



Site Outremont | Université de Montréal

Analyse et orientations du projet d'aménagement

CARDINAL HARDY  
ET ASSOCIÉS ARCHITECTES

en collaboration avec  
PROVENCHER ROY + ASSOCIÉS ARCHITECTES

Université   
de Montréal

L'Université de Montréal remercie l'Office de consultation publique de Montréal et les commissaires de les accueillir aujourd'hui dans le cadre de ces consultations sur le plan d'aménagement proposé pour le site de la gare de triage du Canadien Pacifique.

L'Université remercie également les citoyens présents et toutes les personnes qui portent un intérêt à l'élaboration de ce projet d'avenir.

## Mission et vision de l'Université de Montréal

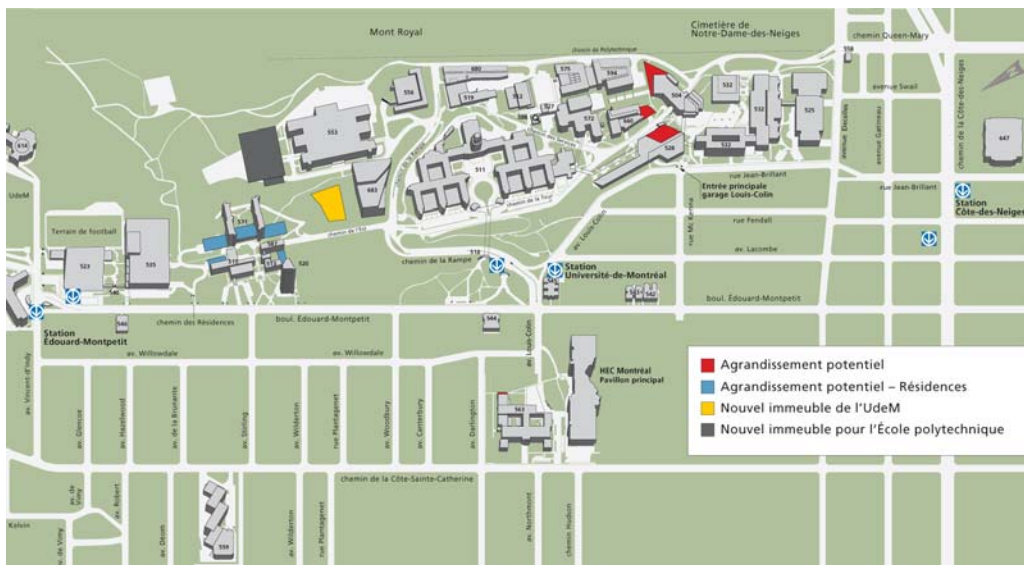
---



### QUELQUES MOTS SUR L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

- Fondée en 1878, l'Université de Montréal forme aujourd'hui avec ses deux écoles affiliées, l'École Polytechnique et HEC Montréal, le premier complexe universitaire au Québec et le deuxième au Canada. Elle constitue le plus important pôle de recherche au Québec avec un budget annuel de plus de 500 millions \$.
- L'acquisition du site de la gare de triage du Canadien Pacifique, que vous voyez en jaune sur l'image, représente une occasion unique et nécessaire de l'Université de Montréal pour poursuivre son développement.
- Développement qui lui permettra d'assurer une qualité d'enseignement à la hauteur des exigences de notre monde moderne tout en proposant les plus hauts standards en recherche.

## État de la situation



### Qu'en est-il de nos espaces présentement ?

- L'Université de Montréal est confrontée à un déficit d'espace qui a été reconnu par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport du Québec à 40 000 mètres carrés nets en juin 2006.
- Le campus actuel est presque entièrement saturé, il ne reste qu'environ 20 000 m<sup>2</sup> d'espace disponible pour de nouvelles constructions. Ce que vous voyez d'ailleurs en rouge et en jaune sur l'image. Ces espaces sont dispersés et ne permettent pas de répondre aux besoins actuels.
- Outre le déficit quantitatif des espaces, il y a aussi un problème majeur d'ordre qualitatif du fait que certains bâtiments ne permettent pas de répondre aux exigences de la recherche universitaire et aux pratiques pédagogiques actuelles.
- Ainsi, les coûts de rénovation de certains édifices s'avèreraient très importants pour les mettre à niveau et les adapter afin de répondre efficacement aux besoins actuels et futurs en recherche et en enseignement. Nous souhaitons donc revoir la vocation de certains de nos pavillons et en revendre d'autres.



