

CONSULTATION MIL MONTRÉAL

Suivi de la séance de questions et de réponses du 16 septembre, transmises le 29 septembre par l'Office de consultation publique de Montréal

Préparé par :
Université de Montréal
Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSSMB)
Ville de Montréal - Service de l'urbanisme de la mobilité
Arrondissement d'Outremont

14 octobre 2021

A. QUESTION COMPLÉMENTAIRE

COMITÉ DE GOUVERNANCE

Une question d'un commissaire portait sur un comité de gouvernance :

M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire : « Je me demandais lorsqu'on est en train de planifier, de construire le campus MIL et de planifier les connexions avec les abords comme vous le dites, est-ce qu'il y a une structure de concertation qui réunit l'ensemble des acteurs, arrondissements, Ville de Montréal pour réfléchir de façon globale au nouveau quartier? »

La réponse suivante a été donnée :

M. LOUIS-HENRI BOURQUE : « Bien, dans le projet, premièrement on a le comité de gouvernance. Le comité de gouvernance rejoint l'ensemble des arrondissements et des villes aussi, parce qu'on a Ville Mont-Royal qui est inclus dans le projet. On a des comités directeurs. Et à travers ces comités-là, bien on s'assure d'avoir l'ensemble des interlocuteurs. C'est sûr que par projet, par intervention, on va s'ajuster, puis dans nos approches au niveau de la conception, que ce soient des parcs, des rues, on y va en cocréation puis en coconception. »

[...] la commission aimerait obtenir les informations suivantes : la composition du comité, sa mission et son rôle ainsi que les questions et enjeux traités par ce comité.

Réponse par la Ville

Conformément aux termes de l'Entente sur les conditions de réalisation du projet, signée en 2011 entre la Ville et l'Université de Montréal, plusieurs comités ont été mis en place pour animer la gouvernance du projet MIL Montréal et suivre sa mise en œuvre à différents niveaux.

Le **COMITÉ DE GOUVERNANCE** a pour objectif de :

- Permettre à la direction des parties responsables des ententes de développement d'en débattre et de résoudre les enjeux majeurs, s'il y a lieu;
- Recommander aux instances les conditions liées aux ententes de développement.

Le comité de gouvernance se rencontre sur une base annuelle. Il est co-présidé par le recteur de l'Université de Montréal et l'élue responsable de l'urbanisme à la Ville de Montréal.

Les autres participants de ce comité sont :

- Université de Montréal :
 - Vices-recteurs
 - Directions (immeubles, campus MIL, liens avec les communautés, etc.)
- Ville de Montréal :
 - Maire et/ou direction d'Outremont
 - Maire et/ou direction de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension
 - Maire et/ou direction de Rosemont–La-Petite-Patrie
 - Direction du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)
 - Direction du Service des infrastructures et du réseau routier (SIRR)
 - Direction de l'urbanisme, SUM
- Autres partenaires :
 - Ville de Mont-Royal : maire et direction générale

Le **COMITÉ DE DIRECTION** a pour objectif de :

- Prendre acte de l'avancement et des résultats du projet;
- Statuer sur les grands enjeux du projet, et valider les mesures d'atténuation à mettre en œuvre;
- Orienter les comités de gestion et de réalisation.

Le comité de direction se rencontre sur une base biannuelle. Il est co-présidé par la direction du campus MIL de l'Université de Montréal et la direction de l'urbanisme de la Ville de Montréal.

Les autres participants de ce comité sont :

- Université de Montréal :
 - Direction (immeubles, campus MIL, liens avec les communautés, etc.)
- Ville de Montréal :
 - Direction des arrondissements concernés (Outremont, Rosemont–La-Petite-Patrie et Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension)
 - Direction du Service de l’urbanisme et de la mobilité (SUM)
 - Direction du Service des infrastructures et du réseau routier (SIRR)
 - Direction du Service de l’habitation
 - Direction du Service du développement économique (SDÉ)
 - Direction du Service de la gestion et de la planification immobilière (SGPI)
 - Direction du Service de la culture
 - Direction du Service des communications
 - Direction de l’urbanisme, SUM
- Autres partenaires :
 - Ville de Mont-Royal : direction générale
 - Société de transport de Montréal (STM) : direction général

Le **COMITÉ DE GESTION** a pour objectif de :

- Évaluer les grands enjeux du projet, convenir des mesures d’atténuation à mettre en œuvre;
- Établir des recommandations au comité de direction;
- Soutenir et orienter le comité de réalisation.

