

Mémoire à l'Office de consultation publique de Montréal sur le projet d'implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont. 290307

Contexte et critique

Ce projet de campus ressemble à quelques autres tels méga projets proposés au site de la gare de triage d'Outremont depuis vingt-cinq ans : l'Agence spatiale canadienne, atterrie à Saint-Hubert, le projet de nouveau siège social d'Hydro-Québec, resté sur place, le déménagement de l'Hôtel-Dieu, et enfin son grand frère, le CHUM! À chaque fois, il s'agissait, comme celui-ci, de projets «en l'air», à la recherche de trous dans la trame, attirés par des municipalités aux prises avec l'horreur d'un vide et cherchant à le combler par miracle, si possible avec manne et majesté - mais qui y tombent comme des météorites avec les impacts attendus.

Au contraire d'une simple extension ou complétion de la trame spatiale et du tissu social résidentiels existants - comme le plan de 1994 - dont les impacts sont minimes et facilement mitigés - comme concluait le rapport de consultation du CCC, ce qui n'a pas empêché le rejet populaire et politique -, ceux de tels projets, par définition étrangers au milieu d'insertion, sont toujours importants. Ils peuvent être positifs comme négatifs, ou les deux, selon que l'on saura optimiser les uns et atténuer les autres par un urbanisme environnemental approprié.

Dans le cas du campus de l'Université de Montréal, même si le milieu semble a priori plus réceptif, serait-ce par la présence déjà et la proximité du campus principal et de nombreuses autres institutions d'enseignement – sans compter l'importante population universitaire résidant à Outremont – les principaux impacts positifs de cet investissement sont davantage réalisables et attendus dans les quartiers nord et est, défavorisés et délabrés, Park Extension, Marconi-Alexandra, et même le secteur Beaumont de Ville-Mont-Royal, où déjà s'installe un pôle bio-médical attiré par le campus santé annoncé par l'Université - mais devenu campus tout court depuis peu! Ce développement devrait tout de même être comptabilisé parmi les effets du campus, au surplus un effet cumulatif parce qu'il lui ajoute ses propres impacts!

En 2004, le projet du CHUM semblait avoir bien compris cette logique en conservant le rail au sud, côté Outremont, et y déviant le rail nord, ce qui permettait de remplacer celui-ci par un nouvel axe central rejoignant la rue Saint-Zotique et desservant de part et d'autre tant le secteur Beaumont de Ville-Mont-Royal que celui d'Outremont. Cela permettait aussi de prolonger non seulement Querbes entre Beaumont et Beaubien, mais même et surtout le boulevard l'Acadie à travers le complexe jusqu'à l'avenue du Parc, plus prestigieuse, sur laquelle avait front le centre hospitalier dont le gros du développement, ne l'oublions pas, se situait bien dans le secteur Atlantic et non sur le site de la gare de triage comme telle!

Ce projet, lancé et défendu par la même université, a été abandonné après un débat national qui nous dépasse ici, mais aussi, petit détail technique local pour mémoire, par l'impossibilité de dévier la voie nord vers la voie sud via l'ancien *Ottawa lead* abandonné et en partie re-développé, comme le triage Beaubien (Home Depot), avec, entre les deux, un nécessaire mais également irréalisable nouveau viaduc rue Beaubien! Hélas!, puisque avec cette déviation, le projet du CHUM, manifestement bien intégré au plan de l'urbanisme, se trouvait à protéger Outremont contre des retombées qui ne pouvaient être que négatives compte tenu ici d'une trame ancienne et de qualité, à peu près complétée et essentiellement résidentielle, qui ne

pouvait donc en attendre aucun effet positif important comme au nord, au contraire, qui ne peut qu'en subir les impacts délétères majeurs au niveau de la circulation et de l'achalandage.