L'Université de Montréal tient à respecter ses engagements vis-à-vis de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal.

- Aux prises avec un manque chronique d'espaces, l'Université a considéré divers scénarios et la solution la plus pertinente et la plus structurante pour l'Université et la Ville de Montréal consiste à assurer son développement en dehors du périmètre actuel de son campus.
- En effet, l'Université de Montréal tient à respecter ses engagements vis-à-vis de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal. De plus, elle souhaite agir en citoyen institutionnel responsable en n'exerçant pas son droit d'expropriation des terrains avoisinant son campus actuel.

## Localisation du site Outremont

---



- Le site de la gare de triage du Canadien Pacifique d'Outremont possède des avantages certains :
  - sa proximité du campus actuel, comme vous pouvez le constater sur l'image en considérant la distance entre le campus et le triangle bleu.
  - son accessibilité par le transport en commun
  - et une superficie suffisante pour assurer le développement de l'Université à long terme.

## Les caractéristiques du site



- Le site de la gare de triage a une superficie d'environ 185 000 mètres carrés. Comme vous le voyez sur l'image, le site est situé à la limite nord de l'arrondissement d'Outremont et il est contiguë à l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc Extension, l'arrondissement Rosemont – La Petite Patrie et Ville de Mont-Royal.
- Il s'agit d'un site enclavé au cœur de la ville à cause des deux voies de chemin de fer qui traversent le site. Actuellement, il y a une voie située au nord du site (en jaune, là où passe le train de banlieue) et une autre voie au sud (en rouge qui assure la liaison avec le Port de Montréal). Le projet prévoit le déplacement de la voie du sud vers le nord-est afin d'ouvrir le secteur et permettre le plan d'aménagement tel que présenté.

## Le processus de consultation

---



- Depuis 14 mois, l'Université a entrepris une série de consultations auprès des résidents du quartier, des instances municipales et des organismes économiques et communautaires. Un comité conseil formé de résidents a d'ailleurs suivi de près l'évolution du projet.
- Tout au long du processus d'élaboration du projet, l'Université de Montréal a veillé à ce que les préoccupations des citoyens soient prises en compte et les consultations menées à ce jour ont permis de bonifier le plan d'aménagement proposé.
- Le concept d'aménagement a été développé dans le respect des principes généraux établis lors de ces consultations.

## Les principes d'aménagement

---

- Adhérer à une pratique de développement durable;
- Créer un ensemble urbain convivial et de qualité;
- Développer un milieu de vie diversifié, dynamique et enrichissant;
- Favoriser le transport en commun et le transport actif;



- Parmi les principes qui ont guidé l'élaboration du projet, mentionnons notamment:
  - l'importance d'intégrer des façons de faire associées au développement durable et à la viabilité économique;
  - l'importance de créer un ensemble urbain convivial;
  - l'importance d'assurer des constructions de qualité qui permettent un milieu social équilibré;
- l'importance de favoriser le transport en commun et le transport actif comme le vélo ou la marche;

*Suite ...*



## Les principes d'aménagement

---

- Atténuer les impacts des travaux de construction, de la circulation sur le site au terme du projet et de la présence de la voie ferrée;
- Informer la communauté sur l'évolution du projet.



### Suite des principes...

- l'importance de prévoir des solutions d'atténuation des impacts engendrés par les travaux, puis à terme, les impacts liés à la circulation et la qualité de vie des résidents des quartiers avoisinants notamment de la présence des passages ferroviaires;
- l'importance enfin, de poursuivre un dialogue continu avec les citoyens de manière à ce que la concrétisation du projet se fasse de façon harmonieuse.

## Programme de développement à terme



Le plan d'aménagement proposé prévoit à terme (15 – 20 ans) :

- le déplacement du corridor ferroviaire desservant le Port de Montréal vers le nord-est du site;
- une superficie de plancher institutionnel d'environ 275 000 mètres carrés bruts;
- des résidences pour les étudiants et les chercheurs comptant environ
- 1000 places d'hébergement;
- environ 800 unités de logements dont 30% de logements abordables;
- l'intégration de nombreux espaces verts qui représentent 20% de la superficie du site; et
- la relocalisation des ateliers municipaux à l'est de la nouvelle emprise ferroviaire.

