin :
 - réduction de 45 % de l'affluence au nord de Van Horne sur Davaar et de 22 % sur McEachran grâce à l'aménagement proposé d'un boulevard dans le prolongement de la rue Beaubien et d'un tunnel sous le nouveau corridor ferroviaire;
 - baisse de 45 % de l'affluence sur Ducharme à l'est de McEachran et de 29 % à l'ouest de Rockland;
 - réduction de 15 % de la circulation sur Van Horne;
 - réduction de la circulation globale sur l'ensemble du réseau local;
 - circulation lourde détournée sur le nouveau boulevard Beaubien.

Optimisation fiscale par les consultants :
Pluram

- Le développement du site n'engendre pas d'augmentation du fardeau fiscal pendant la réalisation du projet;
- augmentation importante des revenus fiscaux annuels de l'ordre de 4 M \$ en dollars 1994.

Acoustique par les consultants :
Acoustec

- Érection d'un talus formant un parc linéaire d'un kilomètre (0,62 mi) et de 26 mètres (85 pi) de largeur en bordure du corridor ferroviaire servant d'écran sonore et visuel (6 mètres (20 pi)), étant plus élevé que les convois ferroviaires.

Équipements de loisirs par le consultant :
Marc Laplante, UQAM

- Aménagement d'un grand parc sur le site actuel des ateliers municipaux;
- aménagement d'un parc linéaire d'un kilomètre en bordure nord;
- maintien de la patinoire sur son site actuel;
- récupération d'un terrain de 286 330 pi ca dans l'axe de l'avenue Durocher pour des fins communautaires.

Chute à neige motorisée à l'égout par les consultants : BGH Planning

- Solution aux problèmes reliés à l'entreposage à ciel ouvert des neiges usées par l'installation d'une chute à neige motorisée à l'égout sur la rue Atlantic, à l'embranchement de Saint-Zotique.

Relocalisation des ateliers municipaux par les Services internes de la Ville d'Outremont

- Solution financièrement avantageuse de jumeler les opérations aux ateliers de Ville Mont-Royal.

- Les clôtures doivent être dépourvues d'objets contondants.
- Les poteaux doivent être à l'extérieur du terrain.
- Il est recommandé d'installer un filet protecteur le long des lignes de côté lorsque l'on y retrouve des estrades ou un stationnement.
- Il est recommandé d'installer une porte de service pour les véhicules d'entretien.

Clôtures au champ extérieur

Dans le cas des clôtures au champ extérieur, il est recommandé qu'elles répondent aux critères suivants :

- Elles doivent être placées selon les distances prescrites aux **tableaux 1, 2 et 3**.
- Elles doivent avoir une hauteur minimum de 1,82 m.

Dans le cas de terrain utilisé pour des compétitions, il est recommandé d'installer des poteaux de ligne (de démarcation) dans les champs droit et gauche afin de démarquer les zones de balles fausses. Ces poteaux doivent avoir une hauteur d'au moins 4,5 m à partir du sol.

1.2.4 *Piste d'avertissement*

Dans le cas de terrain clôturé, il est recommandé d'aménager une piste d'avertissement en bordure de la clôture du champ. Cette bordure de 3 à 4 m pourrait être faite de criblures de pierre. D'ailleurs des pistes comparables pourraient être aménagées sur les marges latérales.

4.2.5 *Obstacle*

Normalement, il ne doit y avoir aucun obstacle sur l'aire de jeu. Advenant la présence d'un obstacle naturel ou artificiel sur l'aire de jeu qui pourrait mettre en danger la sécurité des joueurs, il est recommandé de coussiner ces obstacles. On peut utiliser le type de coussin utilisé pour les poteaux des buts en football.

2. TERRAINS DE SOCCER

2.1 Aire de jeu

2.1.1 *Orientation*

L'orientation préférentielle d'un terrain est dans l'axe nord-sud, les lignes de touche étant orientées nord-sud.

L'orientation préférentielle tient compte des effets des rayons du soleil.