Le projet de campus n'est évidemment pas aussi important et impactant que l'aurait été un centre hospitalier. Mais il répond de la même logique d'aménagement et d'insertion et n'a manifestement pas fait l'objet d'autant d'attention urbanistique. Pareil projet, structurant à l'échelle métropolitaine comme à celle plus locale des cinq arrondissements - et d'une ville nouvelle - voisins, devrait être la responsabilité de la Ville-centre, qui aurait dû créer une table de concertation regroupant ces six instances publiques et des membres des associations communautaires représentatives pour procéder avec le promoteur à une meilleure intégration et performance urbaines du projet. Mais on sait que pour éviter la défusion, Montréal a concédé aux arrondissements des pouvoirs en la matière qui les ont rendus plus autonomes, moins ouverts à de telles ententes, avec elle comme avec leurs voisins. Résultat, l'Université s'est retrouvée à assumer le travail d'intégration urbaine à peu près seule, ou avec le seul arrondissement d'Outremont, au point d'avoir du prendre l'initiative de confier à la firme Convercité un processus de consultation privé, sélectif, limité aux seuls citoyens d'ici. À cet égard, soumis à la loi 89, le projet ne l'est plus à référendum, ce qui est mieux, mais devrait être compensé par un vrai processus de concertation élargi, rigoureux et terminal.

Heureusement l'Université a confié le plan d'aménagement du campus à la firme Cardinal et Hardy, qui connaissait bien les enjeux du secteur pour avoir élaboré le PPU du projet de CPRail en 1994. Contrainte au même agencement ferroviaire qu'alors - valable et rentable quand Outremont était «souveraine», mais pas forcément depuis - la firme a dû intégrer elle-même, sur le propre terrain de l'Université payé bien cher, l'essentiel des mesures de mitigations minimales nécessaires, d'abord en plaçant le campus en marge du site, derrière un long et large glacis vert mutuellement protecteur, une esplanade lui servant de marqueur positif. Le plan prévoit aussi un carré de verdure autour du viaduc Rockland, quelques blocs d'habitations pour l'arrondissement, de même que la relocalisation de sa cour de voirie libérée aussi pour fins d'habitation, ce qui est bien pour Outremont qui complète ainsi sa trame avec des densités de transition, mais un peu moins sans doute pour Park Extension qui hérite d'une vue imprenable et impénétrable sur les garages, dépôts de sels et dépotoirs des riches...

Au chapitre de la relation avec les quartiers environnant en effet, et même avec le milieu immédiat pour ce qui est de la circulation en particulier, cet agencement introverti ne laissait pas beaucoup de latitude à la firme, et reste donc fort préoccupant. Aucune relation au nord si ce n'est par une coûteuse passerelle intérieure reliant la station de métro l'Acadie et la future station du train de banlieue au campus, pratiquement privative donc, servant surtout la clientèle régionale du campus. À l'ouest, rien de nouveau... et à l'est à peine plus. Pourtant selon les chiffres, 30% de la clientèle du campus viendrait du nord, par Rockland, déjà surchargée, qui la dirigerait par Stuart ou Bates, mais qui continuerait à décharger directement sur Davaar le transit matinal au centre-ville. Le campus, comme destination le matin et origine le soir, est à l'encontre des mouvements pendulaires et ne devrait pas avoir un énorme impact de pointe sur Outremont mais bien sur les quartiers autour. Il pourrait par contre avoir un impact significatif sur les déplacements non pendulaires, plus difficilement prévisibles, durant la journée, à travers les rues résidentielles, vers les rues commerciales et le campus.

Le principal problème est à l'est, d'où viendrait un autre 30% de la clientèle - quid des 40% restants? - dont le seul accès serait actuellement via Van Horne, MacEachran, et toutes les autres petites rues d'évitement. Aussi la firme est-elle revenue partiellement à la seule solution possible, celle de son plan de 1994, à savoir l'accès par la rue Beaubien. Cependant,

pour ne pas semble t'il réveiller la grogne qui aurait alors tué le projet – en réalité il était déjà plombé par un processus de consultation bancal, incapable de contenir un «pas dans ma cour» archétypique, que l'opposition tardive et incompréhensible à l'ouverture de Beaubien est simplement venue couronner -, au lieu d'ouvrir franchement Beaubien par tunnel sous le rail vers le viaduc Rockland, on a choisi mine de rien une solution en catimini, en zig-zag, moins agressive vue en plan, qui maintient l'arrêt de Beaubien à Durocher pour y dévier la circulation vers le nord et rejoindre, après un second virage, les deux contre-allées à sens unique placées de part et d'autre de l'esplanade, ainsi transformée en un magnifique boulevard avec terre-plein de 27 mètres, une super *rambla* catalane, mais en vrai le prolongement de Beaubien en décroché, mais sans sa capacité normale d'évacuation!