## Concept d'aménagement

---

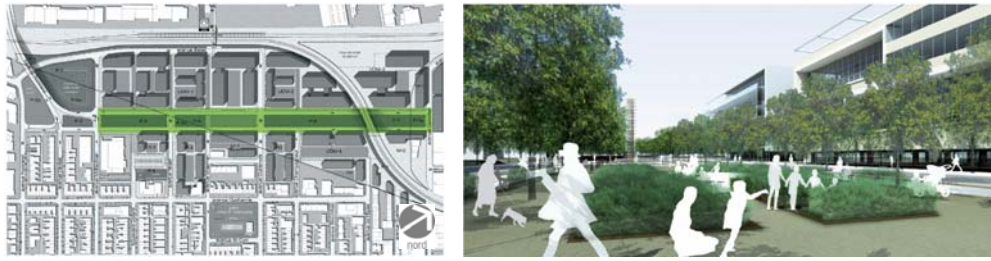


Le concept d'aménagement vise à offrir un cadre de vie dynamique et stimulant qui sera partagé par les citoyens des quartiers limitrophes et la communauté universitaire.

Il repose sur cinq éléments principaux que voici:

- la promenade verte;
- l'axe principal;
- l'ensemble institutionnel;
- le complément au quartier;
- le pôle communautaire.

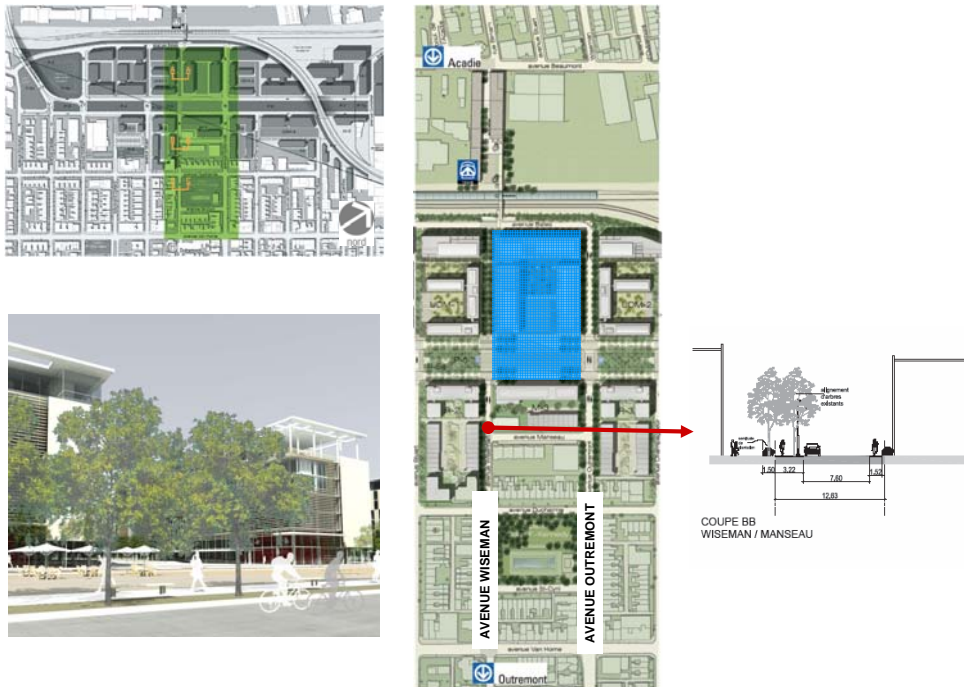
## La promenade, axe est-ouest du site



### TOUT D'ABORD, LA PROMENADE VERTE

- Lieu de socialisation par excellence grâce à la mixité du quartier institutionnel, résidentiel et communautaire qu'elle traversera, la promenade verte établira un lien entre les secteurs est et ouest du site.
- À l'ouest, elle débouchera sur l'avenue McEachran. Elle passera sous le viaduc ferroviaire qui sera construit et permettra une ouverture à l'est vers l'avenue Beaubien.
- Constituée d'une enfilade de parcs et de jardins, la circulation piétonne y prédominera. Des bandes cyclables seront aménagées de part et d'autre de la promenade et seront conçues pour se rattacher au réseau cyclable de la Ville de Montréal.
- La circulation routière s'effectuera de part et d'autre de la Promenade sur des avenues à sens unique.

