

Le projet du campus universitaire d'Outremont

L'analyse municipale de faisabilité technique et financière du campus et des ses abords

Résumé des études

Bureau de gestion des grands projets
Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

17 juin 2008

Le projet du campus universitaire d'Outremont
L'analyse municipale de faisabilité technique et financière
du projet de campus et ses abords

Résumé des études

Dans le cadre de l'analyse technique et financière du projet du campus universitaire d'Outremont par l'équipe de projet de la Ville de Montréal, certaines études ont été commandées auprès de consultants privés. Ce document présente les résumés de ces études issus des rapports finaux.

PLANI-CITÉ, Évaluation des besoins et proposition de scénarios d'espaces libres locaux, mars 2008

TECSULT INC., Étude des déplacements pour la 1^{ère} phase du développement du campus Outremont, février 2008

BPR, Étude hydraulique des dessertes de la cour de triage du Canadien Pacifique, mars 2008

TECSULT INC., Étude de caractérisation géotechnique et environnementale, futur campus de l'Université de Montréal, avril 2008

DUBOIS GIRARD ARCHITECTES, Relocalisation de la cour de services, mars 2008

CANARAIL, Étude portant sur la faisabilité d'abandonner la subdivision Parc du réseau du Chemin de fer Canadien Pacifique, février 2008

INNOVITECH, Vision de développement économique pour une intégration pan montréalaise du projet sur la gare de triage Outremont, janvier 2008

GROUPE CONSEIL JULES HURTUBISE INC., Impact de la réalisation du Campus Outremont sur la revitalisation et le développement résidentiels des secteurs adjacents, mars 2008

L'aménagement des parcs, en termes de programmation d'équipements récréatifs

Évaluation des besoins et proposition de scénarios d'espaces libres locaux

Document synthèse – Mars 2008



RÉSUMÉ

Contexte

L'Université de Montréal projette de construire un nouveau campus de 275 000 m² sur le site de la gare de triage d'Outremont, auquel se grefferaient quelque 1000 places en résidence étudiante et 800 logements privés. Ce projet a été soumis à la consultation publique, sous les auspices de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), en 2007. Ce nouveau campus renforcera le rôle de Montréal comme ville du savoir et parachèvera le cadre urbain de l'arrondissement tout en bonifiant l'occupation de son territoire.

Le projet du campus Outremont offre l'occasion de mieux répondre aux besoins en espaces libres locaux et en équipements sportifs et récréatifs des résidents actuels et futurs d'Outremont et des secteurs périphériques. Le mandat consiste à harmoniser la programmation des espaces libres locaux du projet du campus avec celle de l'ensemble de l'arrondissement en prenant en considération les besoins spécifiques de la population actuelle et future de l'arrondissement et des secteurs limitrophes. Pour ce faire, une première étude a permis d'évaluer les besoins des résidents d'Outremont et des secteurs périphériques en matière d'espaces libres locaux et d'équipements récréatifs et sportifs. Une deuxième étude a porté sur le développement de scénarios visant à bonifier l'offre en parcs et équipements récréatifs et sportifs du projet du campus. Ce document présente la synthèse de ces études.

Les besoins de la population et l'offre en espaces libres locaux

L'analyse sur les espaces libres locaux présents sur le territoire de l'arrondissement d'Outremont a pris en considération la population actuelle et future d'Outremont et celle des secteurs limitrophes des arrondissements voisins. Les secteurs limitrophes au projet ciblés par cette étude sont peu pourvus en équipements publics et en espaces libres; une partie de cette population utilise déjà certains espaces libres locaux d'Outremont. C'est pourquoi l'analyse des besoins et de l'offre en espaces libres en tient compte. Pour les fins de l'analyse, ces secteurs sont identifiés comme les secteurs Mile-End, Wilderton et Beaumont (voir la figure 1, page 3). L'hypothèse émise, sur la base des données statistiques actuelles et du nombre de logements prévus dans le projet, est, qu'au terme de la construction du projet, près de 37 000 résidents de l'arrondissement d'Outremont et des secteurs périphériques fréquenteront les parcs d'Outremont.

De façon générale, deux groupes d'âge représentent des clientèles cibles des parcs et espaces verts : les personnes âgées de 55 ans et plus et celles de moins de 20 ans. Les personnes âgées sont moins enclines à parcourir de longues distances ; conséquemment, la proximité est un facteur important d'incitation à la fréquentation des parcs pour cette clientèle. Les plus jeunes, en raison de leur niveau important d'activités sportives et récréatives, ont des besoins spécifiques en termes d'équipements sportifs et récréatifs. L'analyse démographique d'Outremont et des secteurs limitrophes démontre que ces deux groupes d'âge représentent près de 50% de la population.

Par ailleurs, l'analyse de l'offre en espaces libres locaux permet de faire les constats suivants. Les résidents d'Outremont ont accès à une superficie d'espaces libres locaux comparable à la moyenne montréalaise, soit 0,7 hectare par 1 000 habitants. Cependant, en tenant compte qu'une partie de la population des secteurs limitrophes (déficitaires en parcs) utilise les espaces libres locaux d'Outremont, la superficie d'espaces libres locaux se trouve en deçà de la moyenne montréalaise. De plus, de façon plus spécifique, certains secteurs d'Outremont présentent quelques carences : le secteur situé au nord de l'avenue Van Horne n'est pas desservi en parc de quartier et les résidents des extrémités sud et est de l'arrondissement n'ont pas accès à un parc de voisinage dans un périmètre rapproché.

On constate aussi que l'arrondissement dispose de moins d'installations sportives et récréatives que la moyenne des arrondissements montréalais. Cette situation s'accroît au nord de l'avenue Lajoie. Les lacunes concernent particulièrement les équipements destinés aux clientèles jeunesse. Un terrain de soccer

de niveau compétitif, une piscine extérieure ou intérieure ainsi qu'une pataugeoire ou des jeux d'eau destinés aux clientèles familles et jeunesse figurent parmi les principaux besoins en équipements.

Programmation des espaces libres locaux

L'analyse des besoins en équipements, en fonction de la composition démographique, a permis de déterminer que certains des équipements sportifs et récréatifs peuvent être implantés dans les espaces libres locaux existants de l'arrondissement. Ainsi, on pourrait prévoir :

- l'implantation de jeux d'eau au parc Beaubien;
- l'implantation d'un terrain de soccer de format international sur le réservoir Bellingham;
- des ententes avec les institutions scolaires afin de bonifier l'offre de service en équipements de jeu pour enfants et en terrains multisports destinés aux clientèles adolescentes.

L'aménagement du campus constitue par ailleurs une occasion propice pour combler les besoins en espaces libres locaux et en équipements sportifs et récréatifs des résidents situés à proximité, que ce soit dans l'arrondissement ou dans les secteurs limitrophes. Dans cet esprit, le projet devrait intégrer des espaces libres de superficie suffisante pour accueillir des équipements récréatifs et des plateaux sportifs d'envergure répondant aux besoins multiples des clientèles cibles. L'analyse a ainsi démontré les besoins d'aménagement d'un parc de quartier d'environ 2,5 hectares et d'un parc de proximité de 0,3 ha à l'intérieur des limites du projet.

