

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

Le programme de développement proposé par l'Université de Montréal est exemplaire en ce qui a trait aux principes du développement durable, à la priorisation du transport collectif et actif, et à la mise en oeuvre des orientations et des objectifs du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. À ce titre, le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine est favorable aux modifications de différentes composantes du Plan d'urbanisme et à l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal afin de permettre la réalisation du projet de développement de l'ancien triage Outremont et ce, afin d'assurer le développement et la pérennité de l'Université de Montréal sur le territoire montréalais.

Développement durable

Le projet de développement de l'ancien triage Outremont, par l'étendue du territoire qu'il couvre, sa localisation, les typologies qu'on y retrouve et l'aménagement proposé, constitue une occasion unique de mettre en application, à grande échelle, les principes du développement durable. L'Université de Montréal a d'ailleurs annoncé son intention d'obtenir une certification LEED Or canadienne en rencontrant la majorité des critères établis par le *Conseil du bâtiment durable* pour chacun de ses nouveaux pavillons. L'Université propose un cadre global de développement qui permettra de garantir la performance des bâtiments en regard des critères. Parallèlement, l'Université a également annoncé son intention d'obtenir une certification LEED-ND (LEED – «*Neighbourhood Development*» / Quartier écologique) pour l'ensemble du projet. Le développement de l'ancien triage Outremont constitue un projet opportun pour mettre en oeuvre des critères plus généraux et dont les impacts socio-économiques et environnementaux seront significatifs pour la ville. En annonçant sa volonté de favoriser la **densification** du cadre bâti, l'utilisation maximale des **réseaux de transport collectif et actif**, la construction de bâtiments à **usages multiples** et de **typologies d'habitation variées**, le projet tend à être exemplaire au niveau du développement durable, non seulement en termes de matériaux de construction des nouveaux bâtiments, mais aussi en ce qui a trait à son insertion dans la trame urbaine montréalaise. Parallèlement, dès l'amorce du réaménagement de la cour de triage, la manipulation des matériaux et sols présents devra respecter de hauts standards écologiques. Au niveau de la gestion des matières résiduelles, la Ville encouragera l'Université à mettre en place une approche novatrice visant une diminution de la génération de déchet et une maximisation du recyclage et de la récupération. Il est à noter que la réalisation d'un tel projet de développement, en respect des critères LEED-ND, constitue une première québécoise qui pourra servir d'exemple et aider l'Administration à encourager, dans d'autres projets, un aménagement urbain écologique et cohérent.

Transport actif et collectif

Le projet est exemplaire en ce qui a trait à l'aménagement d'un environnement valorisant l'utilisation des modes de transports actifs (principalement la marche et le vélo). Il importe de souligner que le projet prévoit des **cheminements piétons sécuritaires et agréables** (par l'entremise d'un marquage au sol, d'une largeur adéquate des trottoirs et d'un traitement paysager adéquat) ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation qui semblent répondre aux préoccupations du Plan d'urbanisme. Des parcours piétonniers publics et semi-publics hiérarchisés autour des axes principaux que constituent la promenade et l'axe Wiseman-Outremont permettront d'assurer la desserte du secteur depuis les stations de métro et les principaux lieux d'activités. De plus, le traitement «à pente douce» du viaduc et l'ouverture à la lumière du jour permise par le type de structure proposée semble apte à assurer la sécurité des usagers.

Au niveau du **vélo**, le projet proposé s'intègre de façon cohérente avec le réseau cyclable pan-montréalais (carte 2.2.4 du Plan d'urbanisme) puisqu'il vient prolonger vers l'ouest le tracé du **réseau vert** de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie. Bien que les modalités de liaison entre le réseau et le projet demeurent à déterminer (soit en poursuivant le réseau vert le long de la voie ferrée du CP, soit en mettant en place une bande cyclable sur la rue Beaubien) il est à souligner l'amélioration de l'**accessibilité cyclable** de cette portion de la ville. De plus, l'organisation du réseau cyclable dans le projet favorise une circulation des vélos à sens unique, de part et d'autre de la promenade, et le marquage des intersections **réduit les conflits** possibles avec les piétons et les automobilistes.