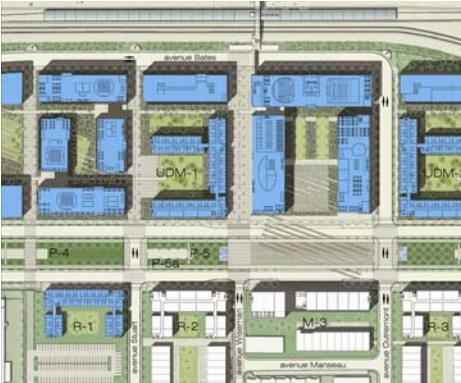
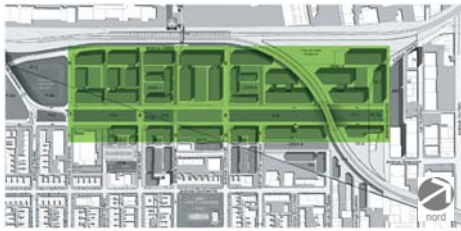
## L'avenue Wiseman, axe nord-sud du site



## DEUXIÈME ÉLÉMENT

- L'avenue Wiseman constituera l'axe nord-sud principal qui traversera le site et assurera un lien entre les stations de métro Outremont et Acadie.
- L'avenue Wiseman deviendra une allée exclusivement dédiée aux piétons à partir de la promenade verte et se rendra jusqu'à la gare de train de banlieue projetée.
- Des pavillons universitaires et une place centrale sont prévus entre le prolongement des avenues Wiseman et Outremont, que vous voyez d'ailleurs apparaître en bleu sur l'image. Cet ensemble marquera le cœur du nouveau secteur, un espace convivial, animé et sécuritaire.

## Un ensemble institutionnel cohérent



AGORA GOODMAN, UdeM



JARDIN, SMALL IS BEAUTIFUL, TAHARI

## TROISIÈME ÉLÉMENT, L'ENSEMBLE INSTITUTIONNEL

- La majorité des pavillons universitaires et des résidences seront situés au nord de la promenade.
- L'Université de Montréal prévoit un cadre de vie agréable et partagé autant par la communauté universitaire que par les citoyens.
- Les édifices comporteront un réseau de cours intérieures ouvertes au public.
- Les rez-de-chaussée seront conçus de manière à favoriser les échanges. Ils rendront le milieu de vie dynamique et accessible.

## Le complément au quartier

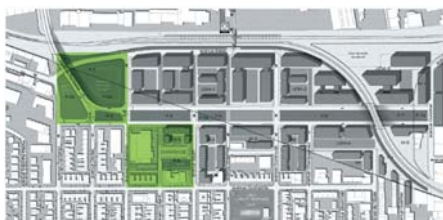
---



### QUATRIÈME ÉLÉMENT, LE COMPLÉMENT AU QUARTIER

- Le nouveau site de l'Université de Montréal est une occasion de parachever la trame urbaine en respectant le cadre bâti du quartier et l'alignement des rues.
- La hauteur et l'implantation des édifices suivront une gradation cohérente:
- Au sud du site, les bâtiments correspondront au gabarit de 4 étages des immeubles majoritairement résidentiels du secteur;
- Aux abords de la promenade, les bâtiments seront d'une hauteur maximale de 6 étages;
- Au nord de la promenade, près du corridor ferroviaire, les bâtiments institutionnels compteront au maximum 8 étages.

