

**LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA GARE DE TRIAGE D'OUTREMONT
PAR L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ À
L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

**PAR
LE COMITÉ CITOYENS-GARE DE TRIAGE D'OUTREMONT**

29 MARS 2007

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA GARE DE TRIAGE D'OUTREMONT PAR L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ À
L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL
PAR
LE COMITÉ CITOYENS-GARE DE TRIAGE D'OUTREMONT**

1. Préambule

Le Comité Citoyens-Gare de Triage est un comité formé de résidants du quartier environnant de la gare de triage d'Outremont et qui se sont spontanément regroupés pour contribuer à l'amélioration du projet de l'Université de Montréal (UdeM) et participer activement à la consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Notre groupe n'est affilié à aucun parti ou groupe politique. Il est ouvert à tous les citoyens soucieux du développement social, de l'éducation, du développement de la ville et de son territoire.

Nos membres ont :

- participé aux 5 séances du comité-conseil mis sur pied par la firme ConverCité;
- étudié l'ensemble des documents rendus accessibles par l'OCPM sur son site Web;
- participé à toutes les séances d'information de l'OCPM;
- participé aux quatre ateliers consacrés à l'approfondissement de certains des enjeux du projet;
- assisté aux séances du conseil municipal d'Outremont;
- consulté les autres groupes sociaux, intervenants ou acteurs concernés par le dossier;
- suscité les avis et réactions des citoyens des quartiers limitrophes de la gare de triage en procédant à la distribution porte-à-porte de 2000 dépliant d'information sur le projet et le processus de consultation (voir annexe A).

Le présent mémoire synthétise les principales préoccupations, revendications et recommandations du Comité Citoyens Gare de Triage.

2. Les préoccupations des citoyens

Le Comité Citoyens-Gare de triage se préoccupe grandement des aspects liés à :

1. L'envergure du projet

- Le projet UdeM constitue un mégaprojet de plus d'un milliard de fonds publics, s'échelonnant sur plus de 20 ans, qui modifiera irrémédiablement l'aménagement urbain du territoire montréalais, l'arrondissement d'Outremont et l'Université de Montréal.

- Il constitue un projet majeur qui réhabilitera, entièrement aux frais des contribuables, un territoire gravement pollué par l'industrie ferroviaire. Il est donc essentiel que les pouvoirs publics et les contribuables puissent influencer les orientations de base et les valeurs qui guident ce projet.
- Le projet UdeM constitue un projet qui modifie la mission sociale de l'Université, faisant d'elle un promoteur immobilier et un éventuel véhicule institutionnel pour les investisseurs privés à qui elle pourra céder ou vendre des terrains.
- Le projet UdeM, peu unificateur sous sa forme actuelle, modifie les rapports entre la nouvelle ville de Montréal et ses arrondissements et requiert une concertation optimale entre tous ces partenaires.
- Il met à l'épreuve la nouvelle loi 89 et le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal qui modifient le contrôle des citoyens et des arrondissements sur le développement de leur ville.

2. La justification du projet

- L'Université achète un terrain et requiert de la Ville de Montréal un changement de zonage pour bâtir en visant une densité élevée et disposer, à terme, de 275,000 m² de surface brute. Elle ne peut toutefois préciser, au moment de la consultation, à qui et à quels usages sont destinés ces nouveaux espaces.

La seule justification présentée est que l'UdeM a besoin de 40 000 m² supplémentaires d'espace consacrés à l'enseignement et la recherche pour se conformer aux normes généralement en usage pour les institutions universitaires. Or, au moment où toutes les universités constatent une baisse du nombre de nouvelles inscriptions et, plus généralement une baisse démographique de la population en âge d'entreprendre des études universitaires, l'UdeM planifie construire plus de 170 000 m² nets d'espace utilisable, soit plus de quatre (4) fois ses besoins actuels.

Devant cette étonnante disproportion entre les besoins identifiés (40 000 m²) et la réponse à ces besoins (170 000 m²), l'Université est dans l'impossibilité de préciser si son projet constitue un mégacampus ou une future technopole semi-privée greffée à un campus. Or, dans la mesure où les infrastructures sont entièrement payées par des fonds publics et que ces choix entretiendront des impacts directs sur la communauté environnante, il est essentiel que ces hypothèses de développement et leur cohérence avec la mission de l'université soient documentées, justifiées et examinées publiquement.

