

Identification		Numéro de dossier : 1061899033
Unité administrative responsable	Arrondissement Outremont , Service de l'aménagement urbain et du patrimoine , Direction	
Niveau décisionnel proposé	Conseil municipal	
Sommet	-	
Contrat de ville	-	
Projet	-	
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.	

Contenu

Contexte

L'Université de Montréal a annoncé en 2005 son intention d'aménager un nouveau campus universitaire sur le site du triage Outremont. En septembre de cette même année, le comité exécutif signifiait son accord de principe à cette intention et faisait état de sa volonté d'agir comme partenaire de l'Université dans ses démarches de financement auprès des gouvernements.

En mars 2006, l'Université a exercé son option d'achat et est devenue propriétaire du triage. Depuis, elle poursuit la planification du projet avec la collaboration de l'arrondissement d'Outremont et du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Une version préliminaire du concept d'aménagement a été présentée aux représentants municipaux le 7 avril dernier. Ce concept a fait l'objet d'une présentation et d'échanges avec le Comité Imaginer Réaliser Montréal 2025 le 20 avril, avec le Comité d'architecture et d'urbanisme les 21 avril et 15 septembre, ainsi qu'avec le comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement d'Outremont les 11 et 18 mai, ainsi que le 14 septembre. Les représentants des arrondissements voisins ont également pu prendre connaissance de la proposition de l'Université au cours de rencontres de travail tenues les 24 avril et 18 mai 2006.

L'arrondissement d'Outremont a reçu le 12 juillet 2006 une demande du recteur de l'Université de Montréal afin d'autoriser, en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, le projet de développement du secteur de l'ancien triage Outremont.

L'Université de Montréal souhaite développer un projet mixte comprenant des logements, des espaces verts, des résidences étudiantes et des bâtiments dédiés à l'enseignement et à la recherche universitaire. Les investissements représentent un total potentiel de 1,1G\$ et doivent donner lieu à la création d'un environnement urbain, institutionnel et résidentiel de haute qualité architecturale et paysagère. Pour la Ville, en plus du développement d'une friche industrielle, des perspectives importantes de retombées fiscales sont à prévoir tel que des en lieux de taxes et des taxes foncières générées par les développements

résidentiels. L'Université cherche à créer un partenariat avec la Ville et les gouvernements du Québec et du Canada en vue de réunir les conditions propices au développement du site et à son insertion dans la trame urbaine environnante. Le développement du site, localisé entièrement sur le territoire de l'arrondissement d'Outremont, permettrait en outre la requalification d'un site stratégique touchant plusieurs arrondissements et l'élimination d'une importante source de nuisance environnementale au cœur de la ville. Il convient de souligner que ce projet s'inscrit dans une perspective de développement durable et se veut exemplaire à plusieurs égards. L'Université vise ainsi une accréditation *LEED* non seulement pour les pavillons à construire mais également pour l'aménagement de l'ensemble du futur campus. Le projet sera également conçu et réalisé en visant une utilisation optimale du transport collectif et un encouragement à recourir au transport actif.

Dans ses grandes lignes, le projet comprend les composantes suivantes:

- le démantèlement des voies de triage et la relocalisation du corridor ferroviaire au nord du site;
- l'aménagement d'une large esplanade verte d'environ 23 000 m. c., avec viaduc sous la voie ferrée;
- la construction, en trois phases, de pavillons d'enseignement et de recherche totalisant environ 275 000 mètres carrés;
- la construction d'environ 1 100 places d'hébergement en résidences étudiantes;
- la construction par le privé d'environ 800 logements sur site et hors du site s'adressant à une variété de clientèles, dont 30% de logements sociaux et abordables;
- l'aménagement d'une nouvelle gare permettant l'accès au train de banlieue Montréal – Blainville (Saint-Jérôme);
- l'aménagement d'une passerelle pour piétons et cyclistes permettant de franchir la voie ferrée située au nord du site et ainsi d'accéder facilement et en toute sécurité à la station de métro Acadie;
- la relocalisation de la cour de voirie de l'arrondissement d'Outremont à même le terrain acheté par l'Université;
- la création de nouveaux liens cyclables, en relation avec le réseau pan-montréalais;
- la relocalisation du terrain de baseball de l'arrondissement et la création de nouveaux parcs comptant pour environ 15% du site de l'UdeM.

La réalisation de ce projet nécessite une modification à la réglementation d'urbanisme en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal permettant de préciser des conditions particulières d'aménagement et d'intégration. Bien qu'il déroge à la réglementation en vigueur, le projet peut faire l'objet d'une autorisation par le conseil municipal en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, accompagné d'une autorisation de procéder à la signature d'un accord de développement permettant de préciser les conditions de réalisation du projet. Parallèlement, le conseil municipal est aussi appelé à modifier le Plan d'urbanisme en suivant le processus prévu aux articles de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Charte de la Ville de Montréal. Les diverses modifications nécessaires au niveau du Plan d'urbanisme font l'objet du sommaire décisionnel #1061899032 et seront soumises à la consultation publique par l'Office de consultation publique de Montréal en même temps que le présent projet de modifications réglementaires en vertu de l'article 89.

Décision(s) antérieure(s)

CE05 1893 (21 septembre 2005) : résolution du comité exécutif donnant un accord de principe au développement de la gare de triage Outremont à des fins multifonctionnelles.

Dossier #1063976001 (CE du 18 octobre 2006): résolution du comité exécutif visant la mise en réserve par le conseil municipal de quatre immeubles à des fins de réserve foncière.

Description

Le secteur

Localisés au nord de l'arrondissement d'Outremont, le site de l'ancien triage Outremont et l'ensemble des propriétés adjacentes composent le secteur à mettre en valeur. En plus de l'arrondissement d'Outremont quatre autres territoires municipaux touchent au secteur, soient les arrondissements de Rosemont – La Petite-Patrie, Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension, Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, ainsi que Ville Mont-Royal.

Les limites nord et est du secteur sont majoritairement occupées par des activités commerciales et industrielles. Le long du parcours de l'avenue Beaumont, à l'est du viaduc Rockland, un centre d'achats abrite des commerces d'appoint et un marché d'alimentation. Ce dernier voisine un important centre médical. Plus au nord-est, dans le quartier Parc-Extension, plusieurs petites entreprises occupent des bâtiments industriels contemporains adjacents à un secteur résidentiel à revitaliser (carte 2.1.1 du plan d'urbanisme). Complètement à l'est du projet, le secteur Atlantic et le secteur Marconi-Alexandra abritent plusieurs entreprises actives dans diverses sphères d'activités et dont le dynamisme doit être soutenu. La portion sud de l'ancienne cour de triage présente quant à elle un cadre résidentiel s'articulant autour d'espaces verts (parcs Kennedy et Pierre-Elliott-Trudeau) et d'équipements collectifs (centre communautaire intergénérationnel, terrain de baseball, parc canin). L'actuelle cour de voirie de l'arrondissement d'Outremont est d'ailleurs localisée le long de l'avenue Ducharme. La principale artère commerçante à proximité du site est l'avenue Van Horne, le long de laquelle se situe la station de métro Outremont. Cette artère est actuellement en transformation puisqu'une série de petits commerces d'appoint (pharmacie, dépanneurs, etc.) et spécialisés (boulangeries, charcuteries, restaurants, etc.) s'y sont établis au cours la dernière décennie.

Le concept d'aménagement

Pour l'Université de Montréal, l'acquisition du site de la gare de triage est l'occasion de réaliser un projet lui permettant de se doter des instruments essentiels à la poursuite de son développement sur le territoire montréalais. Par l'implantation d'un nouveau campus à Outremont, l'Université de Montréal contribue positivement à la conservation des espaces à protéger dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal (AHNMR) tout en s'assurant la disponibilité en espace nécessaire au développement de ses activités.

La cour de triage constitue la dernière grande surface disponible au développement dans l'arrondissement d'Outremont. La mise en valeur de cette friche ferroviaire permet de catalyser le développement au nord de l'arrondissement et de consolider le cadre bâti environnant. La rupture causée par le triage peut alors devenir un milieu de vie qui raccorde la frontière nord d'Outremont aux territoires limitrophes.

Le programme de développement correspond aux besoins de l'Université de Montréal à long terme ainsi qu'aux usages identifiés par un comité technique (composé de l'arrondissement d'Outremont, du SMVTP et de l'Université de Montréal) afin de compléter la trame urbaine environnante. Les échanges de terrains avec la Ville et la définition d'un nouveau réseau viaire implique la reconfiguration de parcs existants et le déménagement de la cour de voirie d'Outremont dans un secteur plus permissif quant aux éventuelles nuisances engendrées. La reconfiguration du secteur permet de renforcer le pôle communautaire aux abords du centre communautaire et de poursuivre la trame viaire d'Outremont.

La répartition des usages dans l'espace contribue à la cohérence d'ensemble du projet. L'Université de Montréal propose un campus qui valorise l'environnement d'accueil et contribue à la renommée de son établissement. Le projet constitue une poursuite de la trame urbaine outremontaise et comporte une série d'éléments régénérateurs du milieu urbain s'articulant autour d'une longue promenade verte orientée dans l'axe est-ouest. Cette promenade est constituée d'un parc-place linéaire d'une largeur de 27 mètres et constituera un élément charnière entre le quartier résidentiel du nord d'Outremont et le futur campus universitaire. Au nord de la promenade, se concentrent principalement les édifices universitaires et les

résidences étudiantes. Ces édifices comportent un réseau de cours intérieures semi-publiques. À l'intersection de la promenade et de l'accès au viaduc Rockland se trouve le pôle d'équipements communautaires et de parcs. Du côté du secteur Atlantic (à l'est de la voie ferrée), en lien avec la portion principale du campus par la promenade et un viaduc sous la voie ferrée, se poursuivent l'usage institutionnel et les fonctions universitaires. Des immeubles d'usages mixtes (habitation et bureaux) sont également prévus dans ce secteur. La cour de voirie de l'arrondissement est relocalisée au nord du secteur Atlantic, entre la voie ferrée et les futurs bâtiments institutionnels. Au sud de la promenade, sont proposés des usages essentiellement résidentiels dans la poursuite de la trame urbaine en place, à l'exception d'une résidence étudiante prévue entre les avenues De l'Épée et Champagneur ainsi que des pavillons universitaires près de la bordure est de la voie ferrée. Au cœur du campus donnant sur la promenade, les rez-de-chaussée des résidences étudiantes, des pavillons universitaires ainsi que d'un immeuble mixte compris entre l'avenue Wiseman et l'avenue Outremont comprennent un nombre limité de commerces complémentaires. D'autres services complémentaires (cafétéria, photocopie, etc.) pourront être intégrés aux pavillons universitaires si nécessaire. Le concept d'aménagement proposé par l'Université de Montréal repose sur sept principes auxquels sont rattachés divers critères de réalisation.