2.1.2 *Dimensions*

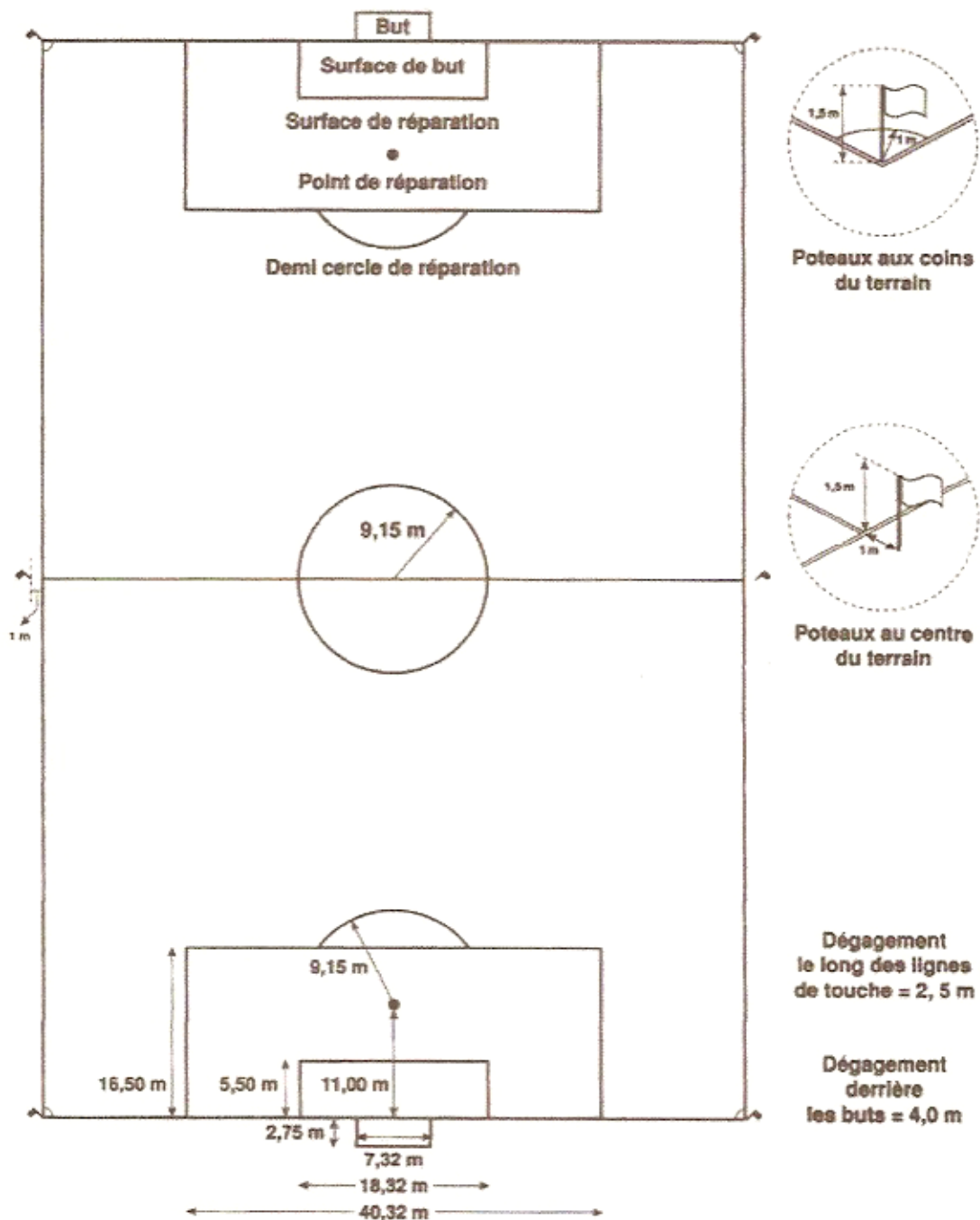
Selon l'étendue de terrain disponible, l'aménagement du terrain de soccer doit tendre vers les dimensions maximales. Les dimensions recommandées d'un terrain de soccer, doivent être de 90 à 105 m de longueur et de 55 à 68 m de largeur. Il est à noter toutefois que les dimensions intérieures d'un terrain sont immuables. Le lecteur est invité à consulter la **figure 11** pour visualiser les différentes lignes sur le terrain : ligne de but, surface de but, surface de réparation, demi-cercle de réparation, ligne médiane et ligne de touche.