- Le projet suscite par ailleurs de vives réactions de la part de la communauté des enseignants et des étudiants de l'UdeM, dont plusieurs représentants (Syndicat des professeurs, Fédération étudiante) critiquent ses orientations et sa pertinence.

- Le projet UdeM, axé sur le développement immobilier classique extrêmement lourd et coûteux, apparaît déphasé compte tenu des tendances mondiales au niveau de l'enseignement universitaire de pointe, axées sur l'utilisation des nouvelles technologies et du «e-learning».

3. L'impact du projet sur la Ville de Montréal

- Sous sa forme actuelle, le projet qui ne se relie ni à l'ouest, ni à l'est de la ville avec sa Rambla en cul-de-sac, consacre la profonde coupure de ce secteur de la ville en deux sous-territoires, Outremont et Parc-Extension, et l'enclavement définitif de ce dernier secteur. Entre les rues Hutchison et Rockland, ces deux quartiers seront désormais séparés par une muraille d'immeubles de huit étages institutionnels (correspondant à 11 étages résidentiels).

Le projet accentue la cicatrice ferroviaire du territoire au lieu de réparer cette vieille aberration dans le tissu urbain. Des approches novatrices existent pourtant dans ce domaine (talus végétalisés et bâtiments intégrateurs recouvrant les voies ferrées, passages pour piétons bien balisés, etc.) mais le projet ne les considère pas.

- Le projet crée ainsi à Outremont une enclave dédiée au savoir pendant qu'il consacre les limites d'une zone de pauvreté à Parc Extension, qui hérite des nuisances associées au trafic ferroviaire.

4. L'aménagement urbain et le développement durable d'Outremont

- Le projet UdeM exploite un territoire qui couvre environ 6 % de l'arrondissement d'Outremont et vise à y faire transiter de 8 à 10 000 personnes par jour, alors que le 94 % restant de la ville compte environ 24 000 habitants.

Ce niveau excessif de concentration s'oppose à l'esprit qui sous-tend la proposition de zonage développée dans la foulée de la consultation et du registre signé par plus de 700 résidents en 1995. Cette proposition consacrait la nécessité d'assurer l'homogénéité l'ensemble du cadre bâti de ce secteur avec celui des zones contiguës.

- Cette nouvelle concentration aura des répercussions néfastes sur l'environnement du quartier, la circulation et la qualité de vie des citoyens.
- L'UdeM se réclame de l'approche Leed au plan de la conception de chacun des bâtiments, mais, ainsi que l'ont souligné des experts lors des ateliers de consultation, son projet d'aménagement global ne souscrit aucunement à une philosophie Leed intégrant le concept d'aménagement planifié et durable du territoire (par exemple, respect de la morphologie du site, verdissement préalable du site, intégration harmonieuse au milieu environnant, approche radicalement innovante et préventive au plan des transports et de la circulation)