L'offre en espaces libres locaux du campus

Le projet du campus propose l'aménagement de 47 831 m² d'espaces verts, incluant les parcs existants dans ce secteur. Différents calculs amènent à observer que le projet ajoute en fait près de 2 hectares (20 000 m²) de nouveaux espaces libres, ce qui correspond approximativement à la superficie de l'esplanade proposée. Considérant que l'arrondissement accueillera, par le biais du projet du campus, près de 2 700 nouveaux résidents, les nouveaux espaces verts permettront de maintenir en quelque sorte la proportion actuelle d'espaces libres locaux disponible par 1000 habitants dans l'arrondissement d'Outremont.

Cependant, l'analyse du projet et des besoins en équipements récréatifs conclut que le concept du campus, dans sa forme actuelle, ne permet pas de répondre adéquatement aux besoins en espaces libres locaux et principalement en matière d'équipements sportifs et récréatifs. En effet, cette analyse permet d'observer que :

- **l'esplanade du campus** présente un atout certain dans la structure urbaine du projet ; cependant, sa dimension et son organisation spatiale sont peu propices à l'implantation d'équipements sportifs et récréatifs ou d'aires de jeu ; elle est principalement une voie de promenade qui pourrait être ponctuée d'une place publique significative ;
- le site de la **traverse Rockland**, aux abords du viaduc et de ses voies d'accès, pourrait accueillir des équipements sportifs et récréatifs d'envergure ; mais son morcellement actuel présente une contrainte importante pour l'implantation de ces équipements et la sécurité des usagers ;
- le quadrilatère situé à **l'est de l'avenue Champagneur** présente un potentiel intéressant pour l'implantation d'équipements de proximité destinés aux clientèles résidentes du secteur ; le concept du campus ne prévoit cependant pas de parc de voisinage dans ce quadrilatère ;
- le site situé à proximité du **Centre communautaire intergénérationnel (CCI)** offre, malgré sa superficie relativement limitée, des opportunités intéressantes pour l'implantation d'équipements destinés aux clientèles fréquentant le centre.

Scénarios d'aménagement des espaces libres et des équipements

En fonction de l'analyse démographique et des besoins en espaces libres et en équipements, trois propositions d'aménagement des espaces verts et des équipements récréatifs ont été étudiées, soit le concept d'aménagement proposé par l'Université de Montréal et deux autres scénarios d'implantation. Ces deux scénarios supplémentaires respectent les principes du concept d'aménagement du campus d'Outremont et proposent un remodelage des espaces verts du concept tout en préservant les vocations et les usages prévus. De plus, ces deux nouveaux scénarios misent sur une reconfiguration du viaduc Rockland et sur une réduction de la superficie de l'esplanade comme opportunité de bonification des espaces verts du projet. Une ventilation des coûts d'aménagement de chacun des scénarios a également été faite, en plus d'une analyse comparative des avantages et des désavantages de chacun.

Scénario 1 - Projet du campus de l'Université de Montréal :

Ce scénario correspond au concept soumis à la consultation publique par l'Université de Montréal. Il est le jalon de référence à partir duquel sont développés les deux autres scénarios. Cette proposition ne prend pas en compte la reconfiguration du viaduc Rockland et présente, par rapport à la situation actuelle de l'arrondissement, une réduction des superficies destinées aux activités sportives et récréatives. La totalité des nouveaux espaces verts créés est consacrée à l'aménagement de l'esplanade. Le concept ne permet pas de répondre adéquatement aux besoins des résidents actuels et futurs en matière d'équipements sportifs et récréatifs. Ce concept demande des investissements de près de 9,9 M \$.

Scénario 2 - Consolidation de la traverse Rockland :

Basé sur l'hypothèse de la reconfiguration du viaduc Rockland, ce scénario permet de consolider des espaces verts ainsi dégagés. Conjugué à la réduction de la superficie de l'esplanade, cet espace vert s'accroît d'une superficie équivalente et devient un parc de quartier de 2,3 ha pouvant accueillir plusieurs équipements sportifs et récréatifs. Un parc de proximité implanté à l'est de la rue Champagneur vient bonifier l'offre de service de proximité pour les futurs résidents de ce secteur. Avec des investissements comparables au scénario 1, soit 10,2 M \$, ce scénario répond mieux aux besoins de la population en matière sportive et récréative.

Scénario 3 - Développement d'un parc de quartier :

La reconfiguration du viaduc Rockland et la réduction de la largeur de l'esplanade permettent d'optimiser la superficie du *parc de la traverse Rockland*. Il en résulte un renforcement de la vocation du parc de quartier (2,6 ha) qui répond encore mieux aux besoins de la population. L'implantation d'une piscine intérieure à proximité du CCI vient bonifier l'offre de services du centre communautaire. De cette réorganisation émerge un pôle communautaire composé du parc de quartier, du CCI et de la piscine intérieure. Avec une programmation plus élaborée, ce scénario demande des investissements approximatifs de 12,5 M\$.

L'étude conclut que le scénario 1, soit la proposition de l'Université de Montréal, ne permet pas de répondre adéquatement aux besoins des résidents en termes d'équipements sportifs et récréatifs. Les scénarios 2 et 3 exigent une certaine réorganisation du territoire mais offrent, pour un investissement similaire dans le cas du scénario 2, un produit qui correspond mieux aux besoins de la population actuelle et future de l'arrondissement d'Outremont et des secteurs limitrophes. En effet, par l'ajout d'équipements sportifs et récréatifs et d'espaces verts accessibles, ces deux scénarios favorisent la pratique sportive et l'activité physique tout en contribuant à la qualité de vie des dizaines de milliers de personnes résidant à proximité. Dans cette optique, le concept du campus mériterait d'être revu pour prendre en considération ces nouvelles options.

La gestion des déplacements et la validation de la grille de rues de la première phase de développement

ÉTUDE DES DÉPLACEMENTS POUR LA 1^{RE} PHASE DU DÉVELOPPEMENT DU CAMPUS OUTREMONT
Rapport d'étude 27
0516377 - RE-000 – Rév. 02
Février 2008 - Tecsuit

11.0 CONCLUSION

La présente étude a principalement pour but d'analyser la performance de la grille de rues proposée pour la première phase du campus d'Outremont de l'Université de Montréal, plus précisément sur l'impact de la circulation face à quatre scénarios d'accès considérés.

La première phase du campus Outremont de l'Université de Montréal accueillera environ 2 000 étudiants. Compte tenu de la bonne accessibilité en transport en commun et pour les modes actifs et de l'offre de cases de stationnement hors rue prévue (200-250 cases), la part modale des déplacements automobiles en liaison avec l'immeuble de la phase I devrait être similaire à celle actuellement observée en liaison avec le campus principal de l'Université de Montréal (environ 32 %), ce qui devrait générer les débits véhiculaires suivants aux heures de pointe :

108 véhicules entrant et 27 véhicules sortant en **heure de pointe du matin (7 h 30-8 h 30)**;

94 véhicules sortant et 40 véhicules entrant en **heure de pointe de fin d'après-midi (16 h 30-17 h 30)**.

Il faut toutefois souligner que les déplacements liés à un campus universitaire génèrent un niveau d'activité sur l'ensemble de la journée et que la période du midi est également importante par rapport aux périodes du matin de fin d'après-midi qui, toutes deux, ont des durées plus longues que celles de leur heure de pointe respective.

Même si la circulation générée en heures de pointe du matin et de fin d'après-midi est relativement limitée, elle a pour impact de détériorer légèrement la capacité du carrefour du Parc/Beaubien en heure de pointe de fin d'après-midi. Il n'est pas recommandé dans un premier temps d'apporter de modifications géométriques à ce carrefour. Le raccordement prévu de l'axe Promenade avec l'avenue du Parc pourrait en effet éviter toute intervention à cet égard.