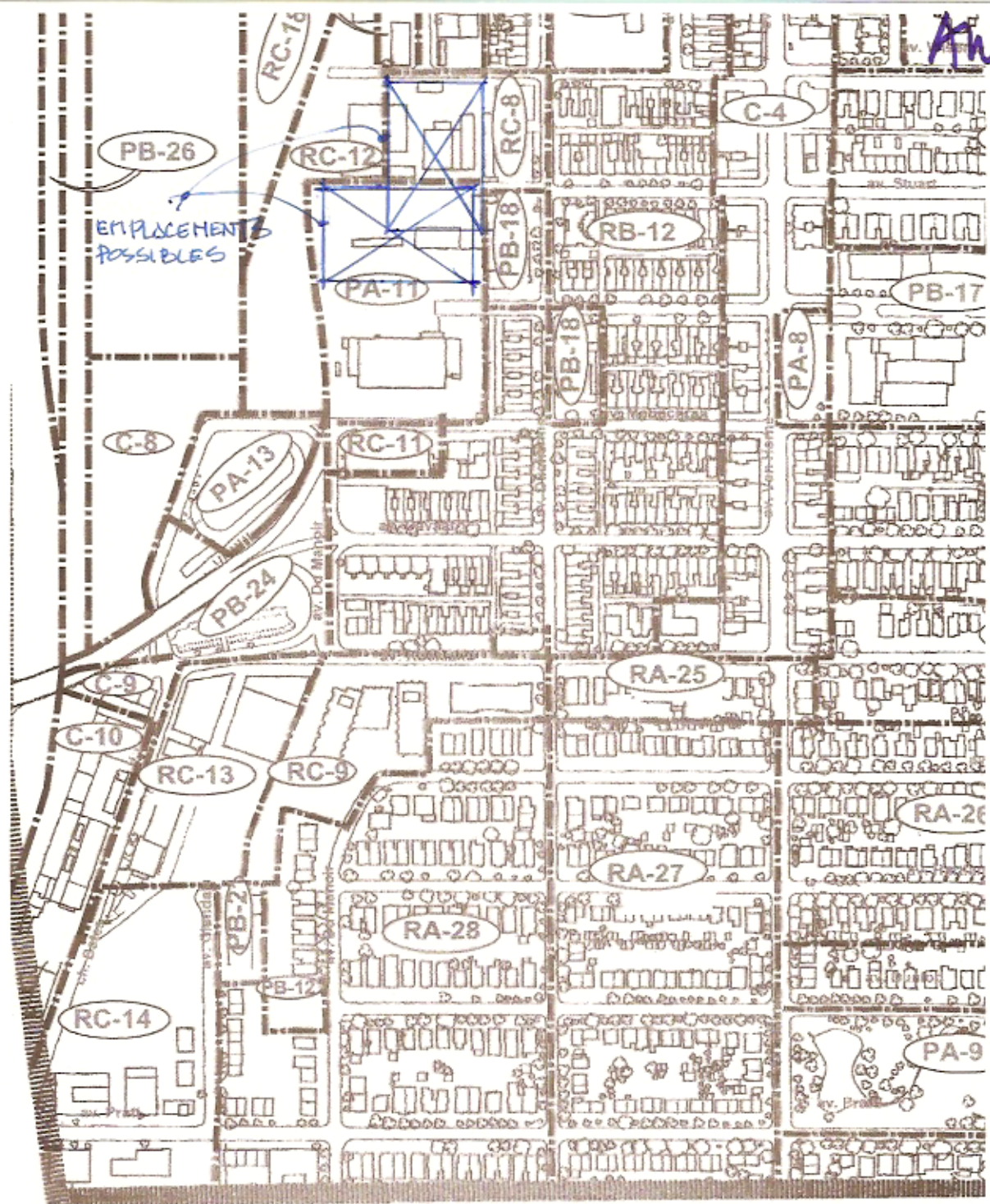
Le mini-soccer (soccer à 7) est une activité non compétitive. Il n'est donc pas obligatoire de respecter les dimensions. Celles-ci dépendront de l'étendue de terrain disponible. Les dimensions recommandées du terrain doivent être de 55 m de longueur et de 40 à 45 m de largeur. Le lecteur est invité à consulter la **figure 12** pour visualiser les différentes lignes sur le terrain.