- Au plan architectural, le projet UdeM s'appuie sur un concept dépassé d'architecture monumentale, muraille dominant l'environnement immédiat. Ce modèle, non adapté à un nouveau milieu, copie celui du campus déjà enclavé au sommet de la Montagne et les caractéristiques architecturales du pavillon principal de l'Université.
- Sur le plan des hauteurs, le projet UdeM est en rupture complète avec le bâti environnant constitué d'immeubles de 3 et 4 étages de type résidentiel. Il impose des hauteurs de 8 étages institutionnels qui correspondent à des hauteurs de 11 étages résidentiels, quatre fois les hauteurs environnantes. La typologie du milieu urbain, son identité, le paysage, la qualité de l'environnement bâti et naturel du quartier seront irrémédiablement compromis. Un véritable centre-ville sera imposé à un quartier résidentiel.
- Le Comité consultatif d'urbanisme d'Outremont (CCU), dans son procès-verbal du 14 septembre 2006 souligne ses préoccupations concernant : « la densité en terme de pourcentage d'occupation au sol; la hauteur des bâtiments projetés, particulièrement en ce qui a trait à la hauteur en mètres des bâtiments institutionnels (...); les impacts du projet sur la circulation en périphérie; les impacts du projet sur (...) la qualité du milieu de vie (...); le peu d'ensoleillement dont profitera la cour d'honneur selon l'implantation des bâtiments projetés.»
- Le maire de l'arrondissement d'Outremont, Stéphane Harbour, a d'ailleurs mentionné lors d'une récente séance du conseil d'arrondissement, s'être opposé à l'implantation « de hautes tours » lors des premières ébauches du projet : « Ce n'est pas notre premier choix pour la rue Outremont et pour la hauteur des édifices, mais ce n'est pas assez pour arrêter tout le projet » (Express d'Outremont, 8-03-07)
- L'implantation de ce projet sur le site considéré entraînera par ailleurs des conséquences extrêmement complexes sur le plan de la gestion des eaux de ruissellement en provenance des secteurs extérieurs au projet. Plusieurs spécialistes et firmes de consultation ont déjà souligné les problèmes d'évacuation des eaux se manifestant déjà en cas de fortes précipitations, problèmes attribuables aux insuffisances et à la vétusté du réseau d'évacuation des eaux « grises » en aval du site. En dépit du rôle de bassin de rétention naturel joué par le terrain actuel de la gare de triage, les dommages causés aux propriétés adjacentes à ce territoire sont en effet déjà considérables. Dans deux rapports distincts concernant le projet, la Direction de l'épuration des eaux usées mentionne pourtant la nécessité de prévoir des investissements de plusieurs dizaines de millions de dollars pour des travaux hors site (notamment au niveau du territoire du bassin Meilleur-Atlantic) pour résoudre ces problèmes. En contradiction flagrante avec une philosophie de développement durable et en dépit des avis formels des autorités de la Ville, les estimations de ces coûts des travaux d'infrastructure préalables au projet de développement, sont pourtant passées sous silence par l'UdeM.

- Le projet UdeM, sous sa forme actuelle, malgré son marketing « vert et durable », n’offre pas de réponses aux citoyens qui demandent avec quoi ils vivront pendant les 20 ou 25 années durant lesquelles le projet s’échelonne en séquence. Que longera la fameuse Rambla dans 5 ans ? Quelles mesures transitoires seront prises pour intégrer au site les immenses terrains qui seront laissés vacants au fil du lent développement de la portion universitaire du site ?

5. La circulation et l’aménagement des transports

- Le projet UdeM ne place pas la barre assez haute sur le plan d’une politique de développement durable des transports, a rapporté une des expertes lors de l’atelier sur la circulation. En fait, le projet aggrave le problème de circulation et de stationnement à Montréal.
- Tout en se réclamant d’une approche basée sur le vélo, la circulation piétonne et le transport collectif, il introduit plus de 2,000 places de stationnement et à son terme, plus de 4,000 véhicules en transit quotidien.
- Fondé sur une seule étude de circulation, qui ne tient pas compte de l’augmentation annuelle du parc automobile montréalais, le projet introduirait en moyenne une augmentation de 30 % à l’heure de pointe, étant donné la limitation de capacité des voies déjà engorgées à cette heure de la journée. Mais cette augmentation n’a pas été calculée sur la moyenne de la journée, mesure plus pertinente au niveau des impacts sur la qualité de vie, de la pression sur l’infrastructure et de la pollution. Or, cette augmentation pourrait atteindre plusieurs centaines de pour cent.
- Le projet a des impacts très considérables pour la plupart des rues d’Outremont. En particulier, l’utilisation des rues McEachran, Outremont et Stuart à titre de voies de desserte du site universitaire apparaît comme une erreur spectaculaire : l’avenue Outremont (augmentation de 57 % circulation à l’heure de pointe) et la rue Stuart (augmentation de 78 % à l’heure de pointe) sont par exemple deux rues bordées de garderies, d’écoles, de parcs, de la seule piscine publique, de la seule patinoire d’Outremont et d’une résidence pour personnes retraitées. La sécurité des enfants et de tous les usagers des voies publiques sera ainsi irrémédiablement compromise.
- Le caractère fallacieux des études de circulation est en fait révélé par le simple fait que, sur la base de leurs résultats, on prétend que ce projet, qui suppose la construction de centaines de résidences, une fréquentation quotidienne de 6 à 10,000 personnes et un apport nouveau de 4000 véhicules par jour entraînerait une *diminution* du trafic sur plusieurs artères du voisinage...
- Le projet UdeM ne tient pas compte des développements futurs du réseau ferroviaire passager, des stratégies novatrices fondées sur l’élimination radicale des places de stationnement pour modifier le comportement des usagers, des mesures novatrices d’aménagement aux abords de voies ferrées (ex; recouvrement des voies