Le double décroché – avec arrêts? – et la petite taille des contre-allées accentueraient en effet la friction, la réduction de débit, la congestion possible, l'impatience et, au contraire, sans mesures d'apaisement, favoriserait l'excès de vitesse en dehors des pointes. Au surplus, une telle situation véhiculaire dénaturerait complètement l'esplanade, conçue – et vendue - au contraire comme un vaste espace de calme et de beauté, marquant le caractère du lieu de haut savoir. Davantage, cet espace vert tient lieu du parc central qui définit le campus à l'anglaise dont il est la place centrale de rencontre et d'échange pour la communauté universitaire. Un tel étroit ruban s'étirant en marge des pavillons et pollué des deux côtés par une circulation automobile pressée peut-il vraiment fonder un tel campus?

Position et propositions

Dans ce contexte, le plan de campus reste sans doute le meilleur projet déposé depuis quinze ans et – mais - on doit tout faire pour en améliorer la performance urbanistique, en particulier au niveau de la circulation. À cet égard, je crois qu'il vaudrait mieux, franchement, revenir au concept de 1994. Le prolongement initial de Beaubien à travers un grand projet résidentiel a peut-être alors pu en inquiéter quelques-uns, mais on voit mal pourquoi il en serait ainsi dans un projet qui sera essentiellement un centre actif, un lieu de destination et de travail, beaucoup plus apparenté à une zone industrielle ou commerciale en termes de densité et d'intensité d'animation. Je propose donc de prolonger Beaubien dans l'axe de la contre-allée sud, élargie à double sens, jusqu'au pied du viaduc Rockland, soit directement comme alors, en récupérant le terrain cédé pour cour d'école rue Durocher, puis par descente en courbe sous le rail et remontée vers l'esplanade, soit en aménageant pareil raccord plus en amont, entre les rues Hutchison et Durocher, de façon à n'avoir qu'un seul tunnel, celui de l'esplanade, ainsi mieux rentabilisé qu'avec seulement gazon et belles allées pour une structure de 50 mètres!

Sur Beaubien, le stationnement serait interdit côté nord, comme devant tous les parcs, mais pas au sud où les bâtiments résidentiels de 6 étages prévus pourraient recevoir en rez-de-chaussée des commerces typiques des quartiers universitaires, cafés, librairies, etc. - rien cependant pour concurrencer les commerces de proximité et de quotidienneté de la rue Van Horne, enfin confortée par le développement. Quant à elle, la contre-allée nord pourrait être maintenue pour accès local seulement aux pavillons universitaires - ou comme allée semi piétonne! La consolidation du campus universitaire serait enfin complétée en éliminant le prolongement proposé mais contesté et inutile de la rue Outremont jusqu'à Bates, celle-ci pouvant alors se prolonger elle-même le long du rail pour redescendre plutôt dans l'axe Bloomfield rejoindre Beaubien à la sortie du tunnel et en dévier illico le trafic lourd.

Enfin, dernier avantage mais pas le moindre, cette ouverture de Beaubien permettrait de réaliser un des objectifs majeurs du plan de 1994, non seulement desservir et donner accès à la nouvelle population alors prévue (1900 unités), mais aussi permettre enfin de détourner le transit automobile de pointe nord-sud quotidien vers le centre-ville qui obère sévèrement les rues résidentielles d'Outremont, Davaar et MacEachren surtout mais aussi Rockland et quelques autres par effet de débordement, sans compter Ducharme et Van Horne pour y parvenir ou en sortir. Pour cette dernière, il permettrait aussi d'en détourner le transit camion journalier est-ouest, qu'elle est seule à assurer à Outremont, vers Rockland et Bates. *Il faut ici insister pour dire que ce projet représente la seule et dernière chance de régler une fois pour toute ce problème majeur qui entache depuis 40 ans la qualité de vie d'Outremont!*

Pour cela, il faudrait cependant aussi revoir le design de l'échangeur Rockland. Au minimum, il faudrait éviter, comme proposé, de conserver la descente du viaduc directement sur Davaar et plutôt la dévier en parallèle à la montée depuis MacEachran, pour rejoindre Beaubien en sifflet vers l'est. Le matin, aucun virage à droite ne serait permis dans cette direction sur Beaubien vers les rues résidentielles, tout comme c'est le cas depuis longtemps sur la Côte-Sainte-Catherine et pour la même raison, l'entrée vers ces rues devant passer par Rockland. Le retour du soir ne fait pas problème, la circulation de Beaubien empruntant l'actuelle rampe d'accès de la rue MacEachran – qui n'y aurait alors plus accès elle-même cependant.