Au niveau de l'aménagement d'un environnement urbain favorable au **transport collectif**, le projet de développement du triage Outremont est exemplaire et tend à répondre fidèlement aux objectifs du Plan d'urbanisme. En s'insérant dans un environnement déjà bien desservi, le projet permettra une utilisation massive des infrastructures en place, notamment, les stations de métro **Outremont et Acadie** (qui, selon notre évaluation, sont à moins de cinq minutes de marche du coeur du futur campus) de la ligne bleue du métro. L'amélioration du service sur cette ligne, par l'ajout de voiture et l'augmentation de l'offre de rames, constitue un objectif annoncé par la STM dans son plan d'affaire. Il est à noter que la fréquentation de la ligne bleue du métro a pratiquement doublée depuis 2002, franchissant le cap des 20 millions d'entrées et que les équipements présentent **encore une grande capacité d'accueil de voyageurs** (les rames de la ligne bleue ne comprennent que 6 voitures, contrairement aux autres lignes du réseau).

L'aménagement d'une nouvelle **gare de train de banlieue** le long de la ligne Montréal – Blainville (éventuellement Saint-Jérôme) offre quant à lui un potentiel intéressant de maximisation de l'accessibilité au site et pourra permettre de lier plus aisément le quartier Parc-Extension au futur campus et à l'arrondissement d'Outremont. De plus, tel qu'indiqué dans son rapport annuel 2005, l'Agence métropolitaine de transport évaluera l'opportunité d'aménager une nouvelle gare intermodale à la station de métro Édouard-Montpetit avec la ligne de train de banlieue Montréal – Deux-Montagnes, ce qui améliorerait grandement l'accessibilité au site.

En cohérence avec la mise en place d'un environnement urbain favorisant les transports collectifs et actifs, le projet **limite l'offre globale de stationnements** pour automobiles. Bien qu'un effort supplémentaire soit possible et souhaitable, il est opportun de souligner la volonté de l'Université de Montréal de minimiser le nombre total de cases de stationnement intérieur à seulement 1000, ce qui représente environ **la moitié de ce que la réglementation** d'urbanisme de l'arrondissement d'Outremont exigerait normalement pour un tel projet (compte tenu de la superficie construite). La minimisation de l'offre de stationnement à l'intérieur du projet se conjuguera à la mise en place de **mesures restrictives quant au stationnement sur rue** (système de vignettes de stationnement pour les résidents), dans le respect des intérêts de la population résidante du secteur. Le projet se démontre donc exemplaire en ce qui a trait à la limitation de l'offre de stationnement et porte à croire à une maximisation de l'utilisation des transports actifs et collectifs.

Orientations et objectifs du Plan d'urbanisme de Montréal

Le Plan d'urbanisme constitue le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire et vise l'harmonisation des projets de développement avec le milieu d'accueil. En respect avec les orientations et les objectifs déclinés au Plan d'urbanisme, certaines de ses composantes doivent être modifiées en vue de la réalisation du projet de développement de l'ancien triage Outremont.

Des modifications sont requises aux éléments suivants du Plan d'urbanisme :

1. Carte de la synthèse des orientations pan-montréalaises – arrondissement d'Outremont;
2. Carte de l'affectation du sol;
3. Schéma des secteurs d'emplois et illustrations;
4. Carte des parcs et les espaces verts;
5. Carte et fiche de la densité de construction.

Les modifications énoncées dans le cadre du sommaire décisionnel respectent les orientations et les objectifs du Plan d'urbanisme. Plus particulièrement, la réalisation du projet de développement permettrait d'accélérer la mise en œuvre du Plan, notamment en répondant aux objectifs et actions suivantes :

- Objectif 3 : Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés;
 - Action 3.2 : soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif.
- Objectif 10 : Favoriser l'aménagement de secteurs d'emplois institutionnels bien intégrés dans la ville;
 - Action 10.1 : Soutenir la transformation de la structure d'emplois dans le tissu industriel existant.
- Objectif 11 : Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain;
 - Action 11.3 : préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal.
- Objectif 12 : Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu;
 - Action 12.1 : encourager une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais.
- Objectif 13 : Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics;
 - Action 13.1 : rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public;
 - Action 13.2 : aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers;
- Objectif 17 : Assurer une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain;
 - Action 17.5 : poursuivre la réhabilitation des sites contaminés, avec l'aide financière des gouvernements;
 - Action 17.6 : réhabiliter en priorité les sites contaminés aux abords de certaines stations de métro et gares ainsi que dans les secteurs à transformer.