Le comité de gestion se rencontre sur une base biannuelle. Il est présidé par le chef de division des projets urbains de la direction de l’urbanisme du SUM.

Les autres participants à ce comité sont les chefs de divisions des différentes unités administratives de la Ville de Montréal impliquées dans la mise en œuvre du projet (arrondissements, SUM, SIRR, habitation, SDÉ, SGPI, culture, communications, etc.).

Le **COMITÉ DE RÉALISATION** a pour objectif de :

- Assurer le respect du calendrier et du budget de réalisation;
- Assurer que le projet se réalise selon les ententes;
- Assurer la cohérence et l’intégration des contributions requises des parties prenantes du projet.

Le comité de gestion se rencontre sur une base trimestrielle. Il est présidé par le chef de section du SIRR.

Les autres participants à ce comité sont les chefs de section et professionnels des différentes unités administratives de la Ville de Montréal impliquées dans la mise en œuvre du projet (arrondissements, SUM, SIRR, habitation, SDÉ, SGPI, culture, communications, etc.).

B. QUESTION COMPLÉMENTAIRE

CANOPÉE, ÎLOT DE CHALEUR ET BIODIVERSITÉ DES CHEMINS DE FER

Une question d'un commissaire portait sur la canopée et les îlots de chaleur :

M. PIERRE GAUTHIER, commissaire : « Oui, peut-être un complément. Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites sur la canopée ou spécifiquement portant sur les îlots de chaleur en amont du développement du projet? »

La réponse suivante a été donnée :

M. LOUIS-HENRI BOURQUE : « Bien, sans avoir d'études spécifiques, on connaît l'état d'où on partait avec la cour de triage. Et on peut mesurer aussi l'évolution de la canopée. Il y a un projet pilote actuellement avec la division de la géomatique justement pour utiliser des outils performants de géomatique pour qu'on puisse suivre en mode continu l'évolution, que ça soit au niveau de la superficie de la canopée, mais également l'impact en chaleur sur le site. Donc, ça nous permet de voir comment nos aménagements vont contribuer à la diminution des îlots de chaleur.

Il faut comprendre, comme le disait Marion, que toute intervention du projet est axée vers le verdissement. C'est sûr que la place Alice-Girard par exemple, est plus minérale parce qu'elle cherchait à répondre à un besoin, justement d'avoir une place qui permettait des événements à moyen déploiement. Justement pour compléter l'offre des autres espaces dans le secteur. Mais les autres parcs, ça va être plus un objectif plus de verdissement.

Puis les rues, par exemple Thérèse-Lavoie-Roux où c'est une première avenue avec double plantation d'arbres. Ce sont des cellules de croissance qui sont utilisées avec des fosses de plantation continue. Donc, on mise par le nombre d'arbres. On mise aussi sur l'arbre au bon endroit et dans les bonnes conditions, pour s'assurer qu'on a des arbres qui arrivent à maturité et en santé. Donc, il y a différents moyens d'intervention pour s'assurer, justement de réduire les îlots de chaleur, de pouvoir monitorer l'impact du projet. Puis je finis en disant que ça s'inscrit aussi dans le

réseau de biodiversité des voies ferrées, qui est considéré. Puis aussi il y a un objectif toujours, par l'université, d'avoir un lien entre le campus de la montagne et via Outremont, la canopée d'Outremont. Donc, ça s'inscrit aussi dans une optique de réseau de biodiversité qui est plus métropolitain. »

[...] la commission aimerait savoir s'il est possible de fournir plus d'informations sur l'évolution de la canopée et de la situation des îlots de chaleur sur le territoire MIL Montréal. La commission aimerait également savoir si de la documentation existe concernant le «réseau de biodiversité des voies ferrées».

Réponse par la Ville et l'Université

À ce jour, le territoire couvert par le règlement 06-069 (le « site Outremont ») est davantage documenté car il a fait l'objet des premières interventions sur le domaine public réalisées dans le cadre de la mise en œuvre projet MIL Montréal. En cours d'aménagement, le nouveau parc Dickie-Moore, est le premier espace vert aménagé sur le territoire du PDUES (les « abords » du site Outremont) et plus spécifiquement dans le secteur Beaumont (Parc-Extension).

À terme, 4 hectares de nouveaux espaces publics, dont 3 parcs et 1 place, seront aménagés par la Ville sur le site Outremont et 1 hectare dans les abords. Jusqu'à maintenant, 450 arbres ont été plantés par la Ville. Dans le courant des prochaines années, le parc Irma-LeVasseur (identifié P-3) et les différents projets privés contribueront à augmenter le verdissement.