par un talus végétalisé, recouvrement par des bâtiments intégrateurs, création de passages pour piéton bien balisés, etc.).

- Disant s'inspirer d'une optique de développement durable, le projet UdeM ignore pourtant les approches novatrices qui excluent entièrement les véhicules automobiles de vastes zones (par exemple, le centre-ville de Londres). Dans le cas présent, on a ainsi manqué de vision en ne prévoyant pas contenir le flot de circulation en limitant l'accès au site à ses seuls versants est et ouest (par les rues Beaubien et Bates) et en ne réduisant pas radicalement la disponibilité des places de stationnement.

6. L'équipement collectif, parcs et loisirs

- Le projet UdeM entraîne un processus d'échange de terrains qui apparaît très désavantageux pour l'arrondissement dans la mesure où les terrains cédés par la Ville ont une valeur foncière élevée alors que la contrepartie offerte par l'UdeM est constituée de terrains excentriques, dans un secteur dévalorisé du développement (enclave Atlantique).
- Le projet UdeM déstructure les efforts antérieurs de l'arrondissement d'Outremont et des citoyens bénévoles qui avaient procédé à la création d'équipements collectifs, d'espaces verts et de terrains de sport : parc canin, terrain de baseball et de soccer, jardin communautaire, etc.
- 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. En remplacement d'un terrain de baseball parfaitement fonctionnel, on hérite ainsi d'une aire de jeu qui jouxte l'un des points de passage les plus achalandés de la ville : le viaduc Rockland! « Va jouer dehors » revêtira dorénavant un autre sens...
- La relocalisation proposée du parc canin et du terrain de baseball semble constituer une reprise du fameux troc entre un droit d'aînesse pour un plat de lentilles : l'Université appuie ainsi ses prétentions au sujet du pourcentage des terrains consacré aux espaces verts (entre 15 et 20 % selon elle) en faisant l'addition des surfaces de ces 2 parcs détruits et réinstallés dans des sites dépréciés, à celle de l'in vraisemblable terre-plein affublé du vocable de parc « rambla » aux espaces minéralisés ou exigus.
- Le projet n'entraîne pas la création d'espaces verts de grande surface, à usages multiples et de qualité, tel un nouveau grand parc récréatif et de détente pour les résidents actuels et les nouveaux résidents permanents (habitant les 850 unités d'habitation résidentielles et les 1000 résidences, soit plus de 2,500 nouveaux résidents)

- Le projet mise plutôt sur une avenue de type boulevard urbain, de 27 mètres de largeur. Sur ce succédané de rambla, entouré d'un anneau de circulation, deux petits parcs seulement seront créés. Pour correspondre à son appellation de «rambla », un tel aménagement exigerait en fait une animation continue, coûteuse et parfaitement incompatible avec le climat nordique. Ce boulevard, au statut et à la fonction ambigus, sera-t-il traité comme un parc, avec restriction des activités la nuit, ou plus prosaïquement comme un boulevard, dont il a toutes les caractéristiques ?
- Les cours intérieures des pavillons universitaires auxquelles auraient en théorie accès les citoyens, ne sont que des succédanés de parcs. Leurs dimensions réduites et leur statut de terrain enclavé au sein d'un environnement institutionnel ne sont en rien compatibles avec le sport et l'animation de jeunes et de familles. Qui plus est, des experts, invités lors des ateliers, ont souligné leur faible ensoleillement en fin de journée, risquant d'en faire des endroits humides et peu hospitaliers.
- Le projet UdeM sous sa forme architecturale actuelle de muraille opaque, place l'Université à l'ombre d'elle-même et la prive, ainsi que ses citoyens voisins, d'un véritable grand parc ouvert permettant l'accès privilégié à un espace naturel, formellement isolé et protégé de la circulation du site. Ce type d'aménagement est pourtant nécessaire pour conférer à ce territoire les caractéristiques les plus remarquables d'Outremont : sa forêt urbaine, la qualité de l'ensoleillement et le caractère champêtre de ses parcs. Le remplacement de véritables parcs publics accessibles de plain-pied par des toits végétalisés n'est rien de moins qu'un travestissement de la philosophie Leed.
- Les citoyens résidents s'interrogent sur la stratégie d'amalgame, qui traite les équipements collectifs d'Outremont déjà existant et zonés « parc », comme de simples éléments pouvant être troqués dans le plan global, sans que les citoyens de l'arrondissement ne puissent intervenir.