De plus, le redéveloppement du secteur Atlantic, rendu possible par la mise en place d'un viaduc ferroviaire dans l'axe de la promenade, est absolument compatible avec l'action 4.1 du chapitre de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie du Plan d'urbanisme qui énonce une volonté de diversifier le secteur Marconi-Alexandra (immédiatement à l'est du secteur Atlantic) :

«Favoriser une occupation plus intensive des secteurs Marconi-Alexandra et Vieux-Rosemont en diversifiant les activités autorisées par la réglementation. En plus des usages industriels déjà permis, des activités de type laboratoires, bureaux, services, ateliers d'artiste et certains commerces seront ainsi autorisées».

Parallèlement, la mise en place du cadre réglementaire proposé par le présent règlement sur cette portion de l'arrondissement d'Outremont permettra aussi de mettre en œuvre certaines actions de la *Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal* visant à renforcer le rôle de Montréal comme ville de savoir, notamment :

- Action 2.1.1 : Soutenir les initiatives favorisant la croissance du taux de diplomation;
- Action 2.1.1 : Doter Montréal d'une cité universitaire internationale;
- Action 2.1.4 : Soutenir et accompagner les projets de développement immobilier des universités

Il est à souligner que le processus mis de l'avant par l'Université de Montréal lors de l'élaboration de son concept de développement a rencontré les principes de participation publique mis de l'avant par le Plan d'urbanisme (partie I, chapitre 3). Notamment, le Plan d'urbanisme indique qu'au-delà du processus formel de consultation publique inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, la Ville soutient la mise en place d'autres mécanismes dans le but de diversifier et d'améliorer la participation publique en matière d'aménagement et d'urbanisme. Ces «autres mécanismes» peuvent s'inscrire, comme ce fut le cas pour ce projet, en amont des projets, alors que toutes les options sont encore étudiées.

Malgré son intérêt significatif, le projet présenté devra cependant viser à assurer:

- la mise en oeuvre de la *Stratégie d'inclusion de logements sociaux et abordables dans les nouveaux projets résidentiels* par l'atteinte des objectifs de cette dernière;
- la présence d'une passerelle pour piétons et cyclistes à même la future gare de train de banlieue localisée dans l'axe de la rue Wiseman. Cette passerelle permettra la création d'une nouvelle gare intermodale (lien avec le métro Acadie) tout en permettant de lier le quartier Parc-Extension au projet de campus universitaire. La présence de cette passerelle est essentielle et assurera une dynamisation du quartier Parc-Extension, secteur identifié à la carte 2.1.1 du Plan d'urbanisme à titre de secteur à revitaliser.

Le projet prévoit la mise en place de mesure de mitigation des nuisances (sonores et vibrations) le long de la voie ferrée, à la limite nord du site visé pour le nouveau campus. Cependant, le déplacement de la voie ferrée risque aussi d'entraîner des perturbations sur les secteurs situés le long de l'avenue Beaumont, dans le quartier Parc-Extension. Bien que les nuisances possibles sur les milieux de vie résidentiels soient actuellement mitigées par les bâtiments industriels et commerciaux localisés entre l'avenue Beaumont et la voie ferrée, tout redéveloppement de ce secteur (une intéressante possibilité dû à la présence d'un nouveau lien piéton via la nouvelle passerelle) devra considérer la problématique des nuisances ferroviaires et évaluer l'opportunité de mettre en place des mesures de mitigation.

Il est à noter que le projet a reçu un avis favorable du Comité d'architecture et d'urbanisme de la Ville de Montréal et du Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement d'Outremont.