Une optimisation plus importante – mais accessoire et éventuelle - du carrefour Rockland est cependant possible et avait été considérée en 1993 : la démolition du viaduc caduc de 40 ans dont la rénovation sinon la reconstruction seront inévitables et coûteuses, et son remplacement par un tunnel moderne, avec large passage piéton éclairé et animé côté est au centre d'achat Beaumont. C'est l'enlèvement de la voie ferrée sud qui rend la chose possible en permettant de gagner 20 mètres de distance, assez pour assurer la remontée à la rue Bates. La jonction de Beaubien se ferait alors coin Rockland, libérant environ 6000 mètres carrés d'un terrain de grande valeur dont la vente pour développement et son retour fiscal compenseraient largement le coût de construction. La proposition d'y conserver une vocation verte – terrain de baseball plutôt que le parc canin actuel – est évidemment vendeuse, mais le site reste excentrique par rapport à la clientèle. On avait déjà envisagé de déplacer ces équipements au couvercle du réservoir Vincent-d'Indy, gratuit, déjà verdi et loué partiellement par la Ville à des clubs de cricket locaux et à l'Université pour des activités sportives. Le site est plus central, à côté de la station de métro Édouard-Montpetit et du CEP SUM, assez grand pour baseball, soccer et autres activités dont les équipements et les coûts pourraient alors être partagés.

Pour rester dans le vert, il y aurait par contre peut-être lieu de remplacer le terrain de baseball – et l'esplanade! - par un véritable parc urbain plus polyvalent, terrain de jeux compris, et plus au centre du nouveau quartier, à l'emplacement de la cour de voirie actuelle, ouvert sur Beaubien entre Stuart et Wiseman, attendant au CCI et venant rejoindre et compléter le parc Kennedy. Enfin, il faudrait songer à prolonger ici le sentier polyvalent du Réseau Vert, aménagé dans l'emprise du chemin de fer côté nord, dont le premier tronçon de 3 kilomètres inauguré en 1994 s'arrête au viaduc Clark/Saint-Urbain, mais qui devait se prolonger selon le Plan directeur sur toute la boucle du CP – et au total sur 150 kilomètres de telles friches industrielles. Ce prolongement était également prévu dans le plan de la gare de triage de 1994 où il empruntait le talus anti-bruit le long du chemin de fer. On pourrait facilement reprendre l'idée pour le nouveau projet, en faisant passer le sentier sous le tunnel de l'esplanade pour le ramener de ce côté du rail. On sait que le Réseau Vert doit assurer l'accès piéton et cyclable à l'ensemble du territoire, ce qui correspond bien à l'objectif fort réitéré du projet de favoriser son accès par transport actif. À ce propos, il peut être intéressant de rappeler qu'un tel talus

avait aussi été aménagé au site Angus, le long du rail, avec les sols contaminés – le mâchefer surtout – que le ministère de l'Environnement avait accepté de voir ainsi confiné sur place.

Il reste à revenir rapidement sur deux autres éléments souvent refoulés, le parc canin et la cour de voirie. Le premier devrait être repensé selon une réflexion aussi amorcée à la Ville de Montréal qui proposait de distinguer les besoins de socialisation des toutous – et de leurs maîtres -, qui peuvent parfaitement être satisfaits dans de petits enclos aménagés à même les parcs de voisinage, des besoins d'exercice et de défoulement des molosses, souvent amenés en VUS, qui demandent de plus grands espaces, mieux pris dans les zones industrielles périphériques, ici par exemple le résidu près du chemin de fer au bout des rues Querbes et de l'Épée, ou même en partie à l'emplacement prévu pour relocaliser la cour de voirie. Quant à celle-ci, il faut revoir son déplacement irritant devant Parc Extension, au moins devant la moitié est, plus perméable, de la limite. Il faudrait voir la possibilité de reprendre les négociations engagées en 1993 avec Ville Mont-Royal dont la cour pourrait accommoder celle d'Outremont moyennant partage des coûts. On pourrait aussi regarder la possibilité de récupérer un terrain sur Bates, plus à l'ouest. Ou encore d'utiliser une partie de l'îlot du viaduc Rockland, sous celui-ci en partie par exemple.