Une utilisation similaire des modes de transport collectif et actif de la part de la clientèle du campus Outremont par rapport à celle du campus principal dépendra toutefois de l'offre et des aménagements prévus pour la desserte de ces modes. Des aménagements de corridors piétons et cyclables adéquats sont essentiels à cette fin, notamment sur les axes Wiseman, Outremont, Promenade et Bates. En ce qui a trait à l'accessibilité par vélo, l'implantation d'une centaine de places dans une première phase constituera un incitatif fort pour promouvoir l'utilisation de ce mode.

Par ailleurs, l'offre de stationnement (200-250 cases de stationnement) envisagée par l'Université de Montréal dans le cadre de la première phase apparaît adéquate. Sans encourager nécessairement l'accès par automobile, elle pourrait avoir pour effet de limiter la pression sur la demande de stationnement sur rue dans les voisinages limitrophes au futur campus universitaire.

Les analyses précédentes ont permis d'identifier le meilleur scénario d'accès, en terme de grille de rue, dans le cadre de la réalisation de la phase I du campus Outremont de l'Université de Montréal. Il s'agit du scénario D et ce, pour les raisons suivantes :

il comporte deux itinéraires d'accès : à l'est par l'axe Promenade Nord ou Sud, en liaison avec le carrefour du Parc/Beaubien et à l'ouest, par le chemin Bates, en liaison avec le réseau d'accès du viaduc Rockland. De plus, l'accès Outremont pour les modes actifs (voie cyclable) pourrait être accessible aux véhicules d'urgence;

il ne nécessite pas de relocalisation à court terme d'équipements récréatifs et communautaires (parc de baseball, parc canin, jardins communautaires, etc.);

il évite la création d'itinéraires alternatifs pour rejoindre l'avenue du Parc sans que cela n'affecte l'accessibilité au campus;

les infrastructures proposées sont fonctionnelles et permanentes, à l'exception du tournebride envisagé dans l'axe de Promenade. Ce tournebride permet toutefois d'éviter la construction du tronçon de rue temporaire dans l'axe de l'avenue Wiseman prévu dans les autres scénarios;


l'aménagement d'un accès à partir de l'ouest par le chemin Bates procure notamment la flexibilité quant à la géométrie possible du futur axe Promenade (notamment en deux axes à sens unique ou en un seul axe à double sens).

En fonction du scénario d'accès et des orientations retenues précédemment, la présente étude recommande des géométries pour les principaux axes du réseau d'accès au campus Outremont, pour la phase I. Les géométries proposées pour les axes Promenade, Bates, Wiseman et Outremont dans le cadre de la phase I tiennent compte des géométries à l'horizon ultime pour que les infrastructures mises en place dans la phase I n'aient pas à être modifiées ou démolies dans les phases ultérieures du projet de campus.

Selon les données partielles obtenues pour la phase II du campus Outremont, cette grille de rue devrait également être adéquate pour la desserte des installations prévues dans cette deuxième phase.

Par ailleurs, la grille de rue de ce scénario procure une flexibilité pour une éventuelle évolution du concept d'aménagement du campus Outremont. En effet, l'aménagement de la Promenade (Nord ou Sud) pourrait évoluer. Elles pourraient être à sens unique comme le concept à l'heure actuelle (Promenade Sud vers l'est / Promenade Nord vers l'ouest) ou être seulement à double sens dans un seul axe, avec une géométrie différente. L'aménagement d'un lien dans l'axe du chemin Bates dans la phase initiale du projet laisse toutes les options possibles à cet égard.

La gestion des eaux de surface et leur rétention

 Ville de Montréal	Étude hydraulique des dessertes de la cour de triage du Canadien Pacifique Rapport d'étude	Projet n° : CSOB705-D002
		Date : 11 mars 2008

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Cette étude vise à identifier les orientations principales issues de l'évaluation des prérequis en termes d'interventions et d'aménagements pour rendre compatible le développement de la cour de triage avec l'état fonctionnel du réseau de collecte. Nous précisons à ce titre l'envergure des interventions et faisons part de recommandations quant aux orientations de drainage à privilégier.

Deux problématiques principales entrent en jeu. La première concerne le ruissellement de surface excessif en provenance du territoire de l'arrondissement d'Outremont, qui peut ainsi porter préjudice aux aménagements de la cour de triage. Deuxièmement, il s'agit de l'impact du développement sur le réseau de collecte en aval en raison de l'augmentation présagée des apports.

Pour ce faire, nous avons développé et eu recours à une modélisation détaillée de l'hydrologie et de l'hydraulique du réseau de drainage étudié. Des efforts appréciables de mesure de débits en réseau ont également été déployés. Un outil de modélisation approprié, intégrant un double drainage des deux réseaux majeur (rues) et mineur (réseau de conduites), a été développé et des analyses hydrauliques détaillées ont été effectuées. La représentativité de cette modélisation a été confirmée à l'aide de mesures en réseau qui ont permis de calibrer le modèle hydraulique de l'arrondissement d'Outremont.


Nos évaluations confirment que le réseau de conduites desservant l'arrondissement est limité en termes de capacité hydraulique et présente, en ce sens, un niveau de service inférieur à une récurrence de 10 ans. Le profil accentué du tracé des rues de l'arrondissement favorise un acheminement par la surface des excédents de ruissellement lors de pluies exceptionnelles vers la cour de triage, notamment vers le lieu du futur campus d'Outremont qui sera développé à même la cour. Pour protéger les infrastructures et les installations du campus Outremont, celles-ci doivent être conséquemment adaptées pour disposer des aménagements en vue de gérer ces apports excédentaires de ruissellement. Le volume en provenance d'Outremont à considérer comme préalable pour le projet s'élève à environ 5 000 m³. Ainsi, un espace volumétrique approprié doit être prévu pour emmagasiner temporairement cet excédent de ruissellement. Étant donné la topographie générale des lieux, nous considérons que l'esplanade peut servir et être aménagée pour la rétention sur une longueur d'environ 350 m. En ce sens, deux variantes d'aménagement sont proposées. La première variante consiste à aménager la capacité volumétrique uniquement en surface. L'estimation des coûts pour cette variante s'établit alors à 2 000 000 \$ considérant un sol de niveau de contamination >C et à environ 1 400 000 \$ pour un niveau B-C. La seconde variante considère l'aménagement d'un espace volumétrique en surface de 2 000 m³ et l'aménagement d'un espace supplémentaire et souterrain d'une capacité de 3 000 m³. Les coûts sont alors estimés à environ 6 400 000 \$ pour un sol de type >C et à environ 3 900 000 \$ pour un sol de type B-C.

Situés dans la partie amont du bassin versant Meilleur-Atlantique, l'arrondissement Outremont et le futur campus Outremont sont desservis par une branche secondaire du réseau de collecte. Ce réseau de collecte présente une capacité limitée et une insuffisance. Ce déficit en capacité du réseau aval induit des surcharges importantes qui influencent les conditions d'écoulement dans le réseau de dessertes locales et réduisent considérablement sa capacité hydraulique.