7. Les impacts fiscaux

- Le projet UdeM prévoit des investissements de plus d'un (1) milliard de la part des contribuables aux niveaux municipal, provincial et fédéral, sans que ne soit mis de l'avant un seul budget détaillé du projet ni de son montage financier. Cela, pour un projet devant prétendument se réaliser sur une période de plus de 20 ans. Qu'en sera-t-il en 2027 ?
- L'Ordre des architectes déplorait récemment qu'on mène de front, avec des fonds publics, deux projets d'un milliard avec les 2 méga hôpitaux universitaires du CHUM et du CUSM. Quelles seront les conséquences de l'ajout d'un troisième milliard ?
- La transaction conduit les contribuables à supporter la presque totalité des coûts d'acquisition, de décontamination et d'aménagement de l'ensemble du site ainsi qu'à assumer les risques financiers associés à un tel projet. Or, l'université acquiert

la pleine propriété de ce site avec l'intention explicite d'en revendre à son propre profit une portion significative sur le marché privé.

- L'Université de Montréal, le système d'éducation publique (du primaire aux études supérieures) et la Ville de Montréal sont aujourd'hui confrontés à de lourds déficits budgétaires. Dans ce contexte, comment un projet comme celui de la gare de triage peut-il être mis de l'avant en l'absence de toute planification financière sérieuse ? Le déficit de 40 millions tout récemment survenu dans le cadre d'un projet d'investissement immobilier de l'Université du Québec (déficit qui a compromis l'ensemble du fonctionnement de cette dernière) devrait pourtant rappeler aux élus et aux responsables du projet les conséquences d'une planification jovialiste dans le cadre de telles entreprises.

3. LES REVENDICATIONS DES CITOYENS

Les citoyens réclament :

1. que les élus fassent preuve de gouvernance éclairée.
2. que l'on organise un concours public d'aménagement du territoire avec des experts indépendants de ceux de l'UdeM.
3. que l'on commande de nouvelles études (circulation, financement, etc.) indépendantes.
4. que l'on fixe la barre plus haute au plan des exigences auxquelles devrait se conformer le projet, en recherchant :
 - 4.1 une véritable approche de développement durable de tout le territoire;
 - 4.2 un plan d'aménagement unificateur des arrondissements voisins;
 - 4.3 une approche LEED sur le plan de l'aménagement général et des immeubles;
 - 4.4 une densité et concentration réduites, respectueuses de l'environnement du quartier;
 - 4.5 un zonage limitant les constructions à une hauteur maximale de 3 étages (hauteurs de gabarit résidentiel) sur les zones riveraines du site, et de 4 à 6 étages (hauteurs de gabarit résidentiel) pour les autres zones;
 - 4.6 un concept architectural ouvert et intégrateur sans effet muraille;
 - 4.7 une gestion audacieuse de la circulation en créant un véritable campus strictement piétonnier, avec des voies d'accès pour les véhicules automobiles se limitant exclusivement aux rues Bates et Beaubien. Il s'agirait donc d'empêcher l'accès au site universitaire par toutes les rues d'Outremont dans l'axe nord-sud.
 - 4.8 une gestion responsable de la circulation dans la partie résidentielle du site;
 - 4.9 une réduction radicale de l'offre de stationnement;
 - 4.10 la préservation des équipements actuels et la création de nouveaux espaces verts récréatifs, naturels, de grande superficie et à usages multiples;
 - 4.11 la justification détaillée des orientations de développement de l'Université;
 - 4.12 un modèle de développement universitaire tourné vers les approches novatrices et l'apport de la technologie moderne.
5. que l'on prépare, valide et diffuse des budgets réalistes et transparents.