## Consolidation du pôle communautaire



Centre communautaire  
intergénérationnel d'Outremont



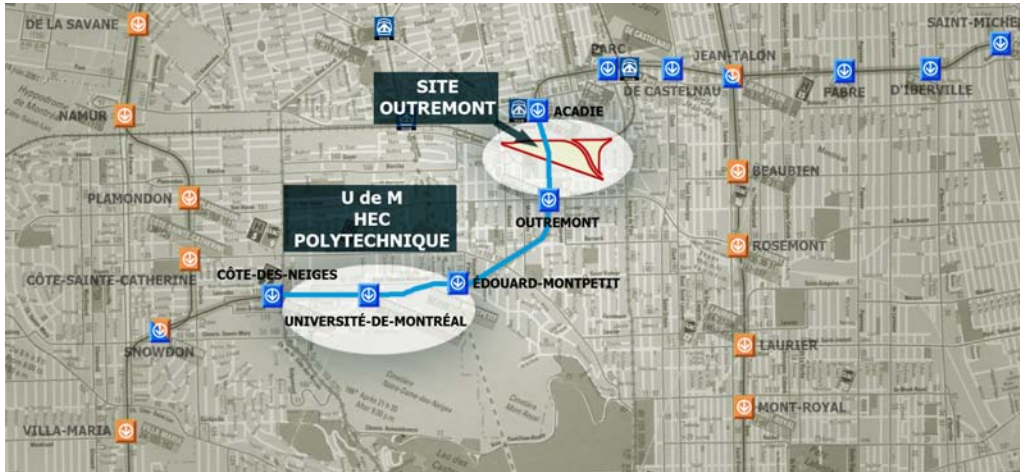
## PASSONS AU CINQUIÈME ET DERNIER ÉLÉMENT, LE PÔLE COMMUNAUTAIRE

- Le projet de l'Université de Montréal prévoit le maintien des acquis communautaires.
- Le terrain de balle molle et le parc canin seront relocalisés et les jardins communautaires seront conservés.
- Les parcs publics prévus dans le projet feront l'objet de consultations pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins des citoyens.
- Les ateliers municipaux seront déplacés à l'extrémité nord-est du site.



## Accessibilité – Transport en commun

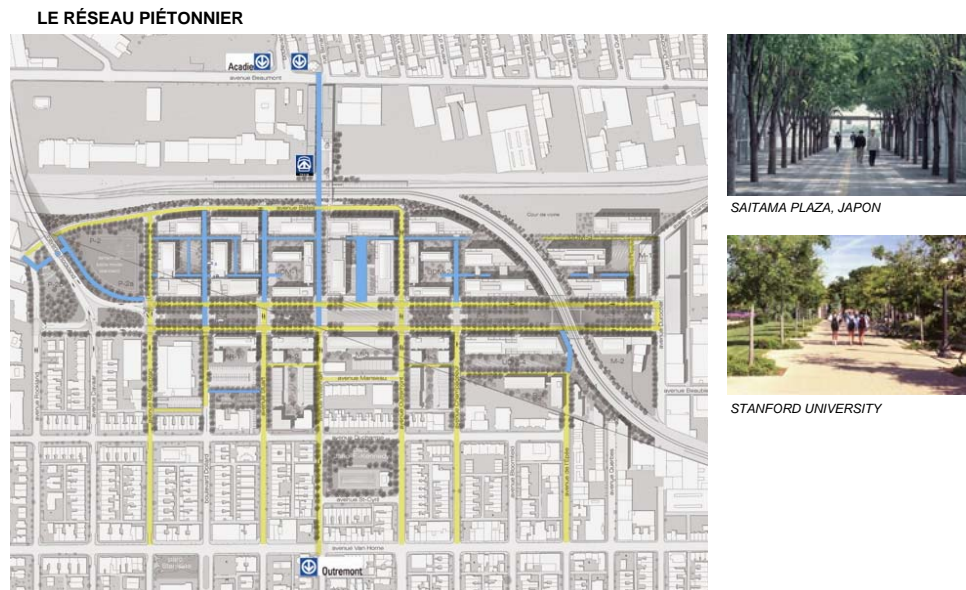
---



### **UN DES GRANDS AVANTAGES DU SITE, COMME NOUS L'AVONS MENTIONNÉ, C'EST SA PROXIMITÉ DE NOTRE CAMPUS ACTUEL**

- La fluidité des déplacements et l'accessibilité à l'ensemble du site ont fait l'objet d'une attention toute particulière.
- La situation géographique de la gare de triage permet de privilégier grandement le transport en commun grâce aux stations de métro Acadie et Outremont. Ces deux stations se trouvent sur la ligne bleue du métro qui dessert actuellement l'Université de Montréal.
- L'ajout d'une gare de train de banlieue sur la ligne Blainville – Saint-Jérôme est prévue au nord du site.