Nos évaluations confirment que l'aménagement du campus Outremont va engendrer une augmentation des sollicitations au réseau de collecte (collecteur Dollard) de près de 3 800 m³ pour des événements pluvieux de récurrence 50 ans. Nous tenons à souligner que la cour de triage n'est actuellement pas desservie par le collecteur Dollard. Aucun raccordement au collecteur n'existe et aucun dispositif de captage n'est présent à l'exception d'un seul puisard dont la surface contributrice est très limitée. Comme les interventions à l'échelle régionale sur le collecteur principal ne constituent pas un pré-requis au développement du futur campus et en raison de l'absence de capacité résiduelle et même de l'insuffisance du réseau de collecte principal dans l'état actuel, nous recommandons un effort maximum

C:\CSOB705\DOC\PROJ303\PP\MEMIS401\001_B705_D2_080311REV0_fina1.doc



 Ville de Montréal	Étude hydraulique des dessertes de la cour de triage du Canadien Pacifique Rapport d'étude	Projet n° : CSOB705-D002	
		Date : 11 mars 2008	Page : S-II Rév. : 0

de réduction des apports issus du nouveau développement. Nous recommandons à cet effet un contrôle restrictif équivalent de 10 L/s-ha. En ce sens, le besoin en rétention à intégrer à la desserte de drainage correspond à 3 000 m³, considérant une imperméabilité pour le développement de 40 %. Cette restriction et cette rétention peuvent soit être intégrées à l'aménagement local des surfaces desservies (rétention sur les toits et les lots), soit être réalisées en aval de l'ensemble. Pour ce dernier cas, une aire de rétention en surface doit être aménagée directement en amont d'un futur ouvrage de contrôle, dont la capacité atteint 10 L/s-ha, avec conduite de raccordement au collecteur Dollard. Le coût de l'aménagement de rétention est estimé à 1 600 000 \$ pour un sol de type >C et à environ 1 200 000 \$ pour un sol de type B-C.

0:\CSOB705\DOC\PROJ\3030\PREMISAGE\1001_B705_D2_060311REV0_1.mal.doc

TECSULT INC., Étude de caractérisation géotechnique et environnementale, futur campus de l'Université de Montréal, avril 2008

• **Résumé de l'étude de caractérisation**

Titre : Étude de caractérisation géotechnique et environnementale, site du futur campus de l'Université de Montréal à Outremont – Ville de Montréal – Rapport final no 0516522 – Mars 2008

Firme : TECSULT Inc.

Auteurs : Yohan Botbol, B.ing. et Jocelyn Marcotte, ing., M.Sc., EESA

Date: Mars 2008

Le site à l'étude se trouve dans l'arrondissement Outremont de la Ville de Montréal. La subdivision proposée du terrain est présentée au plan 1 de l'annexe A tandis que l'état actuel du terrain est présenté au plan 2 de cette même annexe. On note dans le plan d'aménagement des zones résidentielles (R-1, R-2 et R-3), des zones de parc (P-2A, P-2B, P-3, P-4, P-5A et P-8), une zone institutionnelle (UDM-1), un stationnement et de futures rues. La plus grande surface des terrains se situe sur le site actuel des Services des Travaux Publics de l'arrondissement Outremont (1451 avenue Ducharme) et dans le parc Pierre-Elliott Trudeau. D'après le plan d'aménagement de la Ville de Montréal, le site se trouve dans un zonage mixte communautaire / commercial / résidentiel. Un zonage mixte caractérise également les terrains alentours. Les zonages seront adaptés pour permettre le développement futur du site.

Une étude de caractérisation environnementale et géotechnique a déjà été réalisée sur une partie du site à l'étude par TECSULT en décembre 2005¹. Le contexte était également la construction d'un pavillon universitaire. Vingt-cinq (25) sondages avaient été réalisés lors de cette étude (la localisation de ces sondages est présentée sur les plans 1 et 2 de l'annexe A). L'historique du site était présenté dans cette étude antérieure.

Dans le cadre de la présente étude, 24 forages ont été effectués sur le site jusqu'à des profondeurs variant entre 1,8 et 12,0 m (moyenne de 5,4 m).

Les sondages et analyses chimiques réalisés ont permis de déceler la présence de sols contaminés au-delà des critères génériques applicables dans les différents secteurs (critère B du MDDEP pour les secteurs résidentiels et critère C pour les secteurs institutionnels, les parcs et les rues). Il est également à noter que pour les rues, la voirie de Montréal n'accepte plus de sols de qualité chimique supérieure au critère B du MDDEP au-dessus du niveau des conduites. Les contaminants présents à des concentrations supérieures aux critères applicables sont les hydrocarbures aromatiques polycycliques, les hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀ et les métaux. Des matières résiduelles ont également été notées sur le site.

Les volumes estimés de sols contaminés et de matières résiduelles sont résumés dans le tableau qui suit. Toutefois, il est à noter que le volume de matériaux à gérer pour la construction sera fonction de la méthode de travail de l'entrepreneur.

¹ Ville de Montréal – Caractérisation des terrains, propriétés de la Ville de Montréal, arrondissement Outremont – Rapport final 05-13793-1240 – Projet 05F124 – Décembre 2005.

Secteur		Volumes de sol selon les critères du MDDEP (m³)				Déchets solides	Matériaux secs
		A-B	B-C	>C	RESC		
Résidentiel	R-1	233	4 866	174	845	0	0
	R-2	5 503	3 624	2 581	4 388	0	562
	R-3	366	548	283	0	0	0
Institutionnel	UDM-1	3 336	2 378	0	523	0	0
Parcs	P-2A	1 321	7 593	2 506	753	6 505	0
	P-2B	703	1 781	529	0	1 038	0
	P-3	0	0	710	0	1 574	0
	P-4	1 533	5 060	1 512	0	0	0
	P-5A	128	1 404	0	0	0	0
	P-8	1 536	913	91	84	0	0
Stationnement		2 297	2 705	681	209	0	0
Ensemble des rues projetées		3 177	7 917	2 766	1 383	3 802	0
TOTAL		20 133	38 785	11 832	8 185	12 919	562

La présence de sols contaminés au-delà du critère B du MDDEP sur les futurs terrains résidentiels R-1, R-2 et R-3 et au-delà du critère C du MDDEP dans les futurs secteurs institutionnels UDM-1, les futurs parcs P-2A, P-2B, P-3, P-4 et P-8, le futur stationnement et les rues projetées impliquent des travaux de réhabilitation environnementale dans le cadre de ce projet de développement du site. Un plan de réhabilitation environnementale (secteur couvrant le site des travaux publics) sera à présenter au MDDEP pour approbation. Un avis de contamination sera également à inscrire au bureau de publication des droits. Le plan de réhabilitation pourra prévoir une réhabilitation au critère générique. Ainsi, les sols contaminés au-delà des critères d'usage seront excavés et éliminés dans des lieux autorisés. La gestion des sols se fera selon la *Grille de gestion des sols contaminés* du MDDEP. Pour les secteurs parcs, le plan de réhabilitation pourrait alternativement prévoir le maintien dans le terrain dont la concentration excède les valeurs limites réglementaires à condition d'être accompagné d'une évaluation des risques toxicologiques et écotoxicologiques ainsi que des impacts sur les eaux souterraines (article 31.55 de la Loi 72). Cet article prévoit également une séance d'information au public. Il est à noter que l'évaluation de risques ne peut pas se faire sur des matériaux contaminés par des hydrocarbures d'origine pétrolière. Les matériaux contaminés par les hydrocarbures sont à gérer en regard de l'atteinte des normes de l'annexe II du RPRT, i.e. le critère C de la Politique. Ces matériaux contaminés aux hydrocarbures peuvent faire l'objet d'un traitement in situ ou l'objet d'une excavation et d'un traitement ex-situ (sur le site ou hors site) ou d'une élimination dans un site autorisé par le MDDEP. Mentionnons que les mesures de mitigation du risques requiert généralement une couverture de sol propre de l'ordre de 1 m d'épaisseur ou de l'ordre de 40 cm d'épaisseur lorsque recouvert par une couche d'asphalte. Le sol propre peut être le sol existant ou du sol importé.