4. LES RECOMMANDATIONS DES CITOYENS

Afin de permettre l'élaboration d'un projet qui représente à la fois un investissement profitable pour l'université et la communauté environnante, les citoyens concernés recommandent les mesures suivantes :

1. Refuser le changement de zonage demandé par la ville sous sa forme actuelle;
2. Exiger un moratoire permettant un concours public d'aménagement du territoire et de nouvelles études indépendantes;
3. Tenir une nouvelle consultation sur le projet révisé;
4. Planifier le processus de changement de zonage en étapes indépendantes et en fonction de l'état d'avancement du projet;
5. Implanter des mécanismes de consultation en continu auprès de la population puisqu'il s'agit d'un projet s'échelonnant sur 20 ans.

Le développement durable d'une ville, un projet de cette envergure, requièrent du temps de planification, de concertation et de l'audace dans la prudence !

Il est entendu que, dans la foulée de ces revendications et recommandations, les citoyens s'attendent à des modifications substantielles du projet. Ils sont fermement résolus à soutenir leurs revendications et utiliseront toutes les tribunes pour en défendre la pertinence.

ANNEXE A

**DÉPLIANT DISTRIBUÉ À 2000
DOMICILES DANS LES QUARTIERS
VOISINS DU SITE DE LA GARE DE TRIAGE**



EXPRIMEZ-VOUS

Des mécanismes sont à notre disposition pour poser des questions ou émettre des commentaires

Les ateliers thématiques de l'Office de consultation publique de Montréal

ATELIER 1 - Aménagement du site
14 mars, de 19 h à 22 h
Centre communautaire
intergénérationnel à Outremont

ATELIER 2 - Impacts et retombées sur les arrondissements voisins
15 mars, de 19 h à 22 h
Complexe William-Hingston

ATELIER 3 - Transport et circulation
19 mars, de 19 h à 22 h
Centre communautaire
intergénérationnel à Outremont

ATELIER 4 - Équipements collectifs
20 mars, de 19 h à 22 h
Centre communautaire
intergénérationnel à Outremont

L'ensemble des études sectorielles ainsi que les projets de règlements sont disponibles sur le site de l'Office de consultation publique de Montréal :

www.ocpm.qc.ca

NOS ÉLUS MUNICIPAUX DEVRAIENT NOUS APPUYER

N'hésitez pas à leur poser des questions ou leur faire part de vos commentaires :

Maire arrondissement Outremont

Stéphane Harbour
sharbour@ville.montreal.qc.ca

Conseillers de l'arrondissement

Claude B. Piquette
cbpiquette@ville.montreal.qc.ca

Marie Cinq-Mars
mcing-mars@ville.montreal.qc.ca

Ana Nunes
ananunes@ville.montreal.qc.ca

Louis Moffatt
louismoffatt@ville.montreal.qc.ca

Des citoyens d'Outremont analysent certaines problématiques de ce projet. Écrivez-nous pour partager vos préoccupations et contribuer à identifier des solutions.

projetudm@hotmail.com

Comment vivrons-nous avec **LE CAMPUS** de l'Université de Montréal DANS LA COUR DE TRIAGE



Pour améliorer le projet, votre participation et **vos idées** SONT ESSENTIELLES !

Des résidents d'Outremont se mobilisent face à ce projet et à ses conséquences sur notre qualité de vie. Pour nous joindre :

projetudm@hotmail.com



SOURCES D'INQUIÉTUDE

C'EST GROS...

...10 000 personnes transiteront quotidiennement vers ce projet

C'EST CHAUD...

...une forte augmentation de la circulation automobile dans le quartier

C'EST PARTOUT...

...toutes les rues d'Outremont seront affectées

C'EST HAUT...

...une « muraille » de bâtiments institutionnels dont la hauteur équivaut à 11 étages résidentiels

C'EST CHER...