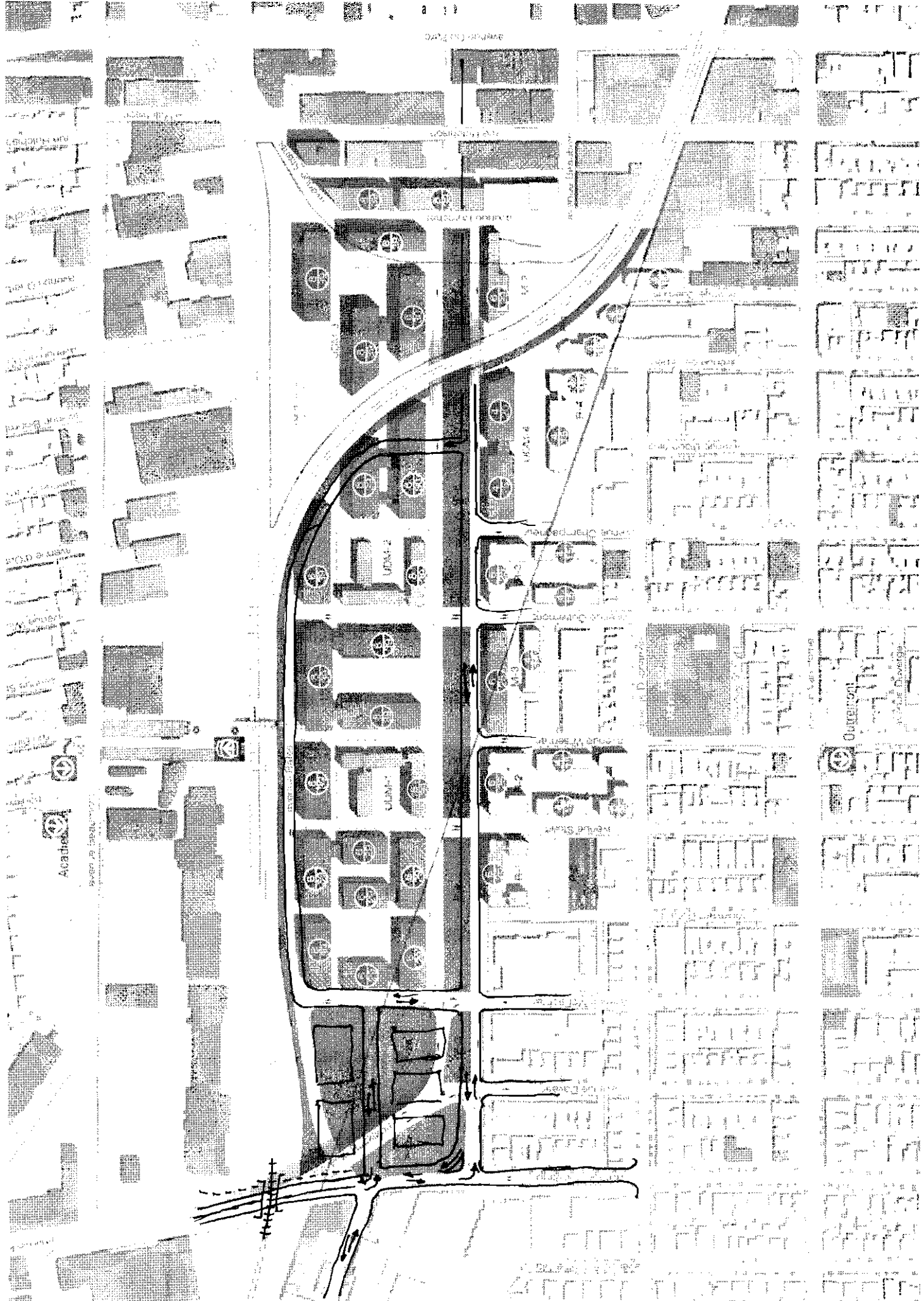
En terminant, et pour revenir à la question préalable de l'intégration urbaine, cette dernière question renvoie à l'optimisation nécessaire et possible des relations du projet avec les quartiers est et nord. Outre le passage piéton dans un futur tunnel Rockland et une amélioration de la passerelle L'Acadie, un passage à niveau secondaire ou local pourrait être aménagé dans l'axe de la rue de l'Épée à Parc Extension. Cela semble parfaitement envisageable, malgré la réticence corporative normale du CP, si l'on compare ce passage sur une voie de train de banlieue, à celui de la rue Wilderton plus à l'ouest, très achalandée mais où passent en plus les nombreux et longs trains de marchandises venant du port de Montréal.