Globalement, le projet se veut exemplaire en terme d'accessibilité au transport collectif. Desservi directement par la station de métro Outremont (située à l'intersection des rues Wiseman et Van Horne), le projet prévoit aussi l'implantation d'une nouvelle gare de train de banlieue (ligne Montréal - Blainville). Une passerelle d'accès à cette gare traversant les voies ferrées permettra aussi de rejoindre rapidement la station de métro Acadie et ainsi maximiser l'accessibilité au site. En complément à cette forte accessibilité au site par le transport collectif, le secteur sera lié directement au réseau cyclable pan-montréalais et le nombre de cases de stationnement sera limité.

Principe 1 : La promenade, charnière entre le campus et Outremont

La promenade constitue la composante majeure du projet. Elle révélera l'identité du campus par une vaste allée plantée où prédomine la marche au détriment du trafic routier. Elle structurera clairement le futur développement du nord de l'arrondissement d'Outremont. D'est en ouest, la promenade reliera la limite nord d'Outremont aux territoires limitrophes tout en assurant une circulation automobile contrôlée. Accueillant la circulation est-ouest, la promenade assurera la quiétude des rues résidentielles existantes en liant, le secteur Atlantic et le viaduc Rockland. Parallèlement, le chapelet de parcs et d'espaces publics qui composera la promenade facilitera un passage graduel entre le cadre résidentiel et universitaire, entre le milieu de vie et le campus.

Principe 2 : L'axe Wiseman – Outremont, l'échine du quartier au cœur du campus

Dans la grille morphologique de l'arrondissement Outremont, la séquence d'îlots présente entre les avenues Wiseman et Outremont comporte plusieurs repères visuels importants dont l'église Sainte-Madeleine et le parc Kennedy. L'avenue Wiseman se trouve également dans l'alignement des deux stations de métro pouvant desservir le projet : Outremont et Acadie. L'implantation d'une nouvelle gare de train de banlieue, desservant la ligne Montréal – Blainville (Saint-Jérôme) est proposée dans l'axe de ces stations de métro. Le projet consolide ainsi un axe civique où le trajet des piétons vers le nouveau campus sera privilégié le long de l'avenue Wiseman. Pour renforcer le caractère civique de cet axe, le cœur du campus sera situé entre le prolongement des avenues Wiseman et Outremont. Cependant, seule l'avenue Outremont se poursuivra au-delà de la future promenade et ira rejoindre la nouvelle voie routière (poursuite de l'avenue Bates) prévue au nord du campus. À partir de la promenade, l'avenue Wiseman deviendra une allée piétonnière majeure menant à une passerelle rejoignant la future gare de train de banlieue. Cette allée piétonnière pourra se poursuivre jusqu'à la station de métro Acadie.

Principe 3 : Un environnement universitaire cohérent

Le projet prévoit l'implantation à terme d'une vingtaine de pavillons universitaires et de trois immeubles

de résidences étudiantes le long de la promenade, entre les avenues McEachran et Durocher. En fait, la majorité des bâtiments de l'Université de Montréal sont localisés au nord de la promenade, à l'exception de deux pavillons et une résidence étudiante. Cet ensemble universitaire constitue un milieu de vie qui sera partagé entre les étudiants, les professeurs et les résidents. La perméabilité du campus est à ce titre primordiale et s'exprimera dans l'implantation des bâtiments, le traitement des espaces extérieurs et l'architecture de l'ensemble. Le langage architectural des pavillons n'est pas encore défini, toutefois, la proposition prévoit une modulation des façades qui évite de créer une paroi imposante et monotone. Les résidences étudiantes adoptent la même architecture que les pavillons en démontrant cependant un caractère plus intime. De plus, le vocabulaire architectural des bâtiments de l'Université se distingue, sans choquer, de l'environnement domestique traditionnel d'Outremont. Il évoque davantage l'échelle industrielle des abords ferroviaires sans toutefois en reprendre l'opacité et la banalité.

Principe 4 : Le retissage de la trame outremontaise

Le développement de l'ancien triage définit une nouvelle lisière bâtie au nord de l'arrondissement d'Outremont. Ce développement permet de parachever la trame urbaine sans toutefois désavouer la mémoire des lieux. De part et d'autre de la promenade, la proportion des nouveaux îlots respecte l'enfilade du cadre outremontais. Même si plusieurs voies routières ne se poursuivent pas au-delà de la promenade, l'espacement entre les édifices respecte l'alignement des avenues. L'emprise au sol des édifices au sud de la promenade correspond au gabarit des immeubles majoritairement résidentiels. Tandis qu'au nord, les masses construites sont davantage en continuité avec le cadre industrialo-commercial des abords ferroviaires.

Principe 5 : La mise en valeur du pôle communautaire de l'arrondissement

À proximité de l'entrée sud au viaduc Rockland, une série de parcs importants (balle-molle, parc canin et jardins communautaires) sont en place. Récemment, la transformation de l'aréna en centre communautaire intergénérationnel a confirmé ce pôle d'équipements dans l'arrondissement. Le projet intègre le regroupement de ces espaces grâce à la reconfiguration des bretelles d'accès au viaduc. Le projet requalifie ainsi cette porte d'entrée de l'arrondissement Outremont en y consolidant le couvert végétal au détriment des structures autoroutières. Le pôle communautaire marque aussi l'amorce de la promenade, un des principaux accès du campus. Les équipements collectifs présents sont maintenus et même bonifiés par ce réaménagement.

Principe 6 : Un réseau routier cohérent et des parcours piétonniers et cyclables valorisés

L'emplacement du secteur de l'ancien triage Outremont est exceptionnel en ce qui a trait à l'accès aux transports collectifs. Deux stations de métro de la ligne bleue peuvent desservir le site. Une future gare de train de banlieue et l'éventuel système léger sur rails de l'avenue Du Parc s'ajoutent au réseau d'autobus menant au nouveau campus. Le projet favorise donc un environnement où la priorité est donnée aux piétons tant par ses sentiers aménagés que par le type de rues privilégié. Raccordé aux voies routières primaires par la promenade, l'environnement du projet signale immédiatement aux automobilistes la nécessité de réduire leur vitesse, ses sens uniques et la faible largeur de ses chaussées imposant le respect des piétons. De plus, des bandes cyclables longeant de part et d'autre la promenade soulignent la présence de ce mode de transport alternatif dans le projet. Ces bandes se rattachent à la piste cyclable existante et faciliteront les déplacements cyclistes est-ouest. Enfin, l'accès aux stationnements de l'Université de Montréal s'effectuerait exclusivement par l'avenue Bates et le faible nombre de cases disponibles découragerait l'utilisation de l'automobile pour atteindre le campus.

Principe 7 : Une atténuation de l'impact des nuisances ferroviaires

Le déplacement de la voie ferrée au nord du site implique certaines nuisances de bruit et de vibrations. Afin d'atténuer ces désagréments, le réaménagement du site de l'ancien triage prévoit une série de mesures d'atténuation. Entre autres, le projet prévoit une pente ascendante de 0,5 à 1% vers la voie ferrée

à partir de la promenade, la localisation des activités universitaires (et non des résidences) le long des voies ferrées, des matériaux de façade favorisant l'absorption acoustique et une zone tampon offrant un talus solide et végétal. Au niveau des vibrations liées au passage des trains, des mesures d'absorption peuvent être mises en place sous les voies ferrées lors du déplacement de ces dernières rendu nécessaire par le projet.

Justification

Le programme de développement du secteur de l'ancien triage Outremont prévoit la création d'un environnement urbain de haute qualité urbanistique, architecturale et paysagère comprenant des activités d'enseignement et de recherche, des résidences étudiantes et une poursuite de la trame résidentielle de l'arrondissement Outremont. Globalement, le projet permet, en cohérence avec les ajustements portés dans le cadre du sommaire décisionnel #1061899032, de répondre aux orientations et objectifs du Plan d'urbanisme, de la Stratégie de développement économique 2005-2010, de la Stratégie d'inclusion de logements abordables et du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise.

S'appliquant sur un territoire strictement délimité géographiquement (annexe A du document juridique: Territoire d'application), le règlement à adopter en vertu de l'article 89 précise les conditions juridique s'appliquant lors :

- d'une opération cadastrale;
- de la construction, de la transformation et de l'occupation de bâtiments;
- de l'aménagement d'espaces libres.

Le règlement à adopter en vertu de l'article 89 de la Charte précise les articles du cadre réglementaire de l'arrondissement d'Outremont auxquels il est permis de déroger et précise les conditions et critères généraux à respecter ainsi que les conditions pénales. Notamment, l'adoption du présent règlement en vertu de l'article 89 de la Charte permettra de déroger à certains articles des règlements suivants :

- Règlement 1177 sur le zonage de l'arrondissement d'Outremont;
- Règlement 1176 sur les permis et certificats (arrondissement d'Outremont);
- Règlement 1178 sur la construction (arrondissement d'Outremont);
- Règlement 1179 sur le lotissement (arrondissement d'Outremont);
- Règlement 1189 sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Planification urbaine

Parallèlement à l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal permettant de préciser des conditions particulières d'aménagement et d'intégration, la réalisation de ce projet nécessite une modification au Plan d'urbanisme en vue de permettre la mise en valeur du site. Le règlement modifiant le plan d'urbanisme fait l'objet du sommaire décisionnel #1061899032.