Depuis le plan « Montréal Durable 2016-2020 » et la désignation du projet MIL Montréal comme projet phare d'aménagement durable, la Ville a mis en place plusieurs indicateurs basés sur la certification LEED pour l'aménagement des quartiers (LEED-AQ) qui permettent de monitorer le projet. Ces indicateurs ont fait l'objet d'une mise à jour en 2021 afin de s'inscrire dans le Plan Climat 2030. On y retrouve notamment le nombre d'arbres plantés ainsi que le pourcentage de surfaces végétalisées sur l'ensemble de l'espace public, une donnée indispensable pour mesurer l'évolution des îlots de chaleur. La division de la géomatique supporte cette démarche en réalisant des relevés à l'aide des plus récentes technologies.

Par ailleurs, la Ville de Montréal met à la disposition des citoyens une base de données ouvertes offrant de l'information sur la vulnérabilité aux changements climatiques ainsi que sur la répartition des îlots de chaleur à Montréal et leur évolution¹.

¹<https://vdm-ds.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=519a2acf3bfd4c42a16da85d6629642a>
<https://donnees.montreal.ca/ville-de-montreal/schema-environnement-milieux-naturels>

D'autre part, à travers plusieurs projets universitaires et de recherche, l'Université de Montréal en collaboration avec la Ville supporte la mise en place d'un corridor écologique, appelé « Corridor Darlington ». Celui-ci s'étendrait sur deux kilomètres et demi, sur l'avenue Darlington et le long de l'axe ferroviaire. L'objectif serait de relier les deux campus montréalais de l'Université de Montréal, le campus de la montagne et le campus MIL². Sur le site Outremont, la Ville vise à connecter les différents espaces verts urbains qui sont aménagés dans le cadre du projet.

LOGEMENTS

La question de la construction de logements sociaux et abordables ainsi que des outils municipaux pour y arriver a été abordée durant la soirée :

M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire : « Les coopératives dont vous parlez sont des coopératives qui se trouvent dans le site Mil. Et là, la question portait sur la gentrification dans Parc-Extension. Votre réponse parle, advenant le cas qu'il va y avoir des espaces ou des logements ou des édifices qui seront vendus, la Ville pourrait les acquérir pour construire des logements sociaux. Mais en dehors de cette hypothétique...»

M. LOUIS-HENRI BOURQUE : « Il y a eu des acquisitions. On pourra fournir à l'Office le détail des acquisitions réalisées, mais il y a eu des actions majeures qui ont été réalisées dans Parc-Extension. Et c'est sûr, comme le disait ma collègue, on est dans un marché immobilier très vigoureux, mais notamment, dès qu'on a eu l'opportunité de faire des acquisitions on y est allé justement. Donc, dans l'ensemble des champs de compétence de la Ville, on travaille pour réduire les effets de cette gentrification qui est quand même une tendance lourde à Montréal pour éviter l'accentuation. Donc, oui, on a fait concrètement des acquisitions également dans Parc-Extension. »

Nous aimerions que vous complétiez cette réponse par écrit, concernant les acquisitions réalisées et les autres instances où des outils municipaux ont été utilisés en matière de logement dans le MIL Montréal et ses abords (droit de préemption, règlement pour une métropole mixte, réserve foncière).

² Pour plus d'informations :

<https://durable.umontreal.ca/biodiversite/milieus-de-vie/httpswwwcorridorecologiquedarlingtonorgfbclidiwar0kx8v1tgaqm8-qox1pdx4dh8kwstgu-5liyoosmvs1ml7ajw9rvfjbs-m/>

Réponse par la Ville

Sur le site Outremont (territoire d'application du règlement 06-069), la Ville et l'Université se sont engagés en 2011 à ce que, sur leurs terrains dédiés à l'habitation, au moins 15% des logements construits soient des logements sociocommunautaires et au moins 15% soient des logements abordables. Sur les 1300 logements initialement prévus dans le projet, cela représente 195 logements sociocommunautaires et 195 logements abordables. Tel qu'indiqué à la page 24 du document « Avancement de la mise en oeuvre »³, sur le site Outremont:

- 275 logements sociocommunautaires sont en construction, à l'étude ou en planification sur les terrains de la Ville et de l'Université de Montréal (UdeM). De ce nombre, 139 logements sont en construction ou le seront d'ici la fin de l'année ;
- 126 logements abordables sont en construction sur les terrains initiaux de l'UdeM, réalisés par un constructeur privé.