La cour de services de l'arrondissement

Étude de faisabilité

Relogement de la cour de services

Ville de Montréal / Arrondissement d'Outremont

1.0 Sommaire exécutif

Étude de faisabilité / DG 08-012

Dubois Girard architectes

Projet : Relocalisation de la cour de services de l'arrondissement d'Outremont

Localiser les différents bâtiments de la cour de service de l'arrondissement d'Outremont présentement installée rue Ducharme au sud du développement prévu de l'université de Montréal.

Contexte :

Le site occupe présentement une superficie de $\pm 21\,000\text{ m}^2$ et comporte plusieurs bâtiments dont les différents systèmes (enveloppe et mécanique) ont largement dépassé leur durée de vie utile.

Programme / résumé

- Site : $13\,800\text{ m}^2$
- Deux bâtiments : bureaux et atelier : $2\,071\text{ m}^2$
- Entreposage non chauffé : 960 m^2
- Un abri à matériaux 650 m^2
- Éco-centre $1\,230\text{ m}^2$

D'autres espaces d'entreposage et des espaces de stationnement pour les véhicules de la ville complètent l'occupation du site.

Caractéristiques :

- Le terrain visé est borné par les voies ferrées au nord et à l'ouest;
- Le site proposé permet le **prolongement d'un lien nord-sud** par le prolongement de la rue de l'Épée, segment au nord du rail (secteur Parc-Extension);
- Le bâtiment principal se divise en trois zones distinctes : les bureaux, les ateliers et les garages;
- Le projet inclut également une aire pour la récupération : un **éco-centre**;
- Le projet, de par sa localisation et ses fonctions permet l'intégration des normes de **conception de développement durable : LEED**.

Remarques :

- L'état actuel des installations et la séquence des travaux rendent difficile voire impossible la récupération de certains éléments de structure;
- Le statu quo exigerait des investissements majeurs pour le maintien et l'entretien des bâtiments existants

Coût évalué du projet : 9,5 M\$

(Ce coût n'inclut pas l'achat et la décontamination du site)

Comparables :

- Arrondissement Le Plateau Mont-Royal superficie du site : $34\,000\text{ m}^2$ (projet Bernard-De Gaspé)
- Arrondissement Mercier / Hochelaga-Maisonneuve superficie du site : $38\,860\text{ m}^2$
- Arrondissement de Verdun

La faisabilité d'abandonner la subdivision Parc du réseau du Canadien Pacifique

Étude portant sur la faisabilité d'abandonner la subdivision
Parc du réseau du Chemin de fer Canadien Pacifique

9. CONCLUSION

Cette étude visait à déterminer les impacts de l'abandon de la subdivision Parc du CP et à examiner les alternatives permettant de minimiser ces impacts. Le mandat comportait également l'élaboration de scénarios utilisant les alternatives identifiées ainsi que l'estimation de l'ordre de grandeur des coûts impliqués pour leur mise en œuvre.

9.1 FAISABILITÉ TECHNIQUE

Nous avons conclu qu'effectivement il est faisable sur le plan technique, en utilisant des moyens alternatifs, d'abandonner la subdivision Parc tout en fournissant des services équivalents aux différents utilisateurs. Cependant, les risques et les coûts de ces options alternatives sont considérables.

9.1.1 Autres modes de transport

Il est techniquement possible d'abandonner la subdivision Parc, utilisant d'autres modes de transport pour les marchandises transportées actuellement par rail. Cependant, le résultat serait catastrophique. On verra sur les ponts et artères de Montréal, 100,000 camions supplémentaires par année, dans chaque direction. On verra l'effondrement du chemin de fer Québec-Gatineau et la mise à pied de ses 150 (+) employés. Devant les défis environnementaux, politiques, économiques et réglementaires, nous écartons immédiatement cette approche.

Il est faisable, aussi, de couper le service de trains de banlieue qui utilise le tronçon en question. La gare Parc deviendrait alors le terminus montréalais pour les trains de la ligne Saint-Jérôme. Ceci demanderait une augmentation théorique de deux rames de métro (ou plus) ou d'une trentaine d'autobus pendant l'heure de pointe afin de desservir les passagers se rendant au centre-ville. En réalité, les passagers retourneraient à leur voiture personnelle. Il y aurait environ 1,650 voitures supplémentaires sur les routes de la couronne nord et sur les ponts la reliant à Montréal aux heures de pointe.

9.1.2 Jonction Jacques-Cartier – la seule option

Si l'on accepte qu'il faille trouver une alternative ferroviaire pour remplacer le tronçon problématique de la subdivision Parc, il ne reste qu'une seule option : celle de la jonction Jacques-Cartier. Elle serait reconstruite afin de permettre l'échange de trafic ferroviaire entre la subdivision Parc du CP et la subdivision Saint-Laurent du CN, permettant aux trains de marchandises de contourner ce tronçon, utilisant la voie du CN pour se rendre au triage Saint-Luc. Le défi technique pour la construction d'un raccordement entre les lignes du CN et du CP à la jonction Jacques-Cartier est considérable. Les chemins de fer cherchent une pente maximale de 1 %, avec peu de courbure; d'autres intervenants s'inquiètent plutôt pour les coûts de

construction et d'expropriation, dont la propriété du Home Depot. Il faudra choisir le meilleur compromis entre le coût de réalisation de construction des infrastructures (remblais, ouvrages d'art, voie, signalisation, acquisition de terrain, expropriation, etc.) et les coûts d'exploitation ferroviaire (acquisition, entretien et exploitation de locomotives de plus, entretien de la voie, etc.).

Pour les trains de banlieue, la jonction Jacques-Cartier constitue, aussi, un point clé de raccordement avec la subdivision Saint-Laurent du CN. Les trains de Blainville/Saint-Jérôme suivront ceux du "Trajn de l'Est" en bifurquant dans le tunnel Mont-Royal à la « jonction de l'Est » pour se rendre à la gare Centrale. À la différence des trains de marchandises, les trains de banlieue doivent utiliser la voie du côté sud de l'emprise du CN, afin de pouvoir accéder à la nouvelle gare Acadie prévue pour le train de l'Est, et surtout pour pouvoir emprunter la jonction de l'Est vers le tunnel du Mont-Royal. L'AMT avait même considéré un tracé passant sous les voies du CN entre la ligne du CP et le boulevard de l'Acadie et longeant la subdivision du Saint-Laurent du côté sud, mais ce tracé interfère avec la nouvelle gare Acadie qui doit être aménagée sur le viaduc du CN franchissant le boulevard de l'Acadie. Quelle que soit la solution, il est impensable que chaque train de/vers Saint-Jérôme bloque le trafic sur deux voies du CN en croisant celles-ci à niveau.

L'identification d'une solution technique viable permettant d'éviter le croisement des trains de banlieue avec la ligne du CN et l'optimisation de la voie de raccordement à la jonction Jacques-Cartier sont des sujets dont la complexité dépasse l'envergure du mandat qui nous a été confié. Ils nécessiteront un examen plus approfondi et plus détaillé.