Les dimensions du terrain pourront varier selon le type de pratique :

A.	International	68 m X 105 m
B.	Provincial/national	65 m X 100 m
C.	Régional/local	55 m X 90 m
D.	Mini-soccer	40 m X 55 m

FIGURE 11 : Dimensions d'un terrain de soccer

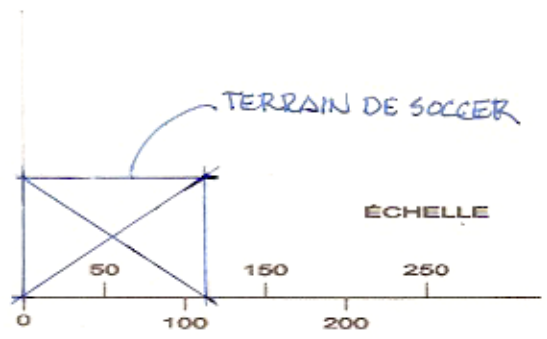




LÉGENDE

- RÉSIDENTIELLE**
- RA** Faible densité
 - RB** Moyenne densité
 - RC** Forte densité
- COMMERCIALE**
- C** Commerce
 - C-L** Commerce local
- COMMUNAUTAIRE**
- PA** Parc et espace vert
 - PB** Institution
 - PC** Parc et cimetière
 - PP** Mini-parc et espace vert

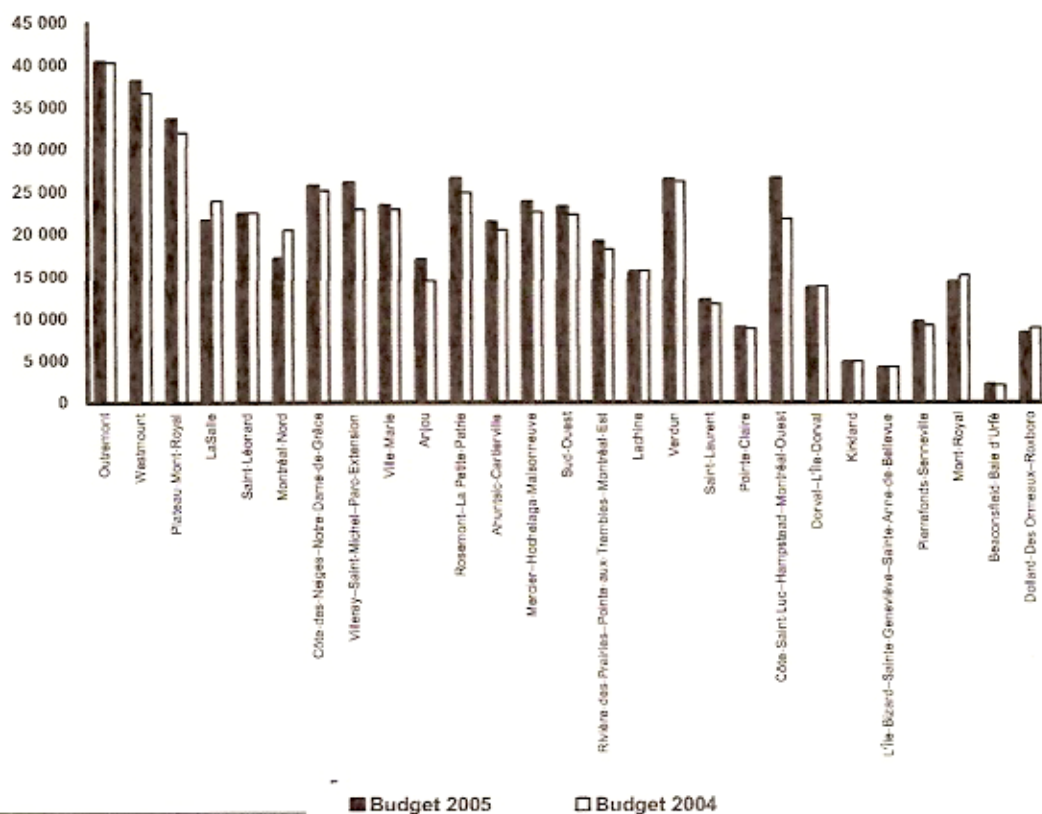
- C-2** IDENTIFICATION DE ZONE
- LIMITE DE ZONE
- LIMITE DE LA VILLE



services corporatifs et des arrondissements apparaît comme un exercice nécessaire, voire indispensable.