Enfin, à plus long terme, il faudrait évidemment songer à prolonger le campus et son esplanade au delà de la rue Durocher, jusqu'à l'avenue du Parc où elle prendrait un nouveau départ et où une place publique pourrait y marquer une nouvelle entrée digne d'un campus universitaire dont la polarité serait ainsi inversée et magnifiée. Ce secteur entier pourrait éventuellement être restructuré autour de cet axe. Quelques-uns des bâtiments industriels pourraient être intégrés, et les moins intéressants – et moins chers - rachetés, comme les nombreux terrains libres du secteur. En commençant par les bâtiments bas délabrés nécessaires si on veut dévier Beaubien vers le tunnel de l'esplanade. Ce secteur est évidemment situé dans le quartier industriel Marconi-Alexandra dont la transformation en cours pourrait ainsi être accélérée et bonifiée moyennant l'élaboration d'un plan d'aménagement d'ensemble conjoint des deux arrondissements d'Outremont pour la partie Atlantic et de Rosemont/Petite-Patrie pour l'avenue du Parc.

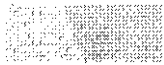












En conclusion, le projet de campus préparé par la firme Cardinal et Hardy pour l'Université de Montréal à la gare de triage d'Outremont est intéressant en soi, reprend une structure bien adaptée aux potentiels comme aux contraintes du site – la même en fait que celle de son projet de développement résidentiel pour CRRail en 1994 - mais n'arrive pas à en contenir tous les impacts négatifs beaucoup plus importants d'un tel projet sur les quartiers environnants comme sur Outremont elle-même, protégée seulement par une simple bande verte symbolique. Il n'arrive pas non plus et surtout, à défaut d'un plan d'intégration urbaine – ou d'un PPU - , à en optimiser les impacts positifs sur Outremont et encore moins sur les quartiers alentours qui doivent se contenter d'être protégés des effets négatifs par le maintien

du rail au nord et à l'est. Ces impacts positifs possibles sont essentiellement reliés à l'ouverture et au prolongement direct de la rue Beaubien au viaduc Rockland, pour servir à la fois d'accès au nouveau développement et de gouttière à l'entrée d'Outremont, en détournant la circulation de transit vers l'avenue du Parc, comme le transit camion de la rue Van Horne vers la rue Bates. Ceci étant corrigé, il resterait encore à parfaire un exercice d'urbanisme manquant pour l'intégration aux quartiers d'alentour, exercice qui relève cependant non de l'Université mais de la Ville de Montréal et des arrondissements concernés. Aussi plusieurs optimisations secondaires mais souhaitables pourraient être envisagées dans le temps long du projet.

Jean Décarie
Urbaniste
Outremont
260307



2 - VARIANTE TUNNEL ROCKLAND

-  Résidentiel
-  Résidentiel (proposé)
-  Résidences pour étudiants
-  Mixité
-  Mixité (proposée)
 -  Résidentiel / commercial
 -  Institutionnel / résidentiel
-  Commercial
-  Équipements collectifs, institutionnels et lieux de culte
-  Institutionnel (Université de Montréal, proposé)
-  Parcs et espaces verts
-  Parcs et espaces verts (proposés)
-  Industriel