9.1.3 Destination et nombre de trains à Montréal

La destination des trains de marchandises n'est pas en jeu. Le terminus du chemin de fer QG sera déménagé à Boisbriand et ses trains vers Montréal n'ont qu'une seule destination : un échange avec le CP au triage Saint-Luc.

Par contre, les trains de la ligne Blainville/Saint-Jérôme desservent plusieurs gares à Montréal et, en particulier, doivent toucher le point critique de correspondance intermodale (la gare Parc - 60 % des passagers) et la destination centre-ville (40 % des passagers) pendant les heures de pointe. Notre étude reconnaît l'avantage économique que représente la desserte de la gare Parc et de la gare Lucien L'Allier par les mêmes trains. L'AMT, après des études approfondies, envisage de maintenir ce modèle à l'avenir, utilisant la gare Centrale comme destination ultime, en passant par la gare Parc.

Plusieurs options peuvent répondre à un nouvel itinéraire qui ne passe pas par la gare Parc. Aucune ne reflète l'économie de la configuration actuelle. Tous les trains de Saint-Jérôme de la flotte actuelle pourront être acheminés vers le centre-ville; ou vers la gare Parc; ou en se divisant en deux services distincts, desservir les deux destinations avec le matériel actuel. Aucune de ces

options ne satisfait à la demande actuelle des clients, créant un retour prévisible aux voitures personnelles, et de la pression sur le métro et les autobus. La seule solution qui fournira le même service qu'aujourd'hui consiste à ajouter des trains afin d'offrir la même fréquence de service qu'actuellement vers chacune des deux gares.

9.2 SCÉNARIOS ALTERNATIFS

Nous avons présenté des scénarios qui se distinguent par le niveau des aménagements qu'ils nécessitent. Ce ne sont pas les seuls scénarios possibles, mais ils ont été élaborés afin de présenter la gamme de choix techniques, commerciaux et financiers qui s'offrent à ville de Montréal. Les points saillants de ces scénarios sont les suivants :

Scénario 1 – Aucun aménagement : Nous avons constaté qu'il est techniquement possible d'abandonner la subdivision Parc, utilisant d'autres modes de transport que le ferroviaire pour la remplacer. Ce scénario élabore l'impact catastrophique sur le système routier, l'environnement et l'économie québécoise de cette approche.

Scénario 2 - « Aménagement minimal ». Dans ce 2^e scénario, nous avons rassemblé plusieurs aspects d'une solution en fonction d'une vision qui minimise les investissements : nous utilisons la jonction Jacques-Cartier; les trains marchandises du chemin de fer Québec-Gatineau emprunteront la subdivision Saint-Laurent du CN; les trains de passagers de la ligne Saint-Jérôme auront deux terminus, soit la gare Parc, soit la gare Centrale par les lignes du CN. Le nombre de trains actuel serait maintenu et réparti entre les deux destinations, réduisant ainsi la fréquence vers chacune d'entre elles.

Scénario 3 : « Aménagement adéquat ». Dans ce 3^e scénario, nous cherchons à satisfaire de façon plus « adéquate » les besoins des chemins de fer affectés par la fermeture de la ligne du chemin de fer CP, au sud de la gare Parc. Nous utilisons la jonction Jacques-Cartier. Une deuxième voie, à construire dans l'emprise de la subdivision Saint-Laurent du CN, entre la jonction Jacques-Cartier et le triage Saint-Luc du CP, sera sous le contrôle du CP, évitant « l'interchange » de trafic avec CN. Les trains de passagers de la ligne Saint-Jérôme auront deux terminus, soit la gare Parc, soit la gare Centrale; desservis par un parc de trains augmenté de 4 locomotives afin de fournir des fréquences adéquates vers ces deux destinations.

9.3 COÛTS

Le Tableau 9-1 présente un récapitulatif des coûts estimés pour chacun des scénarios. Ces coûts doivent être considérés comme des ordres de grandeur, puis le mandat qui nous a été confié ne comportait pas l'élaboration de solutions techniques détaillées, mais visait plutôt l'élaboration de concepts.

	Récurrent	Initial
Scénario 1 – aucun aménagement	15,8	20
Scénario 2 – aménagement minimal	11,6	37,8 - 54,6
Scénario 3 – aménagement adéquat	2,7	49,5 - 66,3

Tableau 9-1 – Coûts estimés pour chacun des scénarios.

9.4 L'IMPACT SUR LES CHEMINS DE FER

Le plus vulnérable des chemins de fer est le Québec-Gatineau qui a pour fonction de livrer les marchandises de son vaste territoire au CP à Montréal. Si son accès est coupé, l'entreprise de 150 employés (plus cadres) s'écroule (Scénario 1). Si, pour atteindre le CP, le QG doit passer par une intermédiaire (CN) qui contrôle l'accès à la voie en fonction de ses propres priorités, ses dépenses grimpent (Scénario 2). Si la condition de la voie, telle que l'approche à la jonction Jacques-Cartier, n'est pas adéquate, par souci d'économie, ses dépenses augmentent (Scénario 2).

Les chemins de fer CP et CN sont des puissances nord-américaines, en concurrence depuis presque un siècle. Ils collaborent en « coproduction » lorsqu'ils ont tous les deux des gains qui équivalent à leur contribution. Ils sont régis par le gouvernement fédéral. Ils spécialisent dans le transport à longue distance. L'importance pour eux est le "long haul". Dans le cas de la subdivision Parc, la réaction de CN est défensive, voulant protéger ses actifs contre des impositions qui nuiraient à son efficacité, et bien sûr, de "protéger sa franchise". Il refuserait toute tentative visant à prendre une partie de son emprise pour le trafic exclusif de CP.

Le CP réagirait aussi, de façon défensive, ayant beaucoup plus à perdre. Si son lien avec le chemin de fer QG était coupé, il perdrait le revenu du "long haul" sur les exportations de l'Outaouais et la vallée du Saint-Laurent. (Scénario 1). Si, une partie de son réseau était sous le contrôle de CN, il perdrait de l'efficacité et peut-être une bonne partie de ses clients. (Scénario 2). La seule situation qui pourrait le satisfaire serait d'être maître de son réseau et de ses marchandises, même s'ils passent sur l'emprise de CN. (Scénario 3).

L'AMT a des demandes particulières dues à son rôle de transporteur de passagers. Ses trains doivent être rapides et à l'heure. Pendant les heures de point, elle utiliserait presque toute la capacité des voies empruntées par ses trains, ce que le CN n'est pas prêt à accepter sur la subdivision Saint-Laurent. Les fréquences des trains sont critiques. Lorsque cette fréquence n'est pas adéquate, il en résulte une baisse d'achalandage et une perte de revenus pour l'AMT (Scénarios 1 et 2). Si les trains de la ligne Saint-Jérôme ne peuvent poursuivre leur route vers le centre-ville, après la gare Parc, le seul moyen pour l'AMT d'offrir un service équivalent à ses clients est en acquérant 4 locomotives supplémentaires qui lui permettront d'offrir une fréquence adéquate de service vers Parc et vers la gare Centrale avec des trains séparés.

9.5 IMPACT SUR MONTRÉAL

Le scénario 1 (un simple abandon du tronçon se fiant aux autres modes de transport pour compenser) montre bien les impacts de l'abandon de la subdivision Parc pour la Ville de Montréal. Il en résulterait une congestion accrue sur les ponts et les accès à Montréal; de la pollution; une atteinte à la santé économique des industries desservies; et la perte de 150 emplois syndiqués et cadres dans l'industrie ferroviaire à Montréal, Trois-Rivières et Québec. Ces impacts sont quelque peu atténués avec le scénario 2. C'est cependant le scénario 3 qui est le moins nuisible pour Montréal, sur les plans des transports en commun et par le maintien du statu quo commercial entre les chemins de fer. Cependant, l'opposition que manifesterà le CN à ce troisième scénario en refusant de concéder une partie de son emprise de la subdivision Saint-Laurent à son concurrent, constituera un défi important à sa mise en œuvre.