Numéro de certificat (ou note)

| | |
|--|--|
| Responsable de l'intervention Mathieu BÉLANGER Conseiller en aménagement Tél. : 514-872-8072 Date: 2006-11-06 | Endossé par: Luc GAGNON Chef de division Division du développement urbain Tél. :514-872-4095 Date d'endossement: 2006-11-06 16:56:05 |
|--|--|

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

Le programme de développement proposé par l'Université de Montréal est exemplaire en ce qui a trait aux principes du développement durable, à la priorisation du transport collectif et actif, et à la mise en oeuvre des orientations et des objectifs du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. À ce titre, le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine est favorable aux modifications de différentes composantes du Plan d'urbanisme et à l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal afin de permettre la réalisation du projet de développement de l'ancien triage Outremont et ce, afin d'assurer le développement et la pérennité de l'Université de Montréal sur le territoire montréalais.

Développement durable

Le projet de développement de l'ancien triage Outremont, par l'étendue du territoire qu'il couvre, sa localisation, les typologies qu'on y retrouve et l'aménagement proposé, constitue une occasion unique de mettre en application, à grande échelle, les principes du développement durable. L'Université de Montréal a d'ailleurs annoncé son intention d'obtenir une certification LEED Or canadienne en rencontrant la majorité des critères établis par le *Conseil du bâtiment durable* pour chacun de ses nouveaux pavillons. L'Université propose un cadre global de développement qui permettra de garantir la performance des bâtiments en regard des critères. Parallèlement, l'Université a également annoncé son intention d'obtenir une certification LEED-ND (LEED – «*Neighbourhood Development* » / Quartier écologique) pour l'ensemble du projet. Le développement de l'ancien triage Outremont constitue un projet opportun pour mettre en oeuvre des critères plus généraux et dont les impacts socio-économiques et environnementaux seront significatifs pour la ville. En annonçant sa volonté de favoriser la **densification** du cadre bâti, l'utilisation maximale des **réseaux de transport collectif et actif**, la construction de bâtiments à **usages multiples** et de **typologies d'habitation variées**, le projet tend à être exemplaire au niveau du développement durable, non seulement en termes de matériaux de construction des nouveaux bâtiments, mais aussi en ce qui a trait à son insertion dans la trame urbaine montréalaise. Parallèlement, dès l'amorce du réaménagement de la cour de triage, la manipulation des matériaux et sols présents devra respecter de hauts standards écologiques. Au niveau de la gestion des matières résiduelles, la Ville encouragera l'Université à mettre en place une approche novatrice visant une diminution de la génération de déchet et une maximisation du recyclage et de la récupération. Il est à noter que la réalisation d'un tel projet de développement, en respect des critères LEED-ND, constitue une première québécoise qui pourra servir d'exemple et aider l'Administration à encourager, dans d'autres projets, un aménagement urbain écologique et cohérent.

Transport actif et collectif

Le projet est exemplaire en ce qui a trait à l'aménagement d'un environnement valorisant l'utilisation des modes de transports actifs (principalement la marche et le vélo). Il importe de souligner que le projet

prévoit des **cheminements piétons sécuritaires et agréables** (par l'entremise d'un marquage au sol, d'une largeur adéquate des trottoirs et d'un traitement paysager adéquat) ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation qui semblent répondre aux préoccupations du Plan d'urbanisme. Des parcours piétonniers publics et semi-publics hiérarchisés autour des axes principaux qui constituent la promenade et l'axe Wiseman-Outremont permettront d'assurer la desserte du secteur depuis les stations de métro et les principaux lieux d'activités. De plus, le traitement «à pente douce» du viaduc et l'ouverture à la lumière du jour permise par le type de structure proposée semble apte à assurer la sécurité des usagers.

Au niveau du **vélo**, le projet proposé s'intègre de façon cohérente avec le réseau cyclable pan-montréalais (carte 2.2.4 du Plan d'urbanisme) puisqu'il vient prolonger vers l'ouest le tracé du **réseau vert** de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie. Bien que les modalités de liaison entre le réseau et le projet demeurent à déterminer (soit en poursuivant le réseau vert le long de la voie ferrée du CP, soit en mettant en place une bande cyclable sur la rue Beaubien) il est à souligner l'amélioration de l'**accessibilité cyclable** de cette portion de la ville. De plus, l'organisation du réseau cyclable dans le projet favorise une circulation des vélos à sens unique, de part et d'autre de la promenade, et le marquage des intersections **réduit les conflits** possibles avec les piétons et les automobilistes.

