

Mémoire présenté à  
l'Office de la consultation publique de Montréal

Portant sur les projets de règlements P-06-069 et P-04-047-34:  
Implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare  
de triage d'Outremont

Par Catherine Séguin et Daniel Mathieu  
Résidents de l'arrondissement Outremont

Le 29 mars 2007

Le présent mémoire porte sur les projets de règlements P-06-069 et P-04-047-34: Implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont. Après avoir pris connaissance de la documentation remise par le promoteur du projet et par la Ville de Montréal et avoir assisté à la présentation du projet par l'Université de Montréal au début février 2007, aux séances d'information des assemblés de consultation du 28 février et du 6 mars 2007 ainsi qu'aux ateliers thématiques des 14, 19 et 20 mars 2007, nous vous présentons dans les lignes qui suivent nos commentaires ainsi qu'une proposition en lien avec le projet de l'Université de Montréal.

## **Commentaires**

### ***L'envergure du projet***

- Le projet de l'Université de Montréal est un mégaprojet de plus d'un milliard de fonds publics, qui s'échelonne sur une période de 20 à 25 ans, tel que mentionné par le promoteur lors des séances de consultation.
- Ce projet modifiera de façon majeure l'aménagement de la portion nord-est de l'arrondissement Outremont et aura d'importantes répercussions non seulement sur le territoire de l'arrondissement Outremont, mais également sur le territoire de l'arrondissement Villieray – Saint-Michel – Parc-Extension, de l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie et de Ville Mont-Royal.

### ***La concertation***

- Compte tenu de l'impact du projet, nous sommes étonnés du manque de concertation du promoteur et des diverses autorités municipales avec les résidants et travailleurs qui seront touchés par le projet.

### ***La durée et le développement du projet***

- Étant donné la période de réalisation de l'ensemble du projet, nous nous interrogeons sur le rôle de l'Université de Montréal à moyen et à long terme. En ce sens, nous voyons une possibilité que l'Université de Montréal devienne une sorte de promoteur immobilier qui pourra céder ou vendre des terrains pour diverses raisons qu'elle pourrait éventuellement invoquer : manque de fonds, diminution des besoins de l'université, changement de stratégie, etc. Le cas récent de la maison mère des Sœurs des Saints Noms de Jésus et de Marie nous incite à la prudence.

### ***La justification du projet***

- L'Université de Montréal disposera à terme du projet de 275 000 m<sup>2</sup> de surface brute, soit 175 000 m<sup>2</sup> d'espaces institutionnels. Or, selon les normes du ministère de l'Éducation du Loisir et des Sports, les besoins en espaces institutionnels de l'Université de Montréal d'élèvent actuellement à 40 000 m<sup>2</sup>. Compte tenu de l'évolution prévue des étudiants inscrits en formation préuniversitaire, nous voyons mal comment l'université peut justifier de tels besoins.
- Le projet de l'Université de Montréal est tout ce qu'il y a de plus conventionnel au niveau des infrastructures, comme si on considérait que les façons d'enseigner et d'étudier actuelles

seraient les mêmes au terme du projet. Or, compte tenu des nouvelles possibilités en matière d'enseignement à distance, bibliothèque virtuelle, Internet sans fil, etc. les étudiants sont de plus en plus mobiles et les besoins en locaux permanents sont par conséquent moindres qu'avant. Également, compte tenu de la rapidité de l'évolution des technologies, il est permis de croire que les besoins d'espace par étudiant iront en décroissant. Il ne faut pas perdre de vue qu'il n'a pas été question de création de nouvelles facultés mais plutôt du transfert de faculté existante du campus principal à celui d'Outremont.

- L'Université ne peut préciser, au moment de la consultation, à qui et à quels usages seront destinés les nouveaux espaces à construire. Par conséquent, nous avons été conviés à émettre nos commentaires sur une multitude de points dépendants d'une multitude d'autres facteurs, tous plus imprévus et imprécis les uns que les autres.
- Les besoins dont parle l'Université de Montréal semblent subjectifs et basés plus sur des désirs et une vision de développement, tant en termes de prestige, de nombre d'étudiants que de superficie, que sur une éventuelle réalité. Comme si l'université pensait à tout prix développer de nouveaux espaces institutionnels en se disant que de toute façon elle n'aurait qu'à augmenter la capacité d'accueil, encourageant du même coup la « guerre » entre les différentes universités montréalaises, « guerre » dont le coût est assumé en majeure partie par l'ensemble des contribuables.