9.6 LE DÉFI : LITIGE OU COLLABORATION?

Finalement, nous avons dû conclure que la Ville ne peut agir seule en poursuivant l'abandon de la subdivision Parc. Elle peut présenter à l'*Office des transports du Canada* une demande d'ordonnance qui enjoindrait le chemin de fer CP à utiliser d'autres itinéraires. Cependant, sa soumission ne pourra être acceptée que si les changements n'entraînent aucuns frais nets pour le chemin de fer. La Ville est tenue de défrayer les coûts nets supplémentaires d'infrastructures et de terrain, ainsi que les coûts capitalisés sur 15 ans pour la maintenance et l'exploitation. Elle peut demander une subvention pour diminuer ce fardeau, soit en s'adressant à l'*Office des Transports du Canada* (pas plus que 50 % des coûts de ce changement, sujet à la disponibilité de programmes fédéraux) ou au Gouvernement du Québec. Cependant, les coûts pour la Ville de Montréal demeureront importants et une réaction vigoureuse de l'industrie ainsi que des litiges prolongés sont à prévoir.

En alternative, la Ville pourrait chercher une solution conjointement avec l'industrie de transport ferroviaire de la région de Montréal. Cependant, dans une situation où Montréal demeure une plaque tournante du transport international, les corridors ferroviaires à travers la ville prendront de plus en plus d'importance pour les compagnies de chemin de fer et l'économie montréalaise. Les coûts nets que devra absorber la Ville pour tout changement d'itinéraire seront nécessairement importants. Il est difficile à envisager, dans ce cas-ci, une solution qui n'implique pas une contribution significative de tous les paliers de gouvernements.

La vocation économique et le potentiel de construction des secteurs Atlantic et Beaumont pour des projets multifonctionnels à vocation scientifique

Innovitech – janvier 2008

Recommandations

Dans le but de maximiser le potentiel de retombées économiques du campus Outremont, Innovitech a formulé les trois recommandations suivantes en conclusion du mandat.

1. Reconnaître le *Carrefour des sciences et de l'innovation de l'Université de Montréal* comme un pôle intégré qui inclut le campus scientifique et les secteurs Atlantic et Beaumont
2. Que l'Université de Montréal accorde dans les plus brefs délais à un OBNL le mandat de développer le « Campus Outremont » dans le respect de ses échéanciers et conformément à la vision proposée de « Carrefour des sciences et de l'innovation de l'Université de Montréal »

2.1 Il est fortement recommandé que le choix de l'OBNL reflète la vision proposée soit par la sélection d'un organisme qui possède l'expérience, le réseau, les partenaires et les compétences dans la réalisation et l'animation d'un tel projet urbain.

3. Il est recommandé que la Ville de Montréal appuie et travaille de concert avec l'OBNL choisi. La Ville doit voir à la mise en oeuvre des démarches essentielles aux développements des quartiers industriels avoisinants et, prioritairement, ceux d'Atlantic et Beaumont, et ainsi s'assurer du développement intégré du pôle.

Conclusion

La création d'un nouveau campus sur le territoire montréalais est un événement rare qu'il faut planifier avec diligence et à long terme. Cette occasion est unique pour son institution mais aussi pour l'ensemble de la communauté montréalaise qui souhaite s'ancrer plus profondément dans la nouvelle économie. **À ce titre, l'Université de Montréal, en partenariat avec la Ville et les acteurs privés, a l'occasion de mener à terme un des projets les plus mobilisateur pour la communauté en terme de développement économique.**

Particulièrement, le carrefour des sciences et de l'innovation de l'Université de Montréal permettra le développement de plates-formes de collaboration, d'incubateurs et d'entreprises et animera une culture axée sur l'entrepreneuriat et l'innovation. Le projet aura donc un impact significatif sur l'aménagement des secteurs avoisinants également.

La concentration d'importants actifs scientifiques de l'Université de Montréal en plein coeur de l'île de Montréal constitue **une opportunité formidable de créer un pôle technologique et scientifique montréalais**. Le « Carrefour des sciences et de l'innovation de l'Université de Montréal » est un **véhicule de promotion** de la science et de l'innovation auprès de futurs étudiants mais aussi de l'excellence de la recherche de l'Université de Montréal à travers le monde.

Le projet de « Carrefour des sciences et de l'innovation de l'Université de Montréal » s'inscrit dans une stratégie régionale d'attraction et de rétention de l'investissement, du talent et de l'innovation. **Ce projet sous-tend le positionnement international de la communauté montréalaise.**

L'impact de la réalisation du campus Outremont sur la revitalisation et le développement résidentiel des secteurs adjacents

**GROUPE CONSEIL
JULES HURTUBISE INC.**
Experts en habitation

CONCLUSION

L'objectif de la présente analyse visait à identifier et mesurer les différents impacts qui pourraient être générés par la réalisation du campus Outremont sur le marché de l'habitation dans les secteurs environnants. La réflexion portait sur le milieu bâti et sur les possibilités de transformation ou de développement résidentiels dans les secteurs adjacents au site du projet.

Mentionnons d'abord que le secteur de l'habitation est un marché complexe qui est façonné et influencé en tout temps par une multitude de variables. Il est donc relativement difficile d'isoler l'impact ou la contribution spécifique d'une seule de ces variables sur le dynamisme du marché.

Le contexte général

Avant d'aborder comme tels les impacts, nous avons documenté les tendances régionales au niveau de l'habitation qui pourraient influencer l'environnement de marché lors du début du projet. Cette analyse était nécessaire compte tenu que le projet devrait débiter dans quelques années. L'analyse du milieu récepteur a également été effectuée. Les caractéristiques du milieu dans lequel le projet s'insérera influenceront inévitablement le type et l'ampleur des impacts potentiels. Les résultats de l'analyse ont permis de formuler quelques constats :

- Au niveau des tendances régionales, il est clair que nous avons assisté depuis le début des années 1990 à un resserrement des mises en chantier vers le centre de la région métropolitaine. Les parts de marché de l'île de Montréal se sont accrues par rapport aux autres secteurs de la région. Le secteur central de l'île (dans lequel se retrouve les secteurs adjacents au site) a également connu une très bonne performance.
- On a assisté également au cours de cette période à une transformation du marché de l'habitation. Ce sont les marchés et les produits plus denses au niveau de l'occupation de l'espace qui ont connu les progressions les plus importantes dans l'ensemble de la RMR (les appartements en copropriété et les résidences pour personnes âgées). Ces tendances vont de façon irréversible marquer de plus en plus le marché de l'habitation dans la région de Montréal pour plusieurs années encore. Les forces derrière ces mouvements sont principalement de nature structurelle (le vieillissement de la population et les problèmes de congestion vers Montréal). Les programmes incitatifs dans le domaine de l'habitation offerts par la Ville de Montréal constituent également un avantage comparatif.
- Ainsi, toutes ces tendances, resserrement vers le centre et l'appréciation et la prolifération des produits et des marchés les plus denses, vont continuer à maintenir la pression sur les secteurs centraux de l'île.