L'évaluation comparative de la performance soulève toutefois des enjeux de taille au sein de la Ville. Il existe une grande diversité de pratiques opérationnelles et de gestion sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal, ce qui rend difficile l'obtention de données financières et opérationnelles¹.

Graphique 4.1 – Coût d'enlèvement de la neige par kilomètre de voie déneigée



¹ Cet exercice ne doit pas être interprété comme une révision exhaustive des programmes, mais comme une entrée en matière qui permet de constater dans quelle mesure les services offerts et les « façons de faire » présentent soit des disparités sur l'ensemble du territoire de Montréal ou encore fait ressortir l'importance de Montréal comme noyau économique du Québec.

En ce qui concerne l'activité reliée à l'enlèvement de la neige, celle-ci totalise quelque 135,0 M\$, soit environ 3,5 % du budget total et 13,5 % de la dotation budgétaire de l'ensemble des arrondissements. En 2004, le budget de l'enlèvement de la neige s'élevait à plus de 129,0 M\$, soit 4 % de moins que 2005 et représentait alors près de 14 % du budget total des arrondissements. Les dépenses de l'enlèvement de la neige se répartissent comme suit : un tiers pour la rémunération, les deux autres tiers pour les biens et les services. Vous trouverez dans le graphique 4.1 les budgets par arrondissement selon le nombre de kilomètre de voie déneigée. La présentation de la tendance est limitée aux années 2004 et 2005 compte tenu du caractère récent et transitoire du territoire de la Ville de Montréal.

Budget 2007 - Arrondissement d'Outremont

Dépenses par activités

(en milliers de dollars)

		Comparatif 2006	Budget global 2007	Écart en %
Administration générale	Conseil municipal	283,4	283,4	-
	Application de la loi	0,0	0,0	-
	Gestion financière et administrative	1 532,4	1 533,3	0,1
	Greffé	484,4	486,0	0,3
	Gestion du personnel	276,2	276,3	0,0
	Autres	162,1	157,9	(2,6)
Sécurité publique	Sécurité civile et autres	603,7	603,9	0,0
Transport	Voie municipale	2 292,8	2 221,3	(3,1)
	Enlèvement de la neige	2 112,4	2 194,1	3,9
	Éclairage des rues	275,2	269,6	(2,0)
	Circulation et stationnement	501,9	506,0	0,8
	Transport collectif et autres	0,0	0,0	-
Hygiène du milieu	Approvisionnement et traitement de l'eau potable	0,0	0,0	-
	Réseau de distribution de l'eau potable	35,5	32,0	(9,9)
	Traitement des eaux usées	16,7	0,0	(100,0)
	Réseaux d'égout	275,8	291,6	5,7
	Déchets domestiques	1 801,8	1 830,2	2,0
	Matières secondaires	320,0	280,0	(12,5)
	Élimination des matériaux secs	0,0	0,0	-
Protection de l'environnement et autres	0,0	0,0	-	
Santé et bien-être	Sécurité du revenu et autres	0,0	0,0	-
Aménagement, urbanisme et développement	Aménagement, urbanisme et zonage	696,1	696,9	0,1
	Promotion et développement économique	0,0	0,0	-
	Rénovation urbaine	0,0	0,0	-
	Autres	0,0	0,0	-
Loisirs et culture	Centres communautaires - activités récréatives	710,7	699,8	(1,5)
	Patinoires intérieures et extérieures	450,6	434,5	(3,6)
	Piscines, plages et ports de plaisance	143,5	150,5	4,9
	Parcs et terrains de jeu	1 105,1	1 052,1	(4,8)
	Expositions, foires et autres activités récréatives	82,8	86,2	4,1
	Centres communautaires - activités culturelles	464,9	566,8	21,9
	Bibliothèques	823,3	848,8	3,1
	Musées, centres d'exposition et autres activités culturelles	498,6	446,0	(4,4)
Soutien matériel et technique	Gestion et exploitation des immeubles	0,0	0,0	-
Autres	Autres activités	0,0	0,0	-
	Frais de financement, remboursement de la dette à long terme et transfert aux activités d'investissement	0,0	0,0	-
Total		15 917,9	15 955,2	0,2