## Accessibilité – Transport actif (marche)

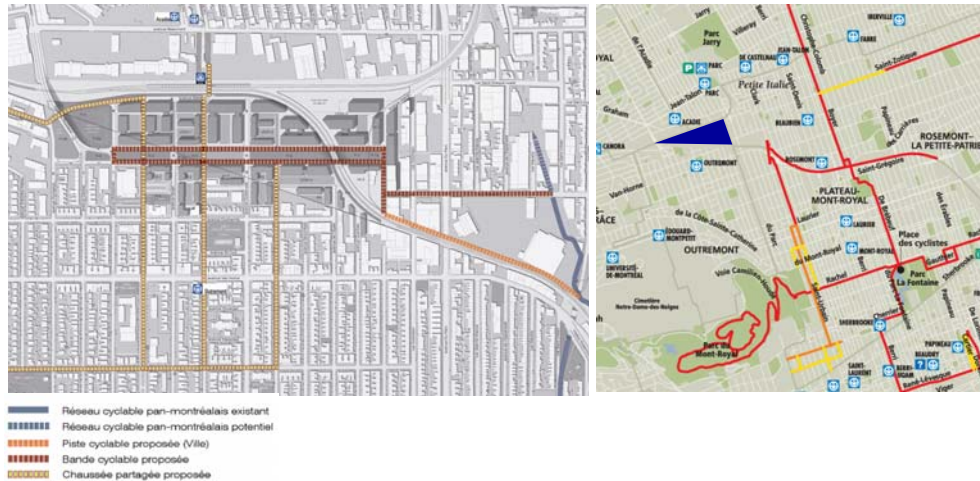


### QUELQUES MOTS SUR LE TRANSPORT ACTIF

- Le principe du transport collectif (métro, train de banlieue, autobus) et du transport actif (à pied et à vélo) constitue la pierre d'assise de la gestion des déplacements.
- L'Université sensibilisera la communauté universitaire à l'utilisation du transport en commun et favorisera la circulation piétonne et cycliste.
- À partir du cœur du site, une marche de 10 minutes permet de traverser le secteur. Sur la carte, le circuit en bleu est exclusivement piétonnier et le circuit en jaune est une chaussée partagée.

## Accessibilité – Transport actif (vélo)

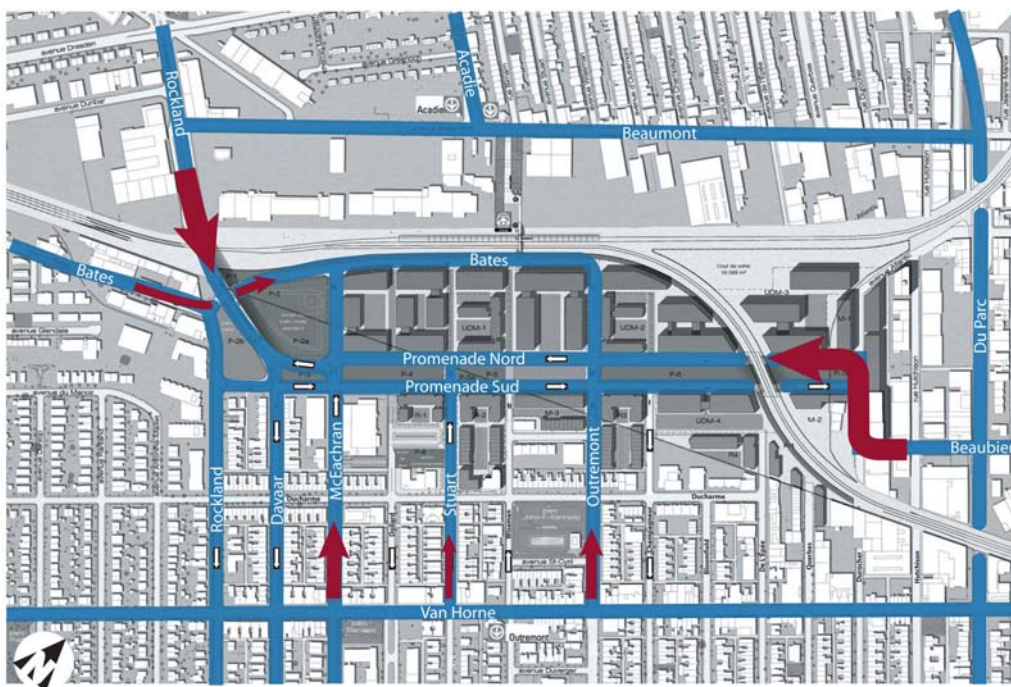
### LE RÉSEAU CYCLABLE



## POUR LE VÉLO

- Deux bandes cyclables traverseront le site. Elles seront d'ailleurs les premières voies dédiées aux cyclistes dans ce secteur.
- Cet aménagement permettra un raccordement au réseau cyclable de Montréal. Comme vous pouvez le constater sur la carte de droite, les bandes cyclables du projet rendront possible des connexions vers d'autres secteurs qui ne sont pas desservis actuellement, notamment vers l'ouest.