Sur le territoire du PDUES (les « abords »), un bâtiment de 58 logements sociocommunautaires a été inauguré en 2018 au 181, rue de Castelnau O. Afin d'atteindre la cible de 225 logements, la Ville a acquis au courant des dernières années, avec les outils traditionnels, les lots suivants de gré à gré, par expropriation sur la base d'entente en vertu de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels :

LOT	STATUT	ADRESSE	ARRONDISSEMENT
1 867 967	Gré à gré	7235, rue Saint-Urbain	Villeray-St-Michel-Parc-Extension
1 867 973	Gré à gré	7255, rue Saint-Urbain	Villeray-St-Michel-Parc-Extension
1 350 900	Expropriation	6540, rue Hutchison	Outremont
5 684 483	Inclusion	181, rue de Castelnau O.	Villeray-St-Michel-Parc-Extension

La liste complète des lots qui ont été assujettis au droit de préemption à des fins de réalisations de logements sociaux et communautaires sur le territoire de MIL Montréal est déposée à l'OCPM. En vertu de ce nouvel outil, la Ville de Montréal a acquis en 2020 le 7290, rue Hutchison. À noter qu'une veille particulière est faite sur l'ensemble du quartier Parc-Extension (au-delà des limites du projet) et que plusieurs lots ont déjà été assujettis au droit de préemption.

³ Document 3.2 : https://ocpm.gc.ca/sites/ocpm.gc.ca/files/pdf/P115/3-2_avancement_mil_montreal_dirurb.pdf

En date du 30 septembre 2021, aucun lot n'a encore été acquis sur le territoire de MIL Montréal sur la base d'une entente en vertu du Règlement pour une métropole mixte.

ÉTUDE DE CIRCULATION

Une question d'un commissaire portait sur la circulation :

M. PIERRE GAUTHIER, commissaire : « Bien, un petit complément, en fait. Est-ce que l'impact de l'ouverture de l'avenue Thérèse-Lavoie-Roux sur les patrons de circulation que vous avez décrits, est-ouest, a fait l'objet d'études spécifiques de la part de la Ville? »

La réponse suivante a été donnée :

M. LOUIS-HENRI BOURQUE : « Tout à fait. Dans le fond, de façon générale on est accompagné par la direction de la mobilité. Les décisions qui ont été prises ont fait l'objet d'études de circulation, font l'objet de monitoring. Puis évidemment, on parle beaucoup de Thérèse-Lavoie-Roux, mais c'est aussi, il y a des problèmes assez importants sur Van Horne. Donc, il y a vraiment une considération aussi des enjeux sur Van Horne et Jean-Talon et l'ensemble du réseau. Les études de circulation tiennent compte d'un territoire d'influence beaucoup plus grand pour que les décisions soient coordonnées avec l'ensemble des enjeux de circulation du secteur. Parce qu'on sait qu'il y a beaucoup de circulation de transit. Et il y a du monitoring qui est fait. Ceux qui connaissent Thérèse-Lavoie-Roux, il y a des interventions qui sont faites aussi par après. Nous, on livre un aménagement, mais il y a des ajustements qui sont à faire avec du monitoring et c'est fait aussi à travers le projet. »

Un peu plus tard dans la soirée, un complément d'information a été ajouté :

Mme MARION DEMARE : « Je peux peut-être continuer concernant la mobilité. On en a déjà un petit peu parlé. Il y a beaucoup de monitoring qui se fait dans le cadre du projet pour essayer de suivre au fur et à mesure de la livraison des espaces. Vous avez parlé de la récente ouverture de l'avenue Thérèse-Lavoie-Roux qui a abouti à Parc et qui change un peu les patrons de déplacement. Donc, l'objectif avec nos collègues de la direction de la mobilité c'est de suivre un petit peu comment ça se passe au fil du développement du quartier et d'adapter des mesures complémentaires pour renforcer la sécurité en fait, des déplacements. Comme par exemple, il y a eu tout un monitoring qui a été fait récemment pour évaluer les traverses des rues locales outre-montaises prolongées jusqu'à l'avenue Thérèse-Lavoie-Roux, puis voir si ces intersections étaient sécuritaires ou pas. Elles le sont selon nos collègues, mais il y a quand même du marquage qui a été renforcé pour faire comprendre, pour rappeler la limitation de vitesse qui est

quand même à 30 kilomètres/heure sur cet axe-là. Et rappeler en fait, bien, les passages un peu plus sensibles, comme le sont les intersections. »

Un peu plus tard dans la soirée, le commissaire a ajouté une précision à sa question :