...un méga-projet de plus de \$ 1 milliard de fonds publics

ET C'EST POUR BIENTÔT...

...la première phase commence en 2008

QUELQUES FAITS...

L'Université de Montréal a besoin d'espaces institutionnels supplémentaires. Oui, mais ses besoins sont de 40 000 m², alors que le projet en prévoit 175 000 m²...

Le site accueillera quotidiennement 9 200 étudiants, 900 enseignants, 700 autres employés et 260 clients, le tout équivalant à 48 % de la population totale de l'arrondissement.

Les simulations prévoient une forte augmentation de la circulation dans les rues déjà très achalandées du quartier.

Il est prévu de faire des avenues Stuart et Outremont des voies d'accès importantes. Il y aura une augmentation de la circulation de 57 % sur Outremont (passant de 202 à 317 véhicules/heure à la pointe du soir) et de 78 % sur Stuart (passant de 118 à 210 véhicules/heure pour la même période).

Il est prévu d'implanter un système de vignettes pour le secteur résidentiel à proximité du campus (\$\$).

Il est prévu de revoir la desserte des autobus dans le secteur, sans aucune suggestion. Pourtant, on suggère l'enlèvement de 7 places de stationnement sur le côté ouest de l'avenue Outremont au nord de Van Horne... Tout juste l'espace pour un arrêt d'autobus !

Aucune évaluation des impacts sur les résidents, les parcs, la sécurité des jeunes, les écoles, les garderies et surtout pas sur votre compte de taxes !



... ET NOTRE QUALITÉ DE VIE ?

projetudm@hotmail.com

SYNTHÈSE DU MÉMOIRE DU
COMITÉ CITOYENS-GARE DE TRIAGE:
POUR UN PROJET
VRAIMENT NOVATEUR...

L'envergure du projet...

- Un projet de plus d'un milliard
- D'une durée de plus de 20 ans
- Impliquant des transformations urbaines profondes
- Financé en presque totalité par les «généreux» citoyens...
- L'UdeM doit assumer son statut de «citoyen corporatif» responsable et novateur

La justification du projet

- De quoi s'agit-il exactement? On ne sait...
- On invoque des besoins de 40,000 m² ... Mais il faudrait de toute urgence modifier le zonage pour construire 275,000 m² bruts, 170,000 m² nets, sans précisions quant à l'usage...
- Le projet orphelin d'un plan directeur de développement
- Un projet conçu en vitesse, en vase clos

L'impact du projet sur la Ville

- Des répercussions surtout négatives sur tous les arrondissements limitrophes
- Une absence totale d'intégration des besoins et caractéristiques de ces arrondissements
- Des exemples criants: l'absence de réflexion à propos
 - Du désenclavement de Parc-Extension
 - Des impacts du trafic automobile sur VMR

Le projet et l'aménagement urbain

- Une densité trop élevée...
- Une trop grande concentration de population
- ...déterminées par les exigences de l'UdeM
- Qui emprisonne ses consultants dans une logique du «Think big»
- Le développement du projet en harmonie avec son cadre d'insertion devient ainsi secondaire...

La circulation...

- Une densité trop élevée...
- Une approche rétrograde de la gestion des déplacements...
- Sont les deux ingrédients de la recette catastrophe pour les quartiers environnants
- Pourquoi hésiter à propos du concept de campus piétonnier?
- Pourquoi refuser les solutions résolument novatrices consistant à décourager activement l'accès automobile?
- Notamment en limitant l'offre de stationnement et en prévoyant des accès sous-terrains au métro Acadie?

Les équipements collectifs...

- Un projet sans ajout de «vrais» parcs...
- 15 ou 20% d'espaces «verts» obtenu en détruisant 3 espaces publics et en les déménageant sur le terrain du projet, dans ses zones excentriques...
- Aucun équipement collectif supplémentaire pour les \pm 2400 nouveaux résidents permanents de ce projet
- Mais un boulevard en forme de bibelot décoratif... Alors qu'on invoque Commonwealth Avenue et la Rambla.... MAIS VOYONS VOIR!!!