Au niveau de l'aménagement d'un environnement urbain favorable au **transport collectif**, le projet de développement du triage Outremont est exemplaire et tend à répondre fidèlement aux objectifs du Plan d'urbanisme. En s'insérant dans un environnement déjà bien desservi, le projet permettra une utilisation massive des infrastructures en place, notamment, les stations de métro **Outremont et Acadie** (qui, selon notre évaluation, sont à moins de cinq minutes de marche du cœur du futur campus) de la ligne bleue du métro. L'amélioration du service sur cette ligne, par l'ajout de voiture et l'augmentation de l'offre de rames, constitue un objectif annoncé par la STM dans son plan d'affaire. Il est à noter que la fréquentation de la ligne bleue du métro a pratiquement doublée depuis 2002, franchissant le cap des 20 millions d'entrées et que les équipements présentent **encore une grande capacité d'accueil de voyageurs** (les rames de la ligne bleue ne comprennent que 6 voitures, contrairement aux autres lignes du réseau).

L'aménagement d'une nouvelle **gare de train de banlieue** le long de la ligne Montréal – Blainville (éventuellement Saint-Jérôme) offre quant à lui un potentiel intéressant de maximisation de l'accessibilité au site et pourra permettre de lier plus aisément le quartier Parc-Extension au futur campus et à l'arrondissement d'Outremont. De plus, tel qu'indiqué dans son rapport annuel 2005, l'Agence métropolitaine de transport évaluera l'opportunité d'aménager une nouvelle gare intermodale à la station de métro Édouard-Montpetit avec la ligne de train de banlieue Montréal – Deux-Montagnes, ce qui améliorerait grandement l'accessibilité au site.

En cohérence avec la mise en place d'un environnement urbain favorisant les transports collectifs et actifs, le projet **limite l'offre globale de stationnements** pour automobiles. Bien qu'un effort supplémentaire soit possible et souhaitable, il est opportun de souligner la volonté de l'Université de Montréal de minimiser le nombre total de cases de stationnement intérieur à seulement 1000, ce qui représente environ **la moitié de ce que la réglementation** d'urbanisme de l'arrondissement d'Outremont exigerait normalement pour un tel projet (compte tenu de la superficie construite). La minimisation de l'offre de stationnement à l'intérieur du projet se conjuguera à la mise en place de **mesures restrictive quant au stationnement sur rue** (système de vignettes de stationnement pour les résidents), dans le respect des intérêts de la population résidante du secteur. Le projet se démontre donc exemplaire en ce qui a trait à la limitation de l'offre de stationnement et porte à croire à une maximisation de l'utilisation des transports actifs et collectifs.

Orientations et objectifs du Plan d'urbanisme de Montréal

Le Plan d'urbanisme constitue le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire et vise l'harmonisation des projets de développement avec le milieu d'accueil. En respect avec les orientations et les objectifs déclinés au Plan d'urbanisme, certaines de ses composantes doivent être modifiées en vue de la réalisation du projet de développement de l'ancien triage Outremont.

Des modifications sont requises aux éléments suivants du Plan d'urbanisme :

1. Carte de la synthèse des orientations pan-montréalaises – arrondissement d'Outremont;
2. Carte de l'affectation du sol;
3. Schéma des secteurs d'emplois et illustrations;
4. Carte des parcs et les espaces verts;
5. Carte et fiche de la densité de construction.

Les modifications énoncées dans le cadre du sommaire décisionnel respectent les orientations et les objectifs du Plan d'urbanisme. Plus particulièrement, la réalisation du projet de développement permettrait d'accélérer la mise en œuvre du Plan, notamment en répondant aux objectifs et actions suivantes :

- Objectif 3 : Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés;
 - Action 3.2 : soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif.
- Objectif 10 : Favoriser l'aménagement de secteurs d'emplois institutionnels bien intégrés dans la ville;
 - Action 10.1 : Soutenir la transformation de la structure d'emplois dans le tissu industriel existant.
- Objectif 11 : Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain;
 - Action 11.3 : préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal.
- Objectif 12 : Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu;
 - Action 12.1 : encourager une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais.
- Objectif 13 : Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics;
 - Action 13.1 : rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public;
 - Action 13.2 : aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers;
- Objectif 17 : Assurer une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain;
 - Action 17.5 : poursuivre la réhabilitation des sites contaminés, avec l'aide financière des gouvernements;
 - Action 17.6 : réhabiliter en priorité les sites contaminés aux abords de certaines stations de métro et gares ainsi que dans les secteurs à transformer.