Dépenses par principaux objets et catégories d'emplois

(en milliers de dollars et en années-personnes)

	\$			Année-personnes		
	Comparatif 2006	Budget global 2007	Écart en %	Comparatif 2006	Budget global 2007	Écart en %
Rémunération et cotisations de l'employeur						
Cadres et contremaîtres		2 856,8			32,0	
Professionnels et cols blancs		1 932,5			44,1	
Cols bleus		2 363,8			29,4	
	7 029,8	7 147,1	1,7	105,5	105,5	-
Biens, services et autres objets de dépenses	8 888,1	8 808,1	(0,9)			
Total du budget de fonctionnement	15 917,9	15 955,2	0,2			

ÉTUDES PRÉALABLES

Études de marché par les consultants :
CAMI (résidentiel) et
Drivers Jonas (commercial)

RÉSULTATS

- Besoin de résidences familiales de prix variés, d'où la nécessité d'offrir une grande variété d'unités résidentielles;
- absorption progressive d'unités résidentielles au rythme de 150 à 250 par année;
- une densité relativement basse d'unités résidentielles est nécessaire pour réaliser un développement propice aux résidences familiales;
- demande à moyen terme de 700 000 pi ca d'espaces à bureaux;
- besoin d'espaces commerciaux d'appoint pour répondre à la demande de la population actuelle et future.

Caractérisation des sols par les consultants :
SNC-Lavalin/Lupien Rosenberg et Associés

- Aucun problème majeur car très faible proportion des sols nécessitant une gestion particulière.

Drainage par les consultants :
Beauchemin Beaton Lapointe

- La cour de triage ne servira plus de bassin de rétention des eaux de pluie;
- besoin de deux réseaux distincts pour les eaux usées et les eaux de pluie;
- aménagement de trois bassins souterrains pour la rétention sur le site;
- aménagement d'un bassin de surface dans le parc central pour les eaux de pluie;
- rétention temporaire sur le site de développement à l'est du nouveau corridor ferroviaire.

Circulation par les consultants :
Beauchemin Beaton Lapointe / Traffix

- Aux périodes de pointe maximale le matin :
 - réduction de 45 % de l'affluence au nord de Van Horne sur Davaar et de 22 % sur McEachran grâce à l'aménagement proposé d'un boulevard dans le prolongement de la rue Beaubien et d'un tunnel sous le nouveau corridor ferroviaire;
 - baisse de 45 % de l'affluence sur Ducharme à l'est de McEachran et de 29 % à l'ouest de Rockland;
 - réduction de 15 % de la circulation sur Van Horne;
 - réduction de la circulation globale sur l'ensemble du réseau local;
- circulation lourde détournée sur le nouveau boulevard Beaubien.

Optimisation fiscale par les consultants :
Pluram

- Le développement du site n'engendre pas d'augmentation du fardeau fiscal pendant la réalisation du projet;
- augmentation importante des revenus fiscaux annuels de l'ordre de 4 M \$ en dollars 1994.

Acoustique par les consultants :
Acoustec

- Érection d'un talus formant un parc linéaire d'un kilomètre (0,62 mi) et de 26 mètres (85 pi) de largeur en bordure du corridor ferroviaire servant d'écran sonore et visuel (6 mètres (20 pi)), étant plus élevé que les convois ferroviaires.

Équipements de loisirs par le consultant :
Marc Laplante, UQAM

- Aménagement d'un grand parc sur le site actuel des ateliers municipaux;
- aménagement d'un parc linéaire d'un kilomètre en bordure nord;
- maintien de la patinoire sur son site actuel;
- récupération d'un terrain de 286 330 pi ca dans l'axe de l'avenue Durocher pour des fins communautaires.

Chute à neige motorisée à l'égout par les consultants : BGH Planning

- Solution aux problèmes reliés à l'entreposage à ciel ouvert des neiges usées par l'installation d'une chute à neige motorisée à l'égout sur la rue Atlantic, à l'embranchement de Saint-Zotique.

Relocalisation des ateliers municipaux par les Services internes de la Ville d'Outremont

- Solution financièrement avantageuse de jumeler les opérations aux ateliers de Ville Mont-Royal.