### ***L'aménagement du futur campus***

- Le principe de la « Rambla » est intéressant, mais présenté comme il l'est actuellement, il s'agira d'une rue qui ne vient de rien et qui n'ira à rien : deux lignes d'asphalte qui longeront le futur campus d'Outremont et qui auront pour conséquence d'isoler le campus.
- Le futur campus formera un bloc posé à un endroit sur la carte, une sorte de microcosme nullement en lien ni en interaction avec le milieu environnant.
- Malgré ce mégaprojet, les voies ferrées demeureront présentes et visibles. Pourquoi la Ville de Montréal et le promoteur ne travaillent-ils pas conjointement afin de trouver une solution innovante qui pourrait s'inspirer du Jardin atlantique à Paris. Ce jardin, suspendu à 18 mètres au-dessus du niveau des voies ferrées, couvre une superficie de 3 ½ hectares les gares Montparnasse et Pasteur. L'aménagement d'un tel jardin permettrait d'établir des liens avec les territoires entre les différents arrondissements concernés et le territoire de Ville Mont-Royal.

#### *Coupe du jardin Atlantique, Paris*



© Mairie de Paris  
Source : <http://www.v1.paris.fr/musees/memorial/accueil/jardin/jardin1.html>

### *Photographie du jardin Atlantique, Paris*



© M. Nedelec  
Source : <http://www.v1.paris.fr/musees/memorial/accueil/jardin/jardin2.html>

- Les bâtiments du futur campus ainsi que des futures habitations seront en rupture complète avec le bâti environnant existant constitué dans une très forte majorité par des triplex typiques de l'architecture montréalaise. La continuité et la logique de la forme urbaine seront irrémédiablement compromises, et ce, de façon radicale. Du coup, la qualité de l'environnement immédiat et le paysage urbain se trouveront fortement compromis.

### *Rupture avec le cadre bâti existant*



Source : Analyse et orientations du projet d'aménagement,  
Campus d'Outremont / Université de Montréal

### ***L'impact du projet sur les résidents***

- La venue journalière de plus de 10 000 sur une portion de territoire déjà très enclavée ne pourra qu'occasionner d'importants problèmes de circulation qui auront pour effet d'altérer grandement la qualité de vie des résidents actuels et futurs des secteurs entourant le site.
- Dans l'état actuel du projet, nous n'entrevoions pas de réelles retombées positives pour les résidents de l'arrondissement Outremont. Le promoteur nous a bien parlé de quelques possibilités mais ce ne sont justement que des possibilités. Aucun engagement. Aucune promesse. Cela laisse craindre qu'une fois les changements acceptés au règlement d'urbanisme, le promoteur fera littéralement ce qu'il voudra puisqu'il ne se sera finalement engagé qu'à bien peu de choses outre la certification Leed des bâtiments, certification qui est, soit dit en passant, le minimum qu'un promoteur digne de ce nom peut faire aujourd'hui.

- Autre impact important, la durée du projet. Selon les dires du promoteur, la réalisation du projet s'étendra sur une période de 15 et 25 ans... L'Université de Montréal n'a pas été en mesure de nous fournir un calendrier des réalisations, outre quelques prévisions assez floues pour les trois prochaines années. Est-ce dire qu'il y aura des constructions pour les 25 prochaines années? Et quels aménagements seront prévus pour les terrains en attente de développement? Des terrains vagues qui serviront de stationnements?

### **La circulation et le stationnement**

- La situation du trafic routier sur le viaduc Rockland, l'avenue Van Horne et les rues Davaar et McEachran aux heures de pointe est déjà très problématique. Dans l'état actuel du projet, nous ne voyons pas de statu quo ou de diminution possible de la circulation dans les rues du secteur résidentiel situé à proximité du futur campus.
- Le promoteur se base sur la réalité d'aujourd'hui pour faire des plans à long terme. Il n'a pas de volonté assez forte de promouvoir le transport collectif et multimodal. La proximité de deux stations de métro et d'une gare de train de banlieue devrait encourager l'Université de Montréal à faire plus. Le campus actuel de l'Université du Québec à Montréal accueille plus de 30 000 étudiants et pourtant dispose de moins de 500 espaces de stationnement intérieur. Au futur campus d'Outremont, l'Université de Montréal prévoit accueillir moins de 10 000 étudiants pour 1 000 espaces de stationnement intérieur. Ceci est sans compter les nouveaux espaces sur rue prévus dans le projet.
- La méthodologie de l'étude de circulation nous laisse perplexes. La circulation (comptage de véhicules) des rues a été étudiée *in situ* qu'une seule et unique fois. Un intervalle de plusieurs mois sépare l'étude de certaines rues (décembre 2002, septembre 2003, octobre 2003, novembre 2004, juillet 2005, septembre 2005, avril 2006, mai 2006, novembre 2006). De plus, certaines rues ont été étudiées pendant la saison estivale, notamment la rue Stuart le 20 juillet 2005. Compte tenu de ces faits, peut-on dire que l'étude de circulation est valide?
- L'étude de circulation ne tient pas compte de l'augmentation du parc automobile montréalais.
- L'idée de concentrer le trafic automobile sur l'avenue Outremont, une rue résidentielle, nous paraît totalement insensée pour deux raisons. Tout d'abord, l'avenue Outremont est une rue utilisée par de nombreux enfants d'âge préscolaire et primaire, non seulement pour se rendre à l'école mais également pour se rendre au parc JFK. Ensuite, en concentrant le trafic allant en direction sud sur une voie au lieu de le diluer sur l'ensemble des rues ou de l'orienter vers des rues non résidentielles va amener une hausse considérable de transit sur cette rue. Alors, d'un côté nous avons une concentration et une augmentation du transit sur une l'avenue tandis que de l'autre l'Université de Montréal propose de ralentir le trafic en mettant des limitations au sol. Nous nous retrouvons donc dans une situation contradictoire. De plus, l'idée d'interdire le stationnement sur un espace de 30 mètres (équivalent à 6-7 voitures) au coin nord-ouest des avenues Outremont et Van Horne pour rendre plus fluide la circulation en permettant l'arrivée de deux voitures en parallèle à l'intersection. Or, une telle mesure requiert habituellement que l'équivalent de 2 espaces de stationnement ce qui démontre une volonté de permettre la circulation d'autobus sur l'avenue Outremont.