Les sept principes de développement et les critères d'aménagement présentés par le promoteur permettent d'envisager positivement tant les modifications au Plan d'urbanisme que la mise en place d'un cadre réglementaire en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. Le projet répond directement à plusieurs objectifs du Plan d'urbanisme, notamment :

- 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;

- 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».

Développement économique

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* , 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.

Plus globalement, en termes d'emplois et d'activité économique, le démantèlement du triage ferroviaire d'Outremont est cohérent avec un élément de mise en œuvre de l'action 4.1 du Plan d'urbanisme (améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises) indiquant qu'il est opportun «d'étudier la possibilité d'implanter à long terme des centres intermodaux des marchandises, tels les triages, à l'extérieur de l'île de Montréal et de développer à d'autres fins les terrains ainsi libérés». Actuellement générateur de peu d'emplois, le triage Outremont présente le potentiel d'accueillir, dans un environnement urbain hautement valorisé, des centaines d'emplois liés à l'enseignement et la recherche. Parallèlement, la présence de ces emplois et de la clientèle étudiante présente le potentiel d'engendrer des retombées intéressantes stimulant tant le redéveloppement du secteur Atlantic à

Outremont, que du secteur Marconi-Alexandra dans Rosemont – La Petite-Patrie ou du secteur de la rue Beaumont dans Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension. De plus, de façon plus limitée, le projet pourra permettre de dynamiser l'activité commerciale présente le long de l'avenue Van Horne, aux abords de la station de métro Outremont.

Inclusion de logements abordables

Le développement de la portion résidentielle du secteur de l'ancien triage Outremont, une fois complété, contribuera à l'atteinte des cibles identifiées par la stratégie d'inclusion soit: que 15% des nouvelles unités d'habitation soient des logements sociaux et communautaires; qu'une autre proportion de 15% des nouvelles habitations soit constituée de logements abordables d'initiative privée, pour un total de 30 %. Considérant le programme de développement proposé par le promoteur, cela pourrait représenter à terme 122 logements sociaux ou communautaires, 122 logements abordables d'initiative privée et 572 unités au marché d'initiative privée. Bien que l'Université de Montréal ne développerait pas d'elle même les unités résidentielles, les promoteurs privés seraient fortement invités à mettre en oeuvre la stratégie de la Ville, selon la disponibilité des programmes d'aide au développement. L'ajout de ces unités sur le marché montréalais de l'habitation est cohérent avec les objectifs du Plan d'urbanisme et de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels.

Développement durable

Le programme de développement présenté par l'Université de Montréal semble répondre de façon efficiente à plusieurs orientations prioritaires du Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. 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. Encore en élaboration par le *U.S. Green Building Council*, le *Congress for the New Urbanism* et le *Natural Resources Defense Council*, ce nouvel outil intègre les principes du développement durable et intelligent à ceux de la construction écologique. Le développement de l'ancien triage Outremont constitue un projet opportun pour mettre en oeuvre ces critères plus généraux et dont les impacts socio-économiques et environnementaux seront significatifs pour la ville. Favorisant la densification, la proximité des réseaux de transports en commun, les bâtiments à usages multiples, les typologies d'habitation variées, les déplacements alternatifs à la voiture, LEED-ND deviendra un standard reconnu qui identifiera et stimulera la demande pour des bâtiments et des quartiers écologiquement responsables. Dès l'amorce du réaménagement de la cour de triage, l'application du LEED-ND impliquera une manipulation des matériaux et sols présents devant respecter de hauts standards écologiques. Le plan d'aménagement du Campus Outremont intègre déjà une série de critères liés à l'approche LEED-ND et le détail des critères nécessaires se trouve en pièce jointe au sommaire décisionnel #1061899032, à l'Annexe E: «*ÉtudeLEED*».pdf.

Il est à noter que la réalisation d'un tel projet de développement, en respect des critères LEED-ND actuellement en élaboration aux Etats-Unis, constitue une première québécoise qui pourra servir d'exemple et aider l'administration à exiger, dans d'autres projets, un aménagement urbain écologique et cohérent.

Transport collectif, circulation et stationnement

L'examen du réseau routier proposé et du niveau de la desserte automobile conséquente a fait l'objet

d'une étude sur la circulation réalisée par le promoteur (en pièce jointe au document juridique: «Annexe F du règlement a. 89). Les conclusions de cette étude ont été analysées par la Division de la circulation du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement. Les commentaires professionnels relatifs à cette étude font d'ailleurs l'objet d'une intervention dans le cadre du présent sommaire décisionnel.

En ce qui a trait à l'aménagement urbain proposé en lien avec le réseau routier, il importe de souligner que le projet prévoit des cheminements piétons sécuritaires et agréables (marquage au sol important, 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. 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. À ce titre, le projet répond aux objectifs suivants du Plan d'urbanisme :

- Objectif 13 : Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics
 - Action 13.2 : aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers;
- Objectif 14 : Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain;
 - Action 14.2 : améliorer l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain.

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 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. Les paramètres de développement liés au vélo ont été analysés par les professionnels responsables du Plan-Vélo et font l'objet d'une intervention dans le cadre du présent sommaire décisionnel.

Sur ce point, le projet répond à l'objectif suivant du Plan d'urbanisme :

- Objectif 3 : Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés;
 - Action 3.4 : assurer la desserte aux secteur d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau pan-montréalais de voies cyclables.

Au niveau de l'offre de stationnement, il est opportun de souligner que la volonté de l'Université de Montréal de minimiser le nombre total de cases de stationnement intérieur à seulement 1000 est en accord avec l'objectif suivant du Plan d'urbanisme :

- Objectif 3 : Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés;
 - Action 3.5 : favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement.

Considérant la clientèle future du campus, la limitation du nombre de cases de stationnement intérieur à 1000 s'inscrit dans une vision prônant une utilisation accrue du transport collectif en vue de la desserte

des secteurs d'emplois et d'activités. Tel qu'indiqué à l'étude de circulation, l'arrondissement pourra mettre en place un système de vignettes de stationnement sur rue afin de minimiser les nuisances sur les secteurs résidentiels, diminuer l'attraction de l'automobile et maximiser l'attrait du transport collectif.

Plus globalement, le développement de triage Outremont coïncide avec l'amélioration du service du métro sur la ligne bleue. Notamment, depuis le 27 mars 2006, la Société de transport de Montréal offre sur cette ligne deux fois plus de service puisque tous les trains comprennent six voitures, du lundi au vendredi de 5H30 à 00H00. L'amélioration de ce service représente un coût annuel de 270 000\$ en lien avec le Plan d'affaires 2004-2004 de la STM dont l'un des objectifs est d'augmenter la satisfaction de la clientèle. Il est à noter que la fréquentation de la ligne bleue du métro a pratiquement doublé depuis 2002, franchissant le cap des 20 millions d'entrées et que les équipements présentent encore une grande capacité d'accueil de voyageurs.

L'aménagement d'une nouvelle gare de train de banlieue le long de la ligne Montréal – Blainville (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.

Infrastructures souterraines

Au niveau de la desserte en infrastructures souterraines il est à souligner que l'intervention de la Direction de la gestion des réseaux d'aqueduc et d'égouts du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement, jointe au présent sommaire décisionnel, permet de déterminer la faisabilité technique du développement de l'ancien triage Outremont. Le Plan directeur des infrastructures proposé par le promoteur (en pièce jointe du sommaire décisionnel #1061899032: «Annexe D-ÉtudeInfrastructures.pdf») évoque les scénarios de raccordement au réseau d'aqueduc et d'égout ainsi que les mesures de rétention des eaux pluviales par l'entremise de bassins de rétention.

Concertation du milieu

En vue d'identifier et de bien répondre aux préoccupations des milieux avoisinants, l'Université de Montréal a souhaité intégrer, en amont, le point de vue des citoyens riverains du secteur. Un comité conseil fut formé et a été appelé à s'exprimer quant aux paramètres de développement du projet. Composé de citoyens d'Outremont, de représentants municipaux et de représentants du promoteur, les membres du comité eurent la responsabilité de prendre en considération les préoccupations perçues au sein de la communauté. Le comité fut rencontré à quatre reprises, ce qui permit d'identifier les considérations majeures du milieu avant de procéder à la demande d'adoption du projet.

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.

Recommandation

L'adoption, en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, du *Règlement sur la construction, la transformation et l'occupation d'immeubles situés sur l'emplacement délimité par la*

limite nord de l'arrondissement d'Outremont, la rue Hutchison à l'est, l'avenue Ducharme au sud et à l'ouest par une portion de l'avenue McEachran, de l'avenue du Manoir ainsi que de l'avenue Rockland aura un effet structurant sur cette portion du territoire montréalais. Les paramètres de ce règlement répondent aux orientations énoncées par le Plan d'urbanisme, la Stratégie de développement économique 2005-2010, la Stratégie d'inclusion de logements abordables et le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Parallèlement, l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte fait l'objet de l'adoption d'un règlement modifiant divers éléments du Plan d'urbanisme (sommaire décisionnel #1061899032).

À la lumière de cette analyse, il apparaît comme recevable et réalisable :

- d'adopter le *Règlement sur la construction, la transformation et l'occupation d'immeubles situés sur l'emplacement délimité par la limite nord de l'arrondissement d'Outremont, la rue Hutchison à l'est, l'avenue Ducharme au sud et à l'ouest par une portion de l'avenue McEachran, de l'avenue du Manoir ainsi que de l'avenue Rockland* et d'entreprendre la procédure visant la signature d'un accord de développement permettant de préciser les conditions de réalisation du projet.

Recommandation du Comité d'architecture et d'urbanisme

Suite aux séances du 21 avril et du 15 septembre 2006, les membres du Comité consultatif d'urbanisme ont émis un avis favorable au projet (Pièces jointes: «Annexe 1-CAU1Avril2006.pdf» et «Annexe 2-CAU15Septembre2006.pdf»).

Recommandation du Comité consultatif d'urbanisme

Suite aux séances du 11 et 18 mai, ainsi que le 14 septembre, les membres du Comité consultatif d'urbanisme ont émis un avis favorable au projet (Pièces jointes: «Annexe 3-CCU6Mai2006.pdf» et «Annexe 4-CCU14Septembre2006.pdf»).

Aspect(s) financier(s)

À terme, le développement du site de l'ancien triage Outremont, selon le programme présenté, permet de générer des recettes fiscales annuelles d'environ 18 M\$ pour la Ville de Montréal. Parallèlement, il générerait des dépenses de fonctionnement annuelles supplémentaires d'environ 7 M\$.

Par ailleurs, la viabilisation du site et la mise en place des infrastructures requises nécessitent des investissements majeurs. Le développement du secteur doit faire l'objet d'un accord de développement qui déterminera la répartition des investissements requis entre les gouvernements et les promoteurs publics et privés.

Dans l'éventualité où le projet comporte la réalisation de travaux d'infrastructures et d'équipements municipaux sur des terrains appartenant à la Ville de Montréal, l'obtention d'un permis de lotissement et de construction serait assujéti à la conclusion d'une entente prévue au Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux, en y apportant les modifications indiquées au document juridique joint au présent sommaire décisionnel. Notamment, advenant que l'Université de Montréal ou son éventuel mandataire réalise l'ensemble des travaux relatifs aux infrastructures et équipements municipaux, la Ville assumerait les coûts de la réalisation de ces travaux.

Impact(s) majeur(s)

- Investissement total de 1,1 G\$;
- Retombées fiscales annuelles nettes à mi-terme (2021) de 7,2 M\$ pour la Ville de Montréal;
- Démantèlement des voies de triage et la relocalisation du corridor ferroviaire au nord du site;
- Aménagement d'une large esplanade verte, avec viaduc sous la voie ferrée;
- Construction, en trois phases, de pavillons d'enseignement et de recherche totalisant 275 000 mètres

carrés;

- Construction d'environ 1 100 places d'hébergement en résidences étudiantes;
- Construction d'environ 800 logements sur site et hors du site s'adressant à une variété de clientèles, dont 30% de logements sociaux et abordables;
- Aménagement d'une nouvelle gare permettant l'accès au train de banlieue Montréal – Blainville (Saint-Jérôme);
- Aménagement d'une passerelle pour piétons permettant de franchir la voie ferrée située au nord du site et ainsi d'accéder facilement et en toute sécurité à la station de métro Acadie;
- Relocalisation de la cour de voirie de l'arrondissement d'Outremont à même le terrain acheté par l'Université;
- Création de nouveaux liens cyclables, en relation avec le réseau pan-montréalais;
- Relocalisation du terrain de baseball de l'arrondissement et la création de nouveaux parcs.

Opération(s) de communication

Office de consultation publique de Montréal.

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

- Résolution du Conseil d'arrondissement d'Outremont au Conseil municipal: novembre 2006;
- Recommandation par le Comité exécutif : novembre 2006;
- Avis de motion et adoption du projet de règlement par le Conseil municipal: décembre 2006;
- Consultation publique par l'OCPM: janvier ou février 2007;
- Adoption du règlement par le Conseil municipal : Avril 2006.

Conformité aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs

Conforme aux procédures prévues à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et à la Charte de la Ville de Montréal.

Validation

Intervenant et Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires :
Affaires corporatives , Direction du contentieux (Jean-François MILOT)

Avis favorable avec commentaires :
Infrastructures / transport et environnement , Direction du transport / planification et grands projets (Serge LEFEBVRE)

Avis favorable avec commentaires :
Infrastructures / transport et environnement , Direction de l'ingénierie de voirie (Gilles LALONDE)

Avis favorable avec commentaires :
Mise en valeur du territoire et du patrimoine , Direction planification et interventions stratégiques (Mathieu BÉLANGER)

Avis favorable avec commentaires :
Infrastructures / transport et environnement , Direction de l'épuration des eaux usées (Mohamad OSSEYRANE)

Autre intervenant et Sens de l'intervention

Responsable du dossier

Gérald BOLDUC
Directeur
Tél. : 514 495-6235
Télécop. : 514 495-6288

Endossé par:

Gérald BOLDUC
Directeur
Tél. : 514 495-6235
Télécop. : 514 495-6288
Date d'endossement : 2006-10-26

Numéro de dossier :1061899033

Identification		Numéro de dossier : 1061899032
Unité administrative responsable	Arrondissement Outremont , Service de l'aménagement urbain et du patrimoine , Direction	
Niveau décisionnel proposé	Conseil municipal	
Sommet	-	
Contrat de ville	-	
Projet	-	
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.	

Contenu

Contexte

L'Université de Montréal a annoncé en 2005 son intention d'aménager un nouveau campus universitaire sur le site du triage Outremont. En septembre de cette même année, le comité exécutif signifiait son accord de principe à cette intention et faisait état de sa volonté d'agir comme partenaire de l'Université dans ses démarches de financement auprès des gouvernements.

En mars 2006, l'Université a exercé son option d'achat et est devenue propriétaire du triage. Depuis, elle poursuit la planification du projet avec la collaboration de l'arrondissement d'Outremont et du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Une version préliminaire du concept d'aménagement a été présentée aux représentants municipaux le 7 avril dernier. Ce concept a fait l'objet d'une présentation et d'échanges avec le Comité Imaginer Réaliser Montréal 2025 le 20 avril, avec le Comité d'architecture et d'urbanisme les 21 avril et 15 septembre, ainsi qu'avec le comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement d'Outremont les 11 et 18 mai, ainsi que le 14 septembre. Les représentants des arrondissements voisins ont également pu prendre connaissance de la proposition de l'Université au cours de rencontres de travail tenues les 24 avril et 18 mai 2006.

L'arrondissement d'Outremont a reçu le 12 juillet 2006 une demande du recteur de l'Université de Montréal afin d'autoriser, en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, le projet de développement du secteur de l'ancien triage Outremont.

L'Université de Montréal souhaite développer un projet mixte comprenant des logements, des espaces verts, des résidences étudiantes et des bâtiments dédiés à l'enseignement et à la recherche universitaire. Les investissements représentent un total potentiel de 1,1G\$ et doivent donner lieu à la création d'un environnement urbain, institutionnel et résidentiel de haute qualité architecturale et paysagère. Pour la Ville, en plus du développement d'une friche industrielle, des perspectives importantes de retombées fiscales sont à prévoir tel que des en lieux de taxes et des taxes foncières générées par les développements résidentiels. L'Université cherche à créer un partenariat avec la Ville et les gouvernements du Québec et du Canada en vue de réunir les conditions propices au développement du site et à son insertion dans la trame urbaine environnante. Le développement du site, localisé entièrement sur le territoire de l'

arrondissement d'Outremont, permettrait en outre la requalification d'un site stratégique touchant plusieurs arrondissements et l'élimination d'une importante source de nuisance environnementale au cœur de la ville. Il convient de souligner que ce projet s'inscrit dans une perspective de développement durable et se veut exemplaire à plusieurs égards. L'Université vise ainsi une accréditation *LEED* non seulement pour les pavillons à construire mais également pour l'aménagement de l'ensemble du futur campus. Le projet sera également conçu et réalisé en visant une utilisation optimale du transport collectif et un encouragement à recourir au transport actif.

Dans ses grandes lignes, le projet comprend les composantes suivantes:

- le démantèlement des voies de triage et la relocalisation du corridor ferroviaire au nord du site;
- l'aménagement d'une large esplanade verte, avec viaduc sous la voie ferrée;
- la construction, en trois phases, de pavillons d'enseignement et de recherche totalisant environ 275 000 mètres carrés;
- la construction d'environ 1 100 places d'hébergement en résidences étudiantes;
- la construction par le privé d'environ 800 logements sur site et hors du site s'adressant à une variété de clientèles, dont 30% de logements sociaux et abordables;
- l'aménagement d'une nouvelle gare permettant l'accès au train de banlieue Montréal – Blainville (Saint-Jérôme);
- l'aménagement d'une passerelle pour piétons et cyclistes permettant de franchir la voie ferrée située au nord du site et ainsi d'accéder facilement et en toute sécurité à la station de métro Acadie;
- la relocalisation de la cour de voirie de l'arrondissement d'Outremont à même le terrain acheté par l'Université;
- la création de nouveaux liens cyclables, en relation avec le réseau pan-montréalais;
- la relocalisation du terrain de baseball de l'arrondissement et la création de nouveaux parcs.

La réalisation de ce projet nécessite une modification au Plan d'urbanisme de façon à permettre la mise en valeur des sites et l'adoption en parallèle d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal permettant de préciser des conditions particulières d'aménagement et d'intégration. Notamment, des ajustements doivent être effectués sur les composantes suivantes du Plan d'urbanisme :

- Le schéma des secteurs d'emplois (carte 2.4.1) et conséquemment, les illustrations 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3 et 2.4.4.
- Les parcs et les espaces verts (carte 2.5.1 et extrait de la carte 2.5.1 – arrondissement d'Outremont);
- L'affectation du sol (carte 3.1.1 et extrait de la carte 3.1.1 – arrondissement d'Outremont);
- La densité de construction (carte 3.1.2, extrait de la carte 3.1.2 – arrondissement d'Outremont, et fiche de la densité de construction – arrondissement d'Outremont);
- La synthèse des orientations pan-montréalaises – arrondissement d'Outremont.

Subséquentement à l'adoption des modifications requises au Plan d'urbanisme et d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, la réalisation du projet sera précédée de la signature entre la Ville et l'Université de Montréal d'un accord de développement précisant les conditions de réalisation de ce dernier.

Décision(s) antérieure(s)

CE05 1893 (21 septembre 2005) : résolution du comité exécutif donnant un accord de principe au développement de la gare de triage Outremont à des fins multifonctionnelles.

Dossier #1063976001 (CE du 18 octobre 2006): résolution du comité exécutif visant la mise en réserve par le conseil municipal de quatre immeubles à des fins de réserve foncière.

Description

Le secteur

Localisés au nord de l'arrondissement d'Outremont, le site de l'ancien triage Outremont et l'ensemble des propriétés adjacentes composent le secteur à mettre en valeur. En plus de l'arrondissement d'Outremont quatre autres territoires municipaux touchent au secteur, soient les arrondissements de Rosemont – La Petite-Patrie, Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension, Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, ainsi que Ville Mont-Royal.

Les limites nord et est du secteur sont majoritairement occupées par des activités commerciales et industrielles. Le long du parcours de l'avenue Beaumont, à l'est du viaduc Rockland, un centre d'achats abrite des commerces d'appoint et un marché d'alimentation. Ce dernier voisine un important centre médical. Plus au nord-est, dans le quartier Parc-Extension, plusieurs petites entreprises occupent des bâtiments industriels contemporains adjacents à un secteur résidentiel à revitaliser (carte 2.1.1 du plan d'urbanisme). Complètement à l'est du projet, le secteur Atlantic et le secteur Marconi-Alexandra abritent plusieurs entreprises actives dans diverses sphères d'activités et dont le dynamisme doit être soutenu. La portion sud de l'ancienne cour de triage présente quant à elle un cadre résidentiel s'articulant autour d'espaces verts (parcs Kennedy et Pierre-Elliott-Trudeau) et d'équipements collectifs (centre communautaire intergénérationnel, terrain de baseball, parc canin). L'actuelle cour de voirie de l'arrondissement d'Outremont est d'ailleurs localisée le long de l'avenue Ducharme. La principale artère commerçante à proximité du site est l'avenue Van Horne, le long de laquelle se situe la station de métro Outremont. Cette artère est actuellement en transformation puisqu'une série de petits commerces d'appoint (pharmacie, dépanneurs, etc.) et spécialisés (boulangeries, charcuteries, restaurants, etc.) s'y sont établis au cours la dernière décennie.

Le concept d'aménagement

Pour l'Université de Montréal, l'acquisition du site de la gare de triage est l'occasion de réaliser un projet lui permettant de se doter des instruments essentiels à la poursuite de son développement sur le territoire montréalais. Par l'implantation d'un nouveau campus à Outremont, l'Université de Montréal contribue positivement à la conservation des espaces à protéger dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal (AHNMR) tout en s'assurant la disponibilité en espace nécessaire au développement de ses activités.

La cour de triage constitue la dernière grande surface disponible au développement dans l'arrondissement d'Outremont. La mise en valeur de cette friche ferroviaire permet de catalyser le développement au nord de l'arrondissement et de consolider le cadre bâti environnant. La rupture causée par le triage peut alors devenir un milieu de vie qui raccorde la frontière nord d'Outremont aux territoires limitrophes.

Le programme de développement correspond aux besoins de l'Université de Montréal à long terme ainsi qu'aux usages identifiés par un comité technique (composé de l'arrondissement d'Outremont, du SMVTP et de l'Université de Montréal) afin de compléter la trame urbaine environnante. Conformément à la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal, le projet doit prévoir la réalisation d'une portion de 30% de logements abordables parmi l'ensemble des unités résidentielles planifiées. Les échanges de terrains avec la Ville et la définition d'un nouveau réseau viaire implique la reconfiguration de parcs existants et le déménagement de la cour de voirie d'Outremont dans un secteur plus permissif quant aux éventuelles nuisances engendrées. La reconfiguration du secteur permet de renforcer le pôle communautaire aux abords du centre communautaire et de poursuivre la trame viaire d'Outremont.

La répartition des usages dans l'espace contribue à la cohérence d'ensemble du projet. L'Université de Montréal propose un campus qui valorise l'environnement d'accueil et contribue à la renommée de son établissement. Le projet constitue une poursuite de la trame urbaine outremontaise et comporte une série

d'éléments régénérateurs du milieu urbain s'articulant autour d'une longue promenade verte orientée dans l'axe est-ouest. Cette promenade est constituée d'un parc-place linéaire d'une largeur de 27 mètres et constituera un élément charnière entre le quartier résidentiel du nord d'Outremont et le futur campus universitaire. Au nord de la promenade, se concentrent principalement les édifices universitaires et les résidences étudiantes. Ces édifices comportent un réseau de cours intérieures semi-publiques. À l'intersection de la promenade et de l'accès au viaduc Rockland se trouve le pôle d'équipements communautaires et de parcs. Du côté du secteur Atlantic (à l'est de la voie ferrée), en lien avec la portion principale du campus par la promenade et un viaduc sous la voie ferrée, se poursuivent l'usage institutionnel et les fonctions universitaires. Des immeubles d'usages mixtes (habitation et bureaux) sont également prévus dans ce secteur. La cour de voirie de l'arrondissement est relocalisée au nord du secteur Atlantic, entre la voie ferrée et les futurs bâtiments institutionnels. Au sud de la promenade, sont proposés des usages essentiellement résidentiels dans la poursuite de la trame urbaine en place, à l'exception d'une résidence étudiante prévue entre les avenues De l'Épée et Champagneur ainsi que des pavillons universitaires près de la bordure est de la voie ferrée. Au cœur du campus donnant sur la promenade, les rez-de-chaussée des résidences étudiantes, des pavillons universitaires ainsi que d'un immeuble mixte compris entre l'avenue Wiseman et l'avenue Outremont comprennent un nombre limité de commerces complémentaires. D'autres services complémentaires (caféteria, photocopie, etc.) pourront être intégrés aux pavillons universitaires si nécessaire. Le concept d'aménagement proposé par l'Université de Montréal repose sur sept principes auxquels sont rattachés divers critères de réalisation.

Globalement, le projet se veut exemplaire en terme d'accessibilité au transport collectif. Desservi directement par la station de métro Outremont (située à l'intersection des rues Wiseman et Van Horne), le projet prévoit aussi l'implantation d'une nouvelle gare de train de banlieue (ligne Montréal - Blainville). Une passerelle d'accès à cette gare traversant les voies ferrées permettra aussi de rejoindre rapidement la station de métro Acadie et ainsi maximiser l'accessibilité au site. En complément à cette forte accessibilité au site par le transport collectif, le secteur sera lié directement au réseau cyclable pan-montréalais et le nombre de cases de stationnement sera limité.

Principe 1 : La promenade, charnière entre le campus et Outremont

La promenade constitue la composante majeure du projet. Elle révélera l'identité du campus par une vaste allée plantée où prédomine la marche au détriment du trafic routier. Elle structurera clairement le futur développement du nord de l'arrondissement d'Outremont. D'est en ouest, la promenade reliera la limite nord d'Outremont aux territoires limitrophes tout en assurant une circulation automobile contrôlée. Accueillant la circulation est-ouest, la promenade assurera la quiétude des rues résidentielles existantes en liant, le secteur Atlantic et le viaduc Rockland. Parallèlement, le chapelet de parcs et d'espaces publics qui composera la promenade facilitera un passage graduel entre le cadre résidentiel et universitaire, entre le milieu de vie et le campus.

Principe 2 : L'axe Wiseman – Outremont, l'échine du quartier au cœur du campus

Dans la grille morphologique de l'arrondissement Outremont, la séquence d'îlots présente entre les avenues Wiseman et Outremont comporte plusieurs repères visuels importants dont l'église Sainte-Madeleine et le parc Kennedy. L'avenue Wiseman se trouve également dans l'alignement des deux stations de métro pouvant desservir le projet : Outremont et Acadie. L'implantation d'une nouvelle gare de train de banlieue, desservant la ligne Montréal – Blainville (Saint-Jérôme) est proposée dans l'axe de ces stations de métro. Le projet consolide ainsi un axe civique où le trajet des piétons vers le nouveau campus sera privilégié le long de l'avenue Wiseman. Pour renforcer le caractère civique de cet axe, le cœur du campus sera situé entre le prolongement des avenues Wiseman et Outremont. Cependant, seule l'avenue Outremont se poursuivra au-delà de la future promenade et ira rejoindre la nouvelle voie routière (poursuite de l'avenue Bates) prévue au nord du campus. À partir de la promenade, l'avenue Wiseman deviendra une allée piétonnière majeure menant à une passerelle rejoignant la future gare de train de

banlieue. Cette allée piétonnière pourra se poursuivre jusqu'à la station de métro Acadie.

Principe 3 : Un environnement universitaire cohérent

Le projet prévoit l'implantation à terme d'une vingtaine de pavillons universitaires et de trois immeubles de résidences étudiantes le long de la promenade, entre les avenues McEachran et Durocher. En fait, la majorité des bâtiments de l'Université de Montréal sont localisés au nord de la promenade, à l'exception de deux pavillons et une résidence étudiante. Cet ensemble universitaire constitue un milieu de vie qui sera partagé entre les étudiants, les professeurs et les résidents. La perméabilité du campus est à ce titre primordiale et s'exprimera dans l'implantation des bâtiments, le traitement des espaces extérieurs et l'architecture de l'ensemble. Le langage architectural des pavillons n'est pas encore défini, toutefois, la proposition prévoit une modulation des façades qui évite de créer une paroi imposante et monotone. Les résidences étudiantes adoptent la même architecture que les pavillons en démontrant cependant un caractère plus intime. De plus, le vocabulaire architectural des bâtiments de l'Université se distingue, sans choquer, de l'environnement domestique traditionnel d'Outremont. Il évoque davantage l'échelle industrielle des abords ferroviaires sans toutefois en reprendre l'opacité et la banalité.

Principe 4 : Le retissage de la trame outremontaise

Le développement de l'ancien triage définit une nouvelle lisière bâtie au nord de l'arrondissement d'Outremont. Ce développement permet de parachever la trame urbaine sans toutefois désavouer la mémoire des lieux. De part et d'autre de la promenade, la proportion des nouveaux îlots respecte l'enfilade du cadre outremontais. Même si plusieurs voies routières ne se poursuivent pas au-delà de la promenade, l'espacement entre les édifices respecte l'alignement des avenues. L'emprise au sol des édifices au sud de la promenade correspond au gabarit des immeubles majoritairement résidentiels. Tandis qu'au nord, les masses construites sont davantage en continuité avec le cadre industrialo-commercial des abords ferroviaires.

Principe 5 : La mise en valeur du pôle communautaire de l'arrondissement

À proximité de l'entrée sud au viaduc Rockland, une série de parcs importants (balle-molle, parc canin et jardins communautaires) sont en place. Récemment, la transformation de l'aréna en centre communautaire intergénérationnel a confirmé ce pôle d'équipements dans l'arrondissement. Le projet intègre le regroupement de ces espaces grâce à la reconfiguration des bretelles d'accès au viaduc. Le projet requalifie ainsi cette porte d'entrée de l'arrondissement Outremont en y consolidant le couvert végétal au détriment des structures autoroutières. Le pôle communautaire marque aussi l'amorce de la promenade, un des principaux accès du campus. Les équipements collectifs présents sont maintenus et même bonifiés par ce réaménagement.

Principe 6 : Un réseau routier cohérent et des parcours piétonniers et cyclables valorisés

L'emplacement du secteur de l'ancien triage Outremont est exceptionnel en ce qui a trait à l'accès aux transports collectifs. Deux stations de métro de la ligne bleue peuvent desservir le site. Une future gare de train de banlieue et l'éventuel système léger sur rails de l'avenue Du Parc s'ajoutent au réseau d'autobus menant au nouveau campus. Le projet favorise donc un environnement où la priorité est donnée aux piétons tant par ses sentiers aménagés que par le type de rues privilégié. Raccordé aux voies routières primaires par la promenade, l'environnement du projet signale immédiatement aux automobilistes la nécessité de réduire leur vitesse, ses sens uniques et la faible largeur de ses chaussées imposant le respect des piétons. De plus, des bandes cyclables longeant de part et d'autre la promenade soulignent la présence de ce mode de transport alternatif dans le projet. Ces bandes se rattachent à la piste cyclable existante et faciliteront les déplacements cyclistes est-ouest. Enfin, l'accès aux stationnements de l'Université de Montréal s'effectuerait exclusivement par l'avenue Bates et le faible nombre de cases disponibles découragerait l'utilisation de l'automobile pour atteindre le campus.

Principe 7 : Une atténuation de l'impact des nuisances ferroviaires

Le déplacement de la voie ferrée au nord du site implique certaines nuisances de bruit et de vibrations. Afin d'atténuer ces désagréments, le réaménagement du site de l'ancien triage prévoit une série de mesures d'atténuation. Entre autres, le projet prévoit une pente ascendante de 0,5 à 1% vers la voie ferrée à partir de la promenade, la localisation des activités universitaires (et non des résidences) le long des voies ferrées, des matériaux de façade favorisant l'absorption acoustique et une zone tampon offrant un talus solide et végétal. Au niveau des vibrations liées au passage des trains, des mesures d'absorption peuvent être mises en place sous les voies ferrées lors du déplacement de ces dernières rendu nécessaire par le projet.

Justification

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 tel que décrit précédemment.

1. Synthèse des orientations pan-montréalaises – arrondissement d'Outremont

Afin de refléter le projet de développement du secteur de l'ancien triage Outremont et les différentes interventions publiques et privées projetées, il est pertinent d'apporter certaines modifications à la Synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement d'Outremont. Les modifications, telles qu'illustrées à l'annexe 2 («PU-SyntheseDesOrientations».pdf) portent sur les éléments suivants :

- Qualité de l'environnement – Atténuation des nuisances liées au bruit (le long de la voie ferrée);
- Transport collectif – Aménagement proposé d'une nouvelle gare (dans l'axe formé par les stations de métro Outremont et Acadie);
- Secteur mixte – Requalification et diversification des activités (pour le secteur Atlantic et le lot immédiatement à l'ouest de la voie ferrée au sud de la promenade);
- Réseau cyclable – Voie cyclable potentielle (dans l'axe de la promenade, vers la rue Beaubien, le viaduc Rockland et le quartier Parc-Extension);
- Qualité des milieux de vie – Secteur propice à un développement résidentiel (au sud de la promenade);
- Réseau routier – Prolongement du réseau viaire d'Outremont, implantation d'une promenade verte et d'un viaduc ferroviaire vers le secteur Atlantic;
- Secteur d'emplois institutionnel – Secteur propice à un développement institutionnel (au nord de la promenade);
- Réseau routier – Carrefour à réaménager (accès sud du viaduc Rockland);

2. Affectation du sol

2.1 – Affectation «Grand équipement institutionnel»

Le programme de développement du secteur de l'ancien triage Outremont prévoit la création d'un environnement urbain comprenant des activités d'enseignement et de recherche, des résidences étudiantes et une poursuite de la trame résidentielle de l'arrondissement Outremont. À l'heure actuelle, en considération des projets de développement prévus par le passé, la cour de triage est affectée «secteur résidentiel». Cette catégorie d'affectation se destine aux aires à vocation principalement résidentielle et peut comprendre des logements et des composantes (minoritaires) relatives au commerce (local) et aux équipements collectifs ou institutionnels locaux. Compte-tenu des caractéristiques du projet de développement proposé par l'Université de Montréal, l'affectation du sol à l'intérieur du périmètre déterminé par l'avenue Rockland à l'ouest, l'avenue de la Promenade Sud (telle qu'identifiée à l'annexe 3 du présent sommaire) au sud et la voie ferrée du CP à l'est et au nord, sera dorénavant «Grand équipement institutionnel». Cette modification à la carte de l'affectation du sol (3.1.1.) du Plan d'urbanisme permettra de favoriser le développement et la rétention, sur le territoire montréalais, d'une

grande institution de savoir et d'innovation.

Particulièrement, cette modification permet de répondre aux objectifs suivants du Plan d'urbanisme :

- 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 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.

Parallèlement, la modification à la carte de l'affectation du sol et la création d'un secteur affecté «Grand équipement institutionnel» permettront aussi de mettre en œuvre certaines actions de la *Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal*, 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.

La modification de l'affectation dans cette portion du territoire permettra de soutenir le développement et préserver le caractère public du secteur visé. Il est à noter que la catégorie d'affectation «Grand équipement institutionnel» permet, en plus des grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture), les équipements collectifs ou institutionnels locaux ainsi que les commerces et logements complémentaires. À ce titre, le programme de développement présenté par le promoteur évoque la possibilité d'intégrer certains commerces au rez-de-chaussée des bâtiments donnant sur le cœur du projet afin de desservir la future clientèle composée des usagers des pavillons universitaires. Tel qu'indiqué dans l'étude de potentiel commercial préparée par l'Université de Montréal (Annexe B: «ÉtudePotentielCommercial».pdf) : «le site anticipé d'implantation de commerces et services sur le futur campus Outremont est essentiellement à vocation locale. Qui plus est, sa localisation sur le campus se trouve à l'écart de la structure commerciale en place mais au cœur d'un bassin de population actuellement mal desservi. Le site ne peut donc prétendre abriter des commerces dont la desserte serait de nature plus régionale». Parallèlement, la catégorie d'affectation «Grand équipement institutionnel» permettra aussi l'implantation de résidences étudiantes, compte tenu que ce type d'habitation est considéré à titre de logements complémentaires dans le cadre d'un projet universitaire.

2.2 – Affectation «Secteur mixte»

Compte-tenu que le programme de développement de l'Université de Montréal prévoit, à terme, l'implantation de pavillons universitaires dans le secteur Atlantic (est de la voie ferrée du CP) et le long de l'avenue de la Promenade Sud à l'est de l'avenue Champagneur, il est opportun de modifier l'affectation du sol afin de permettre le projet. À l'heure actuelle, tel qu'évoqué précédemment, l'ensemble du triage ferroviaire est affecté «Secteur résidentiel» alors que l'ensemble du secteur Atlantic, sur le territoire d'Outremont, est affecté «Secteur d'emploi». Considérant la volonté du promoteur, de l'arrondissement et du SMVTP de permettre une mixité des usages il est opportun de modifier le Plan d'urbanisme afin d'affecter «Secteur mixte» l'ensemble de la portion outremontaise du secteur Atlantic (délimité par l'avenue Hutchison, la voie ferrée du CP vers Blainville et la voie ferrée du CP vers le port de Montréal) ainsi que le futur lot situé le long de l'avenue de la Promenade Sud, entre l'avenue Champagneur et la voie ferrée

du CP (tel qu'identifié à l'annexe 3 du présent sommaire).

Considérant que l'affectation «Secteur mixte» permet des logements, des commerces, des immeubles à bureaux, des immeubles commerciaux, des immeubles comportant de l'industrie légère et des équipements collectifs ou institutionnels, le développement de ce secteur pourra s'articuler tant autour de bâtiments présentant des activités d'enseignement ou de recherche que des bâtiments abritant de l'habitation ou des espaces commerciaux. La création d'un viaduc sous la voie ferrée permettant de lier le cœur du projet au secteur Atlantic présente le potentiel d'insuffler un nouveau dynamisme à l'ensemble de ce territoire et il semble opportun de ne pas limiter les possibilités de développement par une affectation trop restrictive. Le cadre réglementaire mis de l'avant parallèlement à ce projet de modification du Plan d'urbanisme (sommaire décisionnel #1061899033) précise les usages prescrits de même que les modalités d'intégration des activités dans ce secteur. De plus, le déménagement de la cour de voirie de l'arrondissement d'Outremont dans ce secteur pose aussi un intéressant défi d'intégration, de compatibilité des usages et de gestion des nuisances.

Le développement du secteur Atlantic, à l'est de la voie ferrée est directement lié à la présence du viaduc et à l'ouverture que ce dernier permettra vers le campus. Compte-tenu du nouveau bassin d'activités générées par le campus, il y a possibilité de croire que l'arrivée du projet pourra avoir un effet d'entraînement sur l'ensemble du secteur Atlantic et y redynamisera les activités urbaines.

De plus, le redéveloppement du secteur Atlantic 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».

3. Schéma des secteurs d'emplois et illustrations

Conséquemment aux modifications réalisées à la carte de l'affectation du sol au Plan d'urbanisme, le schéma des secteurs d'emplois (carte 2.4.1) doit être modifié afin de refléter ces changements. En particulier, les modifications suivantes doivent être apportées à la carte :

3.1 – Catégorie «Secteur d'emplois institutionnels»

Conformément à la modification proposée à la carte de l'affectation du sol (carte 3.1.1.), le nouveau secteur affecté «Grand équipement institutionnel» doit se refléter au schéma des secteurs d'emplois. L'ajout du nouveau secteur au schéma des secteurs d'emplois assurera la cohérence d'ensemble du Plan d'urbanisme.

3.2 – Catégorie «Secteur d'emplois diversifiés»

Conformément à la modification proposée à la carte de l'affectation du sol (carte 3.1.1.), le nouveau secteur affecté «Secteur mixte» doit être retiré du schéma des secteurs d'emplois au niveau de la catégorie «Secteur d'emplois diversifiés». Le retrait du territoire de ce secteur au schéma des secteurs d'emplois assurera la cohérence d'ensemble du Plan d'urbanisme.

3.3 – Illustrations 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3 et 2.4.4.

Conformément aux modifications proposées à la carte de l'affectation du sol (carte 3.1.1.), le nouveau secteur affecté «Grand équipement institutionnel» doit se refléter aux illustrations 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3 et 2.4.4. alors que le nouveau secteur affecté «Secteur mixte» doit y être retiré. Ces modifications aux

illustrations 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3 et 2.4.4. assureront la cohérence d'ensemble du Plan d'urbanisme.

4. Parcs et les espaces verts

Considérant que l'espace végétal et minéral encadré de l'avenue de la Promenade Nord et de l'avenue de la Promenade Sud constituent l'échine du projet urbain proposé par l'Université de Montréal, il est opportun de formaliser l'existence de ce parc à la carte Les parcs et les espaces verts (carte 2.5.1) ainsi qu'à l'extrait de cette carte présente dans les documents relatifs au chapitre de l'arrondissement d'Outremont. Du même coup, la réorganisation du réseau routier et les paramètres de développement du projet entraînent la modification du réseau d'espaces verts dans cette portion de l'arrondissement.

Sur la base du programme de développement proposé par l'Université de Montréal, il est opportun de procéder à cette modification. Plus particulièrement, cette modification permet de répondre aux objectifs suivants du Plan d'urbanisme :

- 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 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

Il est à noter que les transactions immobilières relatives aux parcs feront l'objet d'une entente entre la Ville et le promoteur dans le cadre d'un accord de développement.

5. Densité de construction

La modification à la carte de l'affectation du sol permettant la réalisation d'un nouveau campus universitaire engendre une modification de la vision de développement de ce secteur de l'arrondissement d'Outremont. Conséquemment, les paramètres de la densité de construction, actuellement liés dans le Plan d'urbanisme à une vision de mise en valeur résidentielle, doivent être modifiés afin de permettre l'implantation de bâtiments étant en mesure d'abriter des activités universitaires et répondant au programme de développement de l'Université de Montréal.

Actuellement, les secteurs de densité de construction 17-T1 et 17-T2 composent la majeure portion du secteur visé par le projet. Les paramètres en place sont les suivants :

Secteur 17-T1

- Bâti de deux à six étages;
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 1,0;
- C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 17-T2

- Bâti de deux à huit étages;
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 1,0;
- C.O.S. maximal : 5,0.

Considérant le concept et le programme visé par l'Université de Montréal pour ses activités

d'enseignement et de recherche, il est opportun de modifier les paramètres de la densité de la façon suivante :

Secteur 17-T1

- Bâti de deux à **huit** étages;
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : **0,5**;
- C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 17-T2

- Bâti de deux à huit étages;
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : **0,5**;
- C.O.S. maximal : 5,0.

L'implantation d'un grand espace linéaire végétalisé et minéralisé d'une largeur de 27 mètres permettant la création d'une zone-tampon entre le prolongement de la trame résidentielle outremontaise et le futur campus universitaire permet d'augmenter, de façon contrôlée, la hauteur maximale permise pour le secteur 17-T1. Parallèlement, cette modification présente l'avantage de permettre à l'Université de répondre aux exigences de son programme fonctionnel en concentrant physiquement ses activités dans le secteur et permet de favoriser, à terme, une plus grande mixité des usages. Il est aussi pertinent d'évoquer qu'une augmentation des hauteurs maximales permises, liée à l'intégration de façade permettant d'absorber le bruit, permettra de minimiser les nuisances engendrées par la présence de la voie ferrée. Les simulations réalisées font la démonstration du peu d'impact des vents dominants (d'origine sud-ouest pour la plus grande partie de l'année) et de l'ensoleillement sur les secteurs limitrophes après l'implantation des bâtiments universitaires. Les typologies propres aux bâtiments universitaires, la présence de dégagements latéraux, arrières et frontaux généreux permettront de minimiser les impacts environnement négatifs tels les couloirs de vents ou les portées d'ombres trop importantes. Le document intitulé «Campus Outremont Université de Montréal – Analyse et orientations du projet d'aménagement» (Annexe A: «ÉtudeAnalyseOrientations».pdf) présente les simulations réalisées, les portées d'ombres, ainsi que caractéristiques des vents et de l'ensoleillement pour ce territoire. En conformité avec les paramètres de l'élément 3.1 (Les projets générant des impacts microclimatiques) la réglementation d'urbanisme assurera le respect des critères d'intégration des projets de développement.

De plus, compte-tenu des typologies usuelles des pavillons universitaires (taux d'implantation au sol habituellement moins élevé permettant des cours intérieures et des marges plus importantes) il est opportun de modifier à la baisse les coefficients d'occupation du sol des deux secteurs.

Plus particulièrement, cette modification à la densité de construction, en plus de répondre au programme fonctionnel de l'Université de Montréal, permet de répondre à l'objectif suivant du Plan d'urbanisme :

- 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.

6. Autres éléments à prendre en considération

6.1 Stratégie d'inclusion de logements abordables

Le développement de la portion résidentielle du secteur de l'ancien triage Outremont, une fois complété, contribuera à l'atteinte des cibles identifiées par la stratégie d'inclusion soit: que 15% des nouvelles unités

d'habitation soient des logements sociaux et communautaires; qu'une autre proportion de 15% des nouvelles habitations soit constituée de logements abordables d'initiative privée, pour un total de 30 %. Considérant le programme de développement proposé par le promoteur, cela pourrait représenter à terme 122 logements sociaux ou communautaires, 122 logements abordables d'initiative privée et 572 unités au marché d'initiative privée. Bien que l'Université de Montréal ne développerait pas d'elle-même les unités résidentielles, les promoteurs privés seraient fortement invités à mettre en œuvre la stratégie de la Ville, selon la disponibilité des programmes d'aide au développement. L'ajout de ces unités sur le marché montréalais de l'habitation est cohérent avec les objectifs du Plan d'urbanisme et de la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* .

6.2 Emploi et activité économique

Le démantèlement du triage ferroviaire d'Outremont est cohérent avec un élément de mise en œuvre de l'action 4.1 du Plan d'urbanisme (améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises) indiquant qu'il est opportun «d'étudier la possibilité d'implanter à long terme des centres intermodaux des marchandises, tels les triages, à l'extérieur de l'île de Montréal et de développer à d'autres fins les terrains ainsi libérés». Actuellement générateur de peu d'emplois, le triage Outremont présente le potentiel d'accueillir, dans un environnement urbain hautement valorisé, des centaines d'emplois liés à l'enseignement et la recherche. Parallèlement, la présence de ces emplois et de la clientèle étudiante présente le potentiel d'engendrer des retombées intéressantes stimulant tant le redéveloppement du secteur Atlantic à Outremont, que du secteur Marconi-Alexandra dans Rosemont – La Petite-Patrie ou du secteur de la rue Beaumont dans Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension. De plus, de façon plus limitée, le projet pourra permettre de dynamiser l'activité commerciale présente le long de l'avenue Van Horne, aux abords de la station de métro Outremont.

6.3 Circulation, stationnement et transport collectif

L'examen du réseau routier proposé et du niveau de la desserte automobile conséquente a fait l'objet d'une étude sur la circulation réalisée par le promoteur (Annexe C: «ÉtudeCirculation».pdf). Les conclusions de cette étude ont été analysées par la Division de la circulation du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement. Les commentaires professionnels relatifs à cette étude font d'ailleurs l'objet d'une intervention dans le cadre du présent sommaire décisionnel.

En ce qui a trait à l'aménagement urbain proposé en lien avec le réseau routier, il importe de souligner que le projet prévoit des cheminements piétons sécuritaires et agréables (marquage au sol important, 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. 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. À ce titre, le projet répond aux objectifs suivants du Plan d'urbanisme :

- Objectif 13 : Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics
 - Action 13.2 : aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers;
- Objectif 14 : Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain;
 - Action 14.2 : améliorer l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain.

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 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. Les paramètres de développement liés au vélo ont été analysés par les professionnels responsable du Plan-Vélo et font l'objet d'une intervention dans le cadre du sommaire décisionnel #1061899033.

Sur ce point, le projet répond à l'objectif suivant du Plan d'urbanisme :

- Objectif 3 : Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés;
 - Action 3.4 : assurer la desserte aux secteur d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau pan-montréalais de voies cyclables.

Au niveau de l'offre de stationnement, il est opportun de souligner que la volonté de l'Université de Montréal de minimiser le nombre total de cases de stationnement intérieur à seulement 1000 est en accord avec l'objectif suivant du Plan d'urbanisme :

- Objectif 3 : Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés;
 - Action 3.5 : favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement.

Considérant la clientèle future du campus, la limitation du nombre de cases de stationnement intérieur à 1000 s'inscrit dans une vision prônant une utilisation accrue du transport collectif en vue de la desserte des secteurs d'emplois et d'activités. Tel qu'indiqué à l'étude de circulation, l'arrondissement pourra mettre en place un système de vignettes de stationnement sur rue afin de minimiser les nuisances sur les secteurs résidentiels, diminuer l'attraction de l'automobile et maximiser l'attrait du transport collectif.

Plus globalement, le développement de triage Outremont coïncide avec l'amélioration du service du métro sur la ligne bleue. Notamment, depuis le 27 mars 2006, la Société de transport de Montréal offre sur cette ligne deux fois plus de service puisque tous les trains comprennent six voitures, du lundi au vendredi de 5H30 à 00H00. L'amélioration de ce service représente un coût annuel de 270 000\$ en lien avec le Plan d'affaires 2004-2004 de la STM dont l'un des objectifs est d'augmenter la satisfaction de la clientèle. 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.

L'aménagement d'une nouvelle gare de train de banlieue le long de la ligne Montréal – Blainville (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.

6.4 Infrastructures souterraines

Au niveau de la desserte en infrastructures souterraines il est à souligner que l'intervention de la Direction de la gestion des réseaux d'aqueduc et d'égouts du Service des infrastructures, du transport et de l'

environnement, jointe au sommaire décisionnel #1061899033, permet de déterminer la faisabilité technique du développement de l'ancien triage Outremont. Le Plan directeur des infrastructures proposé par le promoteur (Annexe D: «ÉtudeInfrastructures».pdf) évoque les scénarios de raccordement au réseau d'aqueduc et d'égout ainsi que les mesures de rétention des eaux pluviales par l'entremise de bassins de rétention.

6.5 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. Encore en élaboration par le *U.S. Green Building Council*, le *Congress for the New Urbanism* et le *Natural Resources Defense Council*, ce nouvel outil intègre les principes du développement durable et intelligent à ceux de la construction écologique. Le développement de l'ancien triage Outremont constitue un projet opportun pour mettre en oeuvre ces critères plus généraux et dont les impacts socio-économiques et environnementaux seront significatifs pour la ville. Favorisant la densification, la proximité des réseaux de transports en commun, les bâtiments à usages multiples, les typologies d'habitation variées, les déplacements alternatifs à la voiture, LEED-ND deviendra un standard reconnu qui identifiera et stimulera la demande pour des bâtiments et des quartiers écologiquement responsables. Dès l'amorce du réaménagement de la cour de triage, l'application du LEED-ND impliquera une manipulation des matériaux et sols présents devant respecter de hauts standards écologiques. Le plan d'aménagement du Campus Outremont intègre déjà une série de critères liés à l'approche LEED-ND et le détail des critères nécessaires se trouve à l'Annexe E: «ÉtudeLEED».pdf. Cette volonté de l'Université de Montréal est cohérente avec l'objectif suivant du Plan d'urbanisme :

- 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.

Il est à noter que la réalisation d'un tel projet de développement, en respect des critères LEED-ND actuellement en élaboration aux Etats-Unis, constitue une première québécoise qui pourra servir d'exemple et aider l'administration à exiger, dans d'autres projets, un aménagement urbain écologique et cohérent.

6.6 Concertation du milieu

En vue d'identifier et de bien répondre aux préoccupations des milieux avoisinant, l'Université de Montréal a souhaité intégrer, en amont, le point de vue des citoyens riverains du secteur. Un comité conseil fut formé et a été appelé à s'exprimer quant aux paramètres de développement du projet. Composé de citoyens d'Outremont, de représentants municipaux et de représentants du promoteur, les membres du comité eurent la responsabilité de prendre en considération les préoccupations perçues au sein de la communauté. Le comité fut rencontré à quatre reprises, ce qui permit d'identifier les considérations majeures du milieu avant de procéder à la demande d'adoption du projet.

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.

Recommandation

L'ensemble des modifications proposées au Plan d'urbanisme aura un effet structurant sur cette portion du territoire montréalais. Ces modifications répondent aux grandes orientations énoncées par le Plan d'urbanisme. Parallèlement, le projet proposé fait l'objet de l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (sommaire décisionnel #1061899033).

À la lumière de cette analyse, il apparaît comme recevable et réalisable :

- que le Schéma des secteurs d'emplois (carte 2.4.1) et les illustrations 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3 et 2.4.4. soient modifiées de façon à refléter la nouvelle affectation du sol proposée pour ce secteur;
- que la carte Les parcs et les espaces verts (carte 2.5.1 et extrait de la carte 2.5.1 – arrondissement d'Outremont) soit modifiée afin de refléter le concept de développement proposé;
- que la carte de l'affectation du sol (carte 3.1.1 et extrait de la carte 3.1.1 – arrondissement d'Outremont) soit modifiée afin de refléter le concept de développement proposé;
- que les paramètres de la densité de construction (carte 3.1.2, extrait de la carte 3.1.2 – arrondissement d'Outremont, et fiche de la densité de construction – arrondissement d'Outremont) soient modifiés afin de refléter le concept de développement proposé;
- que la carte Synthèse des orientations pan-montréalaises – arrondissement d'Outremont, soit modifiée de façon à refléter le projet de développement du secteur de l'ancien triage Outremont et les différentes interventions publiques et privées projetées.

Recommandation du Comité d'architecture et d'urbanisme

Suite aux séances du 21 avril et du 15 septembre 2006, les membres du Comité consultatif d'urbanisme ont émis un avis favorable (Annexe F: «CAU1Avril2006».pdf et Annexe G: «CAU15Septembre2006».pdf).

Recommandation du Comité consultatif d'urbanisme

Suite aux séances du 11 et 18 mai, ainsi que le 14 septembre, les membres du Comité consultatif d'urbanisme ont émis un avis favorable (Annexe H: «CCU6Mai2006».pdf et Annexe I: «CCU14Septembre2006».pdf).

Aspect(s) financier(s)

À terme, le développement du site de l'ancien triage Outremont, selon le programme présenté, permet de générer des recettes fiscales annuelles d'environ 18 M\$ pour la Ville de Montréal. Parallèlement, il générerait des dépenses de fonctionnement annuelles supplémentaires d'environ 7 M\$.

Par ailleurs, la viabilisation du site et la mise en place des infrastructures requises nécessitent des investissements majeurs. Le développement du secteur doit faire l'objet d'un accord de développement qui déterminera la répartition des investissements requis entre les gouvernements et les promoteurs publics et privés.

Dans l'éventualité où le projet comporte la réalisation de travaux d'infrastructures et d'équipements municipaux sur des terrains appartenant à la Ville de Montréal, l'obtention d'un permis de lotissement et de construction serait assujéti à la conclusion d'une entente prévue au Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux, en y apportant les modifications indiquées au document juridique joint au sommaire décisionnel #1061899033. Notamment, advenant que l'Université de Montréal ou son éventuel mandataire réalise l'ensemble des travaux relatifs aux infrastructures et équipements municipaux, la Ville assumerait les coûts de la réalisation de ces travaux.

Impact(s) majeur(s)

- Investissement total de 1,1 G\$;
- Retombées fiscales annuelles nettes à mi-terme (2021) de 7,2 M\$ pour la Ville de Montréal;
- Démantèlement des voies de triage et la relocalisation du corridor ferroviaire au nord du site;
- Aménagement d'une large esplanade verte, avec viaduc sous la voie ferrée;
- Construction, en trois phases, de pavillons d'enseignement et de recherche totalisant environ 275 000 mètres carrés;
- Construction d'environ 1 100 places d'hébergement en résidences étudiantes;
- Construction d'environ 800 logements sur site et hors du site s'adressant à une variété de clientèles, dont 30% de logements sociaux et abordables;
- Aménagement d'une nouvelle gare permettant l'accès au train de banlieue Montréal – Blainville (Saint-Jérôme);
- Aménagement d'une passerelle pour piétons permettant de franchir la voie ferrée située au nord du site et ainsi d'accéder facilement et en toute sécurité à la station de métro Acadie;
- Relocalisation de la cour de voirie de l'arrondissement d'Outremont à même le terrain acheté par l'Université;
- Création de nouveaux liens cyclables, en relation avec le réseau pan-montréalais;
- Relocalisation du terrain de baseball de l'arrondissement et la création de nouveaux parcs.

Opération(s) de communication

Office de consultation publique de Montréal.

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

- Résolution du Conseil d'arrondissement d'Outremont au Conseil municipal: novembre 2006;
- Recommandation par le Comité exécutif : novembre 2006;
- Avis de motion et adoption du projet de règlement par le Conseil municipal: décembre 2006;
- Consultation publique par l'OCPM: janvier ou février 2007;
- Adoption du règlement par le Conseil municipal : Avril 2006.

Conformité aux politiques , aux règlements et aux encadrements administratifs

Conforme aux procédures prévues à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et à la Charte de la Ville de Montréal.

Validation

Intervenant et Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires :

Affaires corporatives , Direction du contentieux (Jean-François MILOT)

Avis favorable avec commentaires :

Mise en valeur du territoire et du patrimoine , Direction planification et interventions stratégiques (Mathieu BÉLANGER)

Avis favorable avec commentaires :

Infrastructures / transport et environnement , Direction de l'ingénierie de voirie (Gilles LALONDE)

Avis favorable avec commentaires :

Infrastructures / transport et environnement , Direction du transport / planification et grands projets (Serge LEFEBVRE)

Avis favorable avec commentaires :

Infrastructures / transport et environnement , Direction de l'épuration des eaux usées (Patrice LANGEVIN)

Autre intervenant et Sens de l'intervention

Responsable du dossier

Gérald BOLDUC

Directeur

Tél. : 514 495-6235

Télécop. : 514 495-6288

Endossé par:

Gérald BOLDUC

Directeur

Tél. : 514 495-6235

Télécop. : 514 495-6288

Date d'endossement : 2006-10-23

Numéro de dossier : 1061899032