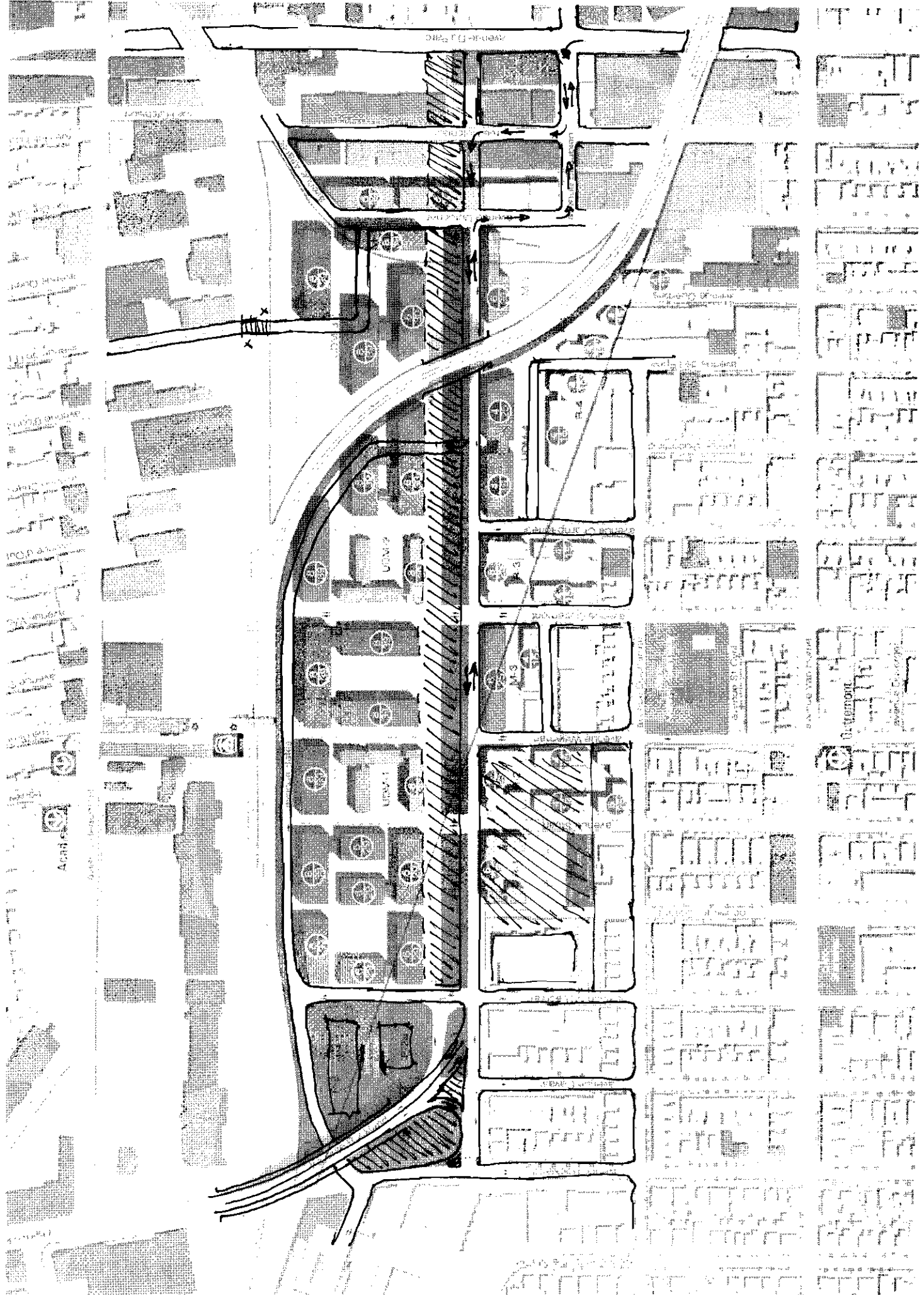


— Hauteur maximale (nombre d'étages) *

— Hauteur maximale (mètres) *

* Les hauteurs en nombre d'étages et en mètres sont calculées à partir du niveau moyen du sol.

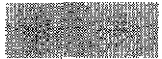
Les hauteurs n'incluent pas les constructions hors toits (tous les appentis) si celles-ci ne dépassent pas 50% de la surface de la toiture.



Résidentiel



Résidentiel (proposé)



Résidences pour étudiants



Mixité



Mixité (proposée)



Résidentiel / commercial



Institutionnel / résidentiel



Commercial



Équipements collectifs, institutionnels et lieux de culte



Institutionnel (Université de Montréal, proposé)



Parcs et espaces verts



Parcs et espaces verts (proposés)



Industriel



Hauteur maximale (nombre d'étages)*

Hauteur maximale (mètres)'

* Les hauteurs en nombre d'étages et en mètres sont calculées à partir du niveau moyen du sol.

Les hauteurs n'incluent pas les constructions hors toits (tous les appentis) si celles-ci ne dépassent pas 50% de la surface de la toiture.