De plus, le redéveloppement du secteur Atlantic, rendu possible par la mise en place d'un viaduc ferroviaire dans l'axe de la promenade, est absolument compatible avec l'action 4.1 du chapitre de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie du Plan d'urbanisme qui énonce une volonté de diversifier le secteur Marconi-Alexandra (immédiatement à l'est du secteur Atlantic) :

«Favoriser une occupation plus intensive des secteurs Marconi-Alexandra et Vieux-Rosemont en diversifiant les activités autorisées par la réglementation. En plus des usages industriels déjà permis, des activités de type laboratoires, bureaux, services, ateliers d'artiste et certains commerces seront ainsi autorisées».

Parallèlement, la mise en place du cadre réglementaire proposé par le présent règlement sur cette portion de l'arrondissement d'Outremont permettra aussi de mettre en œuvre certaines actions de la *Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal* visant à renforcer le rôle de

Montréal comme ville de savoir, notamment :

- Action 2.1.1 : Soutenir les initiatives favorisant la croissance du taux de diplomation;
- Action 2.1.1 : Doter Montréal d'une cité universitaire internationale;
- Action 2.1.4 : Soutenir et accompagner les projets de développement immobilier des universités

Il est à souligner que le processus mis de l'avant par l'Université de Montréal lors de l'élaboration de son concept de développement a rencontré les principes de participation publique mis de l'avant par le Plan d'urbanisme (partie I, chapitre 3). Notamment, le Plan d'urbanisme indique qu'au-delà du processus formel de consultation publique inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, la Ville soutient la mise en place d'autres mécanismes dans le but de diversifier et d'améliorer la participation publique en matière d'aménagement et d'urbanisme. Ces «autres mécanismes» peuvent s'inscrire, comme ce fut le cas pour ce projet, en amont des projets, alors que toutes les options sont encore étudiées.

Malgré son intérêt significatif, le projet présenté devra cependant viser à assurer:

- la mise en oeuvre de la *Stratégie d'inclusion de logements sociaux et abordables dans les nouveaux projets résidentiels* par l'atteinte des objectifs de cette dernière;
- la présence d'une passerelle pour piétons et cyclistes à même la future gare de train de banlieue localisée dans l'axe de la rue Wiseman. Cette passerelle permettra la création d'une nouvelle gare intermodale (lien avec le métro Acadie) tout en permettant de lier le quartier Parc-Extension au projet de campus universitaire. La présence de cette passerelle est essentielle et assurera une dynamisation du quartier Parc-Extension, secteur identifié à la carte 2.1.1 du Plan d'urbanisme à titre de secteur à revitaliser.

Le projet prévoit la mise en place de mesure de mitigation des nuisances (sonores et vibrations) le long de la voie ferrée, à la limite nord du site visé pour le nouveau campus. Cependant, le déplacement de la voie ferrée risque aussi d'entraîner des perturbations sur les secteurs situés le long de l'avenue Beaumont, dans le quartier Parc-Extension. Bien que les nuisances possibles sur les milieux de vie résidentiels soient actuellement mitigées par les bâtiments industriels et commerciaux localisés entre l'avenue Beaumont et la voie ferrée, tout redéveloppement de ce secteur (une intéressante possibilité dû à la présence d'un nouveau lien piéton via la nouvelle passerelle) devra considérer la problématique des nuisances ferroviaires et évaluer l'opportunité de mettre en place des mesures de mitigation.

Il est à noter que le projet a reçu un avis favorable du Comité d'architecture et d'urbanisme de la Ville de Montréal et du Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement d'Outremont.

Numéro de certificat (ou note)

| | |
|--|--|
| Responsable de l'intervention Mathieu BÉLANGER Conseiller en aménagement Tél. : 514-872-8072 Date: 2006-11-06 | Endossé par: Luc GAGNON Chef de division Division du développement urbain Tél. :514-872-4095 Date d'endossement: 2006-11-06 17:01:21 |
|--|--|

Numéro de dossier : 1061899032