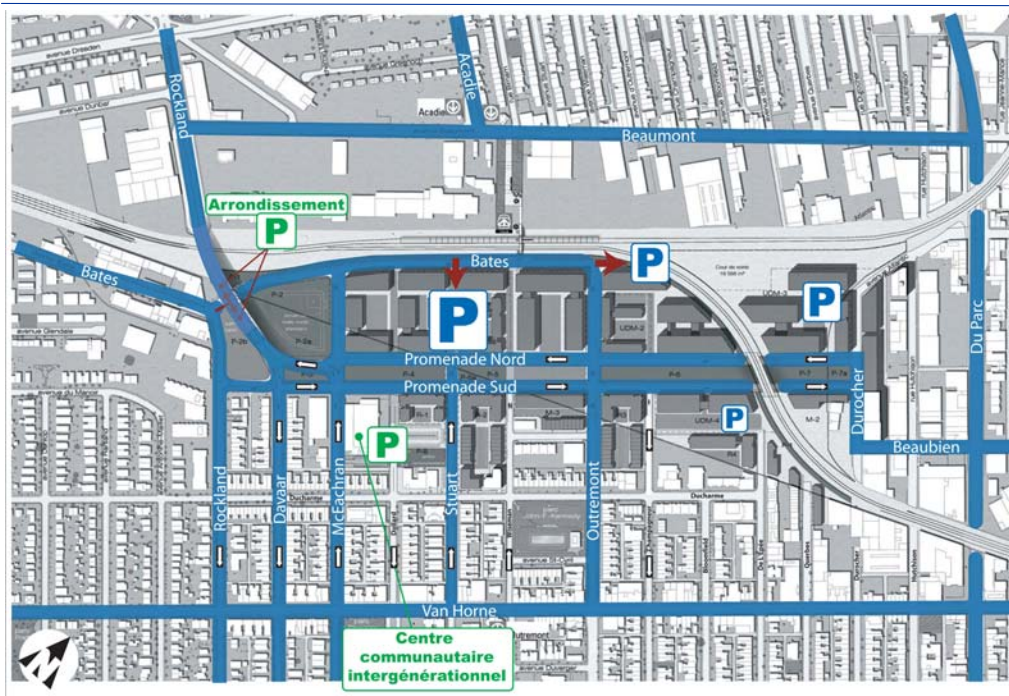
## Accès routier



### LES ACCÈS DES VÉHICULES MAINTENANT...

- Les principaux accès pour les véhicules sur le site seront Beaubien, Rockland, McEachran, Bates, Outremont et Stuart, permettant ainsi une diffusion de la circulation dans le secteur.
- La nouvelle porte d'entrée, à l'est par la rue Beaubien, permettra d'accueillir le tiers de la circulation attendue sur le site.
- Les accès aux bâtiments institutionnels (automobiles et camions de livraison) se concentreront sur l'avenue Bates qui sera prolongée vers l'est jusqu'à l'avenue Outremont.
- En direction nord, seules les avenues McEachran et Outremont permettront aux véhicules de traverser le site et d'atteindre l'avenue Bates.

## Accessibilité – Stationnement



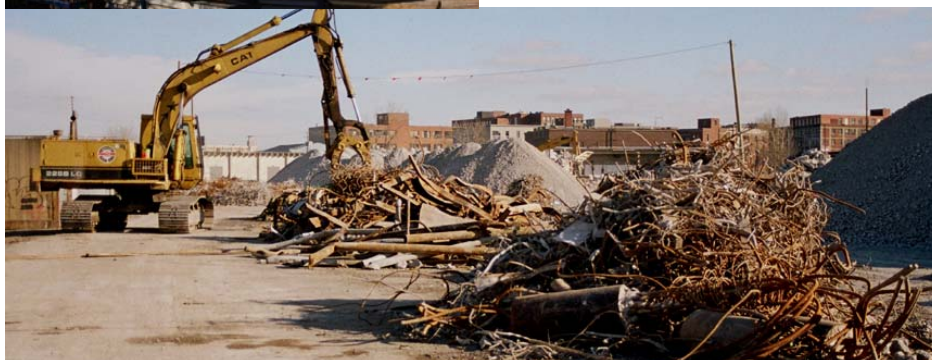
### QUANT AU STATIONNEMENT

- L'offre sur le site sera limitée à environ 1000 places, soit 50% de moins que ce qui est normalement prévu pour un complexe de cette envergure.
- Sur le site, tous les stationnements de l'Université de Montréal seront souterrains.