### ***L'équipement collectif, parcs et loisirs***

- L'ensemble des espaces publics (parcs) qui seront éventuellement accessibles à la population d'Outremont est ceinturé par les voies d'accès principaux du campus. Le parc linéaire, le parc canin de même que le parc sportif (baseball ou soccer) sont entourés des axes de circulation principaux du projet. Cet enclavement des espaces publics sera extrêmement rebutant pour les utilisateurs et réduira la sécurité de ces espaces dont l'objectif est qu'ils soient fréquentés par des familles.
- Le projet n'offre qu'une relocalisation partielle de ces équipements, soit dans un terrain plus petit ou moins bien localisé, dans un environnement moins sécuritaire sur le plan de l'accessibilité et de la salubrité, notamment dans le cas du parc canin, du terrain de baseball et des jardins communautaires.
- Le projet n'entraîne pas la création d'espaces verts de moyenne ou de grande surface.
- Le processus d'échange de terrain paraît très désavantageux pour l'arrondissement dans la mesure où les terrains cédés par la Ville ont une valeur foncière élevée et sont bien situés alors que la contrepartie offerte par le promoteur est constituée de terrains excentriques et de valeur moindre.
- Les cours intérieures des pavillons universitaires auxquelles les résidents auront en théorie accès ne remplaceront pas de véritables parcs en raison de leurs dimensions réduites et leur statut de terrain enclavé au sein d'un environnement institutionnel.

### ***Les limitations de temps***

- La tenue des consultations publiques et le dépôt du mémoire se sont déroulés dans un laps de temps très court, limitant l'implication des résidents, non seulement dans le processus de consultation mais également dans le dépôt de mémoire.
- De plus, la mise en ligne des transcriptions des ateliers thématiques 3 et 4 à quelques jours seulement de la remise des mémoires a fortement influencé les résidents sur leurs compréhensions et leur critique du projet.

## Proposition d'aménagement

Partons de l'idée que l'Université de Montréal et les autorités municipales peuvent échanger des terrains pour le bien-être des résidents et des étudiants.

- Abandonner l'idée de la « rambla ». Il s'agit peut-être d'une idée intéressante sur papier, mais dans les faits ce sera un tronçon de rue qui, comme un témoin a dit lors des ateliers thématiques, vient de nulle part et va à nulle part. Concentrons la circulation automobile sur la rue Bates qui longe les voies ferrées en faisant en sorte qu'elle rejoigne la rue Querbes qui compte un nombre de résidents plus faible que l'avenue Outremont et, surtout, pas de parc. Mieux encore, la rue Bates pourrait rejoindre la rue Beaubien en passant sous un viaduc.
- Les espaces où sont prévus le terrain de baseball et le parc canin devraient être destinés à la construction de pavillons universitaires.
- Le terrain de la voirie jouxte le terrain de baseball actuel en plus d'être zoné espace vert. Profitons de l'occasion pour le transformer en parc.

### *Parcs et espaces verts de l'arrondissement d'Outremont*



Source : Ville de Montréal, Plan d'urbanisme 2004

- Redistribuons les espaces afin qu'il y ait une réelle interaction entre le campus et les espaces verts et les espaces résidentiels.
- Profitons de l'occasion pour faire un véritable projet vert en ne permettant pas le transit de voiture entre le nord et le sud du campus. Respectons la trame urbaine, mais transformons les rues en passages pour piétons et cyclistes.

Malheureusement, en raison des limites de temps, nous ne sommes pas en mesure d'exposer dans ce document l'ensemble de notre vision ni de la représenter sous forme de carte. Cependant, la présentation orale lors des audiences prochaines sera pour nous l'occasion de partager cette vision avec les membres de la Commission, le promoteur du projet ainsi que les autorités municipales.