Le milieu récepteur

- En ce qui concerne le milieu récepteur, on constate que la zone autour du site du futur Campus est constituée de milieux très variés. La vocation résidentielle est dominante, mais au fur et à mesure que l'on s'approche des voies ferrées et de la cour de triage, des vocations commerciales et manufacturières apparaissent pour devenir prépondérantes.
- Le marché résidentiel dans ce secteur est relativement dynamique. Ce dynamisme se manifeste cependant presque essentiellement au niveau du marché de la revente compte tenu que les terrains disponibles pour les nouveaux projets d'envergure sont quasi

inexistants. Ce secteur central de l'île participe donc très peu à la bonne performance de l'île de Montréal au niveau de la création des nouveaux logements.

Au niveau du marché de la revente, l'analyse a démontré cependant que le prix des unités vendues dans des milieux comme Outremont et Mont-Royal sont très élevés. Il s'agit certainement de deux des secteurs les plus attrayants de l'île de Montréal.

Par ailleurs, les prix moyens des transactions dans des quartiers comme la Petite-Patrie, Villeray et même Parc-Extension ont augmenté de façon significative au cours des dernières années. La croissance de prix observée dans ces milieux est largement au-dessus de la moyenne observée sur l'ensemble de l'île de Montréal.

Dans un contexte où les pressions de marché au niveau de l'habitation sont évidentes dans le secteur dans lequel s'implantera le projet, est-ce qu'on peut s'attendre à ce que la réalisation de celui-ci génère des impacts significatifs ?

Les impacts

À notre avis, les impacts probables spécifiquement générés par l'implantation du Campus seront relativement faibles. Cette assertion est basée sur les facteurs suivants :

- D'abord, l'attrait du secteur. La gare de triage du CP se retrouve entre Mont-Royal et Outremont, deux secteurs particulièrement attrayants. Les promoteurs rencontrés dans le cadre de ce mandat ont tous été très clairs : si des terrains étaient disponibles immédiatement, ils seraient prêts à réaliser un projet résidentiel. Pour eux, la présence du Campus de l'université n'influencerait en rien leur décision.

Certains des intervenants rencontrés ont même tenté, en vain, d'acquérir des terrains sur Rockland et Beaumont au cours des dernières années afin de réaliser des projets.

En fait, pour les intervenants rencontrés, l'attrait du secteur est tel que l'apport supplémentaire du projet sera relativement peu significatif.

- Deuxièmement, le calendrier de réalisation favorisera une limitation des impacts. Les premiers bâtiments devraient être inaugurés seulement en 2012 et le reste des travaux s'échelonnera jusqu'en 2020. Dans un tel contexte, le marché du secteur pourra s'ajuster s'il y a lieu.
- À terme, on retrouvera sur le Campus plusieurs emplois. Il faut savoir cependant qu'il ne s'agira pas que de nouveaux emplois. On s'attend surtout à des transferts du campus actuel vers les nouvelles installations. Il est peu probable que ces travailleurs soient tentés de déménager près de leur lieu de travail compte tenu du peu de distance entre l'ancien et le nouveau campus.
- Finalement, le marché de l'habitation est déjà relativement dynamique dans le secteur. Des sous-secteurs comme la Petite-Patrie, Villeray et Parc-Extension connaissent depuis une dizaine d'années des augmentations de prix constantes et soutenues au niveau du marché de la revente. On recense également plusieurs petits projets résidentiels dans le corridor Hutchison et Saint-Laurent.

Un projet d'envergure comme celui du campus pourrait avoir un impact beaucoup plus significatif dans un milieu peu dynamique. Ce qui n'est définitivement pas le cas pour les secteurs adjacents au site.

Dans ce contexte, on ne s'attend donc pas à des impacts significatifs directement associés au projet.

Au niveau du cadre bâti, les impacts directement générés par la réalisation du campus ne devraient être relativement faibles. En fait, l'impact appréhendé (hausse de la valeur des propriétés) devrait se limiter principalement aux immeubles qui actuellement subissent les effets négatifs de la présence de

la gare de triage (au niveau sonore et visuel). Ces impacts ne concerneront donc que les immeubles relativement près du site.

En ce qui concerne les impacts sur le développement ou le redéveloppement, ils devraient également être relativement limités.

Les secteurs les plus susceptibles de se développer et se transformer au cours des prochaines années sont certainement le corridor de la rue Beaumont, les secteurs Marconi-Alexandra et Atlantic. Or, certains des promoteurs rencontrés dans le cadre de l'étude ont déjà manifesté leur intérêt pour des terrains sur la rue Beaumont. Ce secteur est donc déjà dans la mire des développeurs indépendamment de la présence du campus. Dans le cas des secteurs Marconi-Alexandra et Atlantic, on constate déjà la présence de projets résidentiels récents. Cette tendance devrait se maintenir au cours des prochaines années.

Ces secteurs devraient se redévelopper au cours des prochaines années même sans la présence du campus compte tenu des pressions qui s'exercent actuellement. Le projet pourrait cependant accélérer cette tendance en permettant de désenclaver le secteur.

En fait, il est clair que les secteurs adjacents au site devraient continuer de subir des pressions de marché relativement fortes au cours des prochaines années et ce, même sans la présence du campus. Cette pression est devenue relativement vigoureuse compte tenu qu'on se retrouve dans un milieu attrayant, mais sans terrain facilement développable.

On pourrait donc profiter de la présence du campus pour orienter cette pression de développement vers les secteurs les moins susceptibles d'affecter la population environnante. Il s'agit en fait d'une belle occasion de réaliser un exercice de planification pour l'ensemble du secteur pour que la transformation du secteur se réalise dans les meilleures conditions.

Par exemple, on prévoit dans le projet la construction de logements dans la portion nord-ouest du site près de la portion construite d'Outremont. La mise en valeur de ces terrains permettrait dès le départ de canaliser la pression de développement de l'ensemble du secteur vers ces terrains sans causer d'impact négatif significatif pour la population d'Outremont.

Le désenclavement rapide de la partie Marconi-Alexandra permettrait également d'ouvrir certaines opportunités de développement dans un secteur relativement isolé. D'ailleurs, il est important de préciser que le désenclavement de ce secteur est une condition essentielle de son développement. En fait, l'amélioration des conditions d'accès dans ce secteur aurait un impact beaucoup plus significatif sur son développement que la présence du Campus.

Est-ce que ce type d'interventions pourrait augmenter de façon significative la pression de développement dans un secteur comme Parc Extension que certains considèrent comme le quartier le plus vulnérable aux abords du site du futur Campus ?

À notre avis, ces interventions auraient une influence marginale sur les pressions de développement relativement fortes qui se manifeste déjà dans ce quartier. Il faut savoir en effet que les nouveaux logements sur le site ou dans l'environnement immédiat seront des produits différents de ce qu'on retrouve actuellement dans le quartier en terme de densité et de typologie. Il est donc probable que les futurs occupants de ces immeubles constitueront une clientèle différente de celle qu'on retrouve actuellement dans Parc Extension.

On peut donc penser que l'apport d'un développement résidentiel localisé tout de même à l'extérieur du quartier et qui s'adressera à une nouvelle clientèle va être relativement marginale par rapport à la pression générale observée dans le quartier.

En d'autres termes, on constate que le projet ne devrait pas générer d'impacts négatifs significatifs sur le milieu environnant. On pourrait cependant utiliser le projet pour orienter les pressions de développement relativement fortes observées dans le secteur.