Commonwealth avenue Boston

Recherche de plans

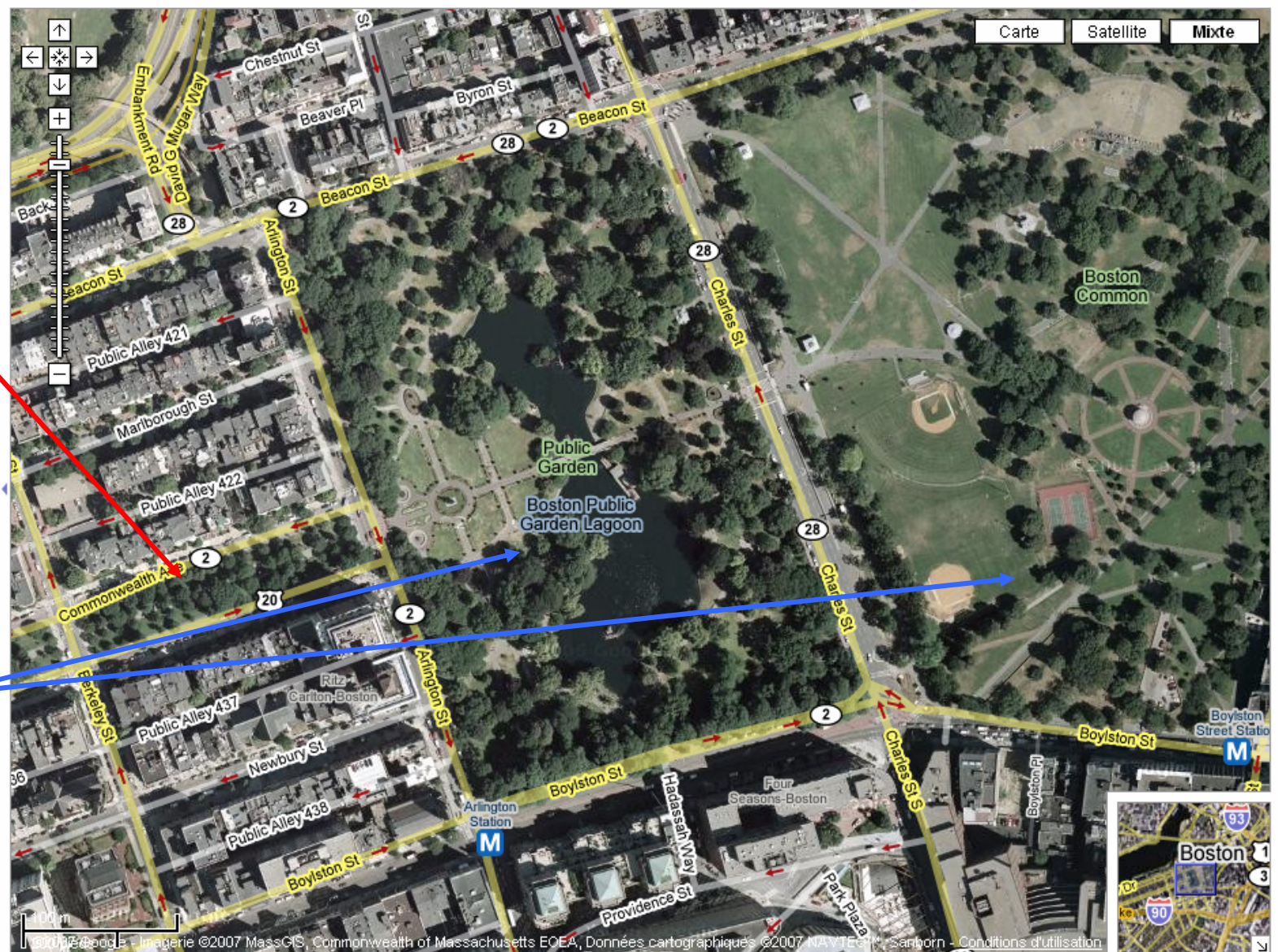
Cartes [Entreprises](#) [Itinéraires](#)

[Imprimer](#) [Envoyer par courriel](#) [Obtenir l'URL de cette carte](#)

cartes **Nouveau !**

Ave
Commonwealth Avenue

Deux
immenses
parcs-
jardins...





Cartes Nouveau !