M. PIERRE GAUTHIER, commissaire : « Donc, je comprends que les études de circulation dont on parlait traitent aussi des déplacements doux, donc déplacements actifs, piétonniers, déplacements cyclistes. Est-ce le cas? »

M. LOUIS-HENRI BOURQUE : « Tout à fait. »

Une précision a aussi été faite concernant les études de circulation dans le coin du chemin Bates :

M. PIERRE GAUTHIER, commissaire : « Oui. On a parlé des analyses de transport qui évidemment débordent le site inévitablement. Est-ce que ces analyses-là ont porté sur le rapport entre le site et le chemin Bates, notamment dans les déplacements est-ouest? Chemin Bates en fait, qui semble vouloir évoluer comme voie expresse, comme voie de transit est-ouest en périphérie immédiate d'une barrière, la voie de chemin de fer. Est-ce que ça faisait partie des parcours analysés?

Mme MARION DEMARE : « Il y a eu plusieurs études de circulation qui ont été faites au fur et à mesure que le projet était planifié, se développait, des mises à jour successives. Et oui, Bates a toujours été considéré dans tous les patrons de déplacement comme accès au nouveau quartier, et notamment en lien avec la nouvelle trame qui était proposée. C'est pas mal ce que je pourrais vous dire de ça. Mais oui, c'était un axe qui a été regardé au moins comme... à partir de Rockland, l'avenue Rockland, qui fait partie du projet. Puis évidemment, l'approche a été considérée. »

En complément à ces échanges, la commission aimerait obtenir plus d'informations sur les études, les patrons et le monitoring qui ont été faits pour étudier la circulation, les intersections et les déplacements doux. La commission aimerait obtenir ces informations pour le territoire du MIL Montréal et ses abords en incluant les artères est-ouest principales, Jean-Talon, Van Horne et Chemin Bates. La commission aimerait également obtenir plus d'informations sur les modifications qui ont été faites à la trame viaire en conséquence des résultats de ces études.

Réponse par la Ville

Plusieurs études de circulation ont été réalisées depuis 2006 pour accompagner la planification puis la mise en œuvre du grand projet MIL Montréal :

- 2006 - Étude des impacts sur la circulation du campus de l'Université de Montréal à Outremont (Cima+ pour l'Université de Montréal)⁴;
- 2015 - Mise à jour de l'étude des impacts sur la circulation du site de l'Université de Montréal à Outremont (Cima+ pour la Ville de Montréal);
- 2016 - Étude de mobilité dans le secteur des abords du site Outremont (Affleck de la Riva pour la Ville de Montréal);
- 2017 - Mise à jour de l'étude des impacts sur la circulation du site de l'Université de Montréal à Outremont (Cima+ pour la Ville de Montréal);
- 2018 - Étude d'impact sur les déplacements dans le secteur Beaumont (Cima+ pour la Ville de Montréal);
- 2019 - Monitoring pour les déplacements dans le secteur Bates (basé sur les données de MicroTraffic pour la Ville de Montréal);
- 2021 - Monitoring pour la sécurité des intersections des rues outremontaises et l'avenue Thérèse-Lavoie-Roux : Champagneur et Outremont (analyses internes, Ville de Montréal).

Chacune de ces études considère la sécurité, le confort et la fonctionnalité des déplacements actifs.

Le plan d'ensemble, proposé en 2006 par l'Université de Montréal, a considérablement évolué, notamment suite aux recommandations de l'OCPM. En effet, la trame viaire et les liens entre le site à redévelopper et les quartiers environnants ont été reconsidérés pour améliorer les déplacements actifs dans des secteurs souvent enclavés par les infrastructures ferroviaires (prolongement de l'axe central jusqu'à l'avenue du Parc, renforcement des liens nord-sud entre le campus et le quartier Parc-Extension, notamment dans l'axe des stations de métro Outremont et Acadie, et de l'avenue de l'Épée, etc.).

À partir de 2015, aucune modification structurante n'a été apportée à la trame révisée du site Outremont (telle qu'enchâssée dans le règlement no 06-069, adopté par le conseil municipal en 2011). Des ajustements ont toutefois été réalisés dans la géométrie et le marquage des aménagements prévus dans certains secteurs clés (intersections McEachran/du Manoir-Thérèse-Lavoie-Roux-Bates, et Acadie/Beaumont-Jean-Talon) pour améliorer les conditions de déplacement notamment lors des phases de transition afin de mieux accompagner la mise en œuvre du projet.

⁴ Document OCPM - Campus Outremont 3.5 : <https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P16/3e.pdf>