## Échéancier



<b>PHASE 1:</b>	
Viabilisation du site et opération de restauration des sols.	2006-2010
<b>PHASE 2:</b>	
Construction des premiers bâtiments. Planification des phases subséquentes.	2008-2010
<b>PHASE 3:</b>	
Occupation des premiers bâtiments institutionnels.	2010-2011
<b>PHASES SUBSÉQUENTES</b>	
Parachèvement du projet.	2011-2027



La réalisation du projet s'étend sur une vingtaine d'années et elle se fera en plusieurs phases.

La phase préparatoire a débuté l'automne dernier avec la démolition du hangar de marchandises et devrait se poursuivre dès cet été avec la restauration des sols et les travaux de viabilisation nécessaires.

La deuxième phase concerne les travaux de construction des premiers bâtiments. Elle devrait débuter au printemps 2008 de sorte que le campus accueillera ses premiers étudiants pour l'année universitaire 2010-2011.

## Aménagement temporaire

---

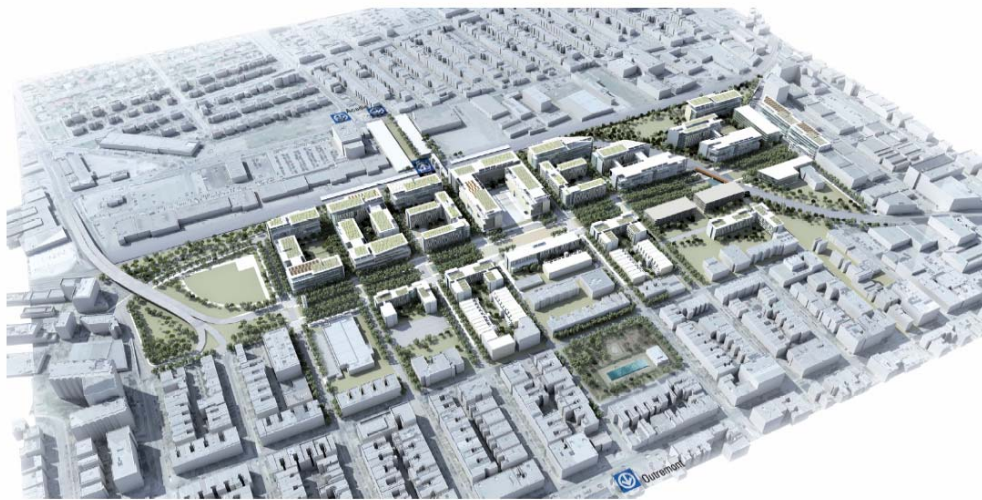


Pendant la période des travaux, l'Université de Montréal mettra en place des mesures d'atténuation pour assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains.

Lors de la mise en service des premiers pavillons, l'Université de Montréal s'engage à réaliser des aménagements temporaires sur les parties du site qui ne seront pas encore occupées.

## Conclusion

---



- Le développement de l'Université sur le site Outremont offre une occasion unique de créer un milieu de vie de qualité et stimulant pour les Montréalais.
- La démarche de l'Université de Montréal consolidera sa position dans le paysage universitaire nord-américain tout en contribuant grandement au rayonnement de Montréal à titre de chef de file mondial en matière d'innovation.
- Le projet du site Outremont de l'Université de Montréal est porteur, cohérent et résolument tourné vers l'avenir.
- Au nom de l'Université de Montréal, je tiens à remercier toutes les personnes impliquées dans le projet et tous les citoyens qui ont donné de leur temps pour continuellement le bonifier. L'Université remercie également les membres de la communauté universitaire et les consultants qui ont travaillé à l'élaboration du plan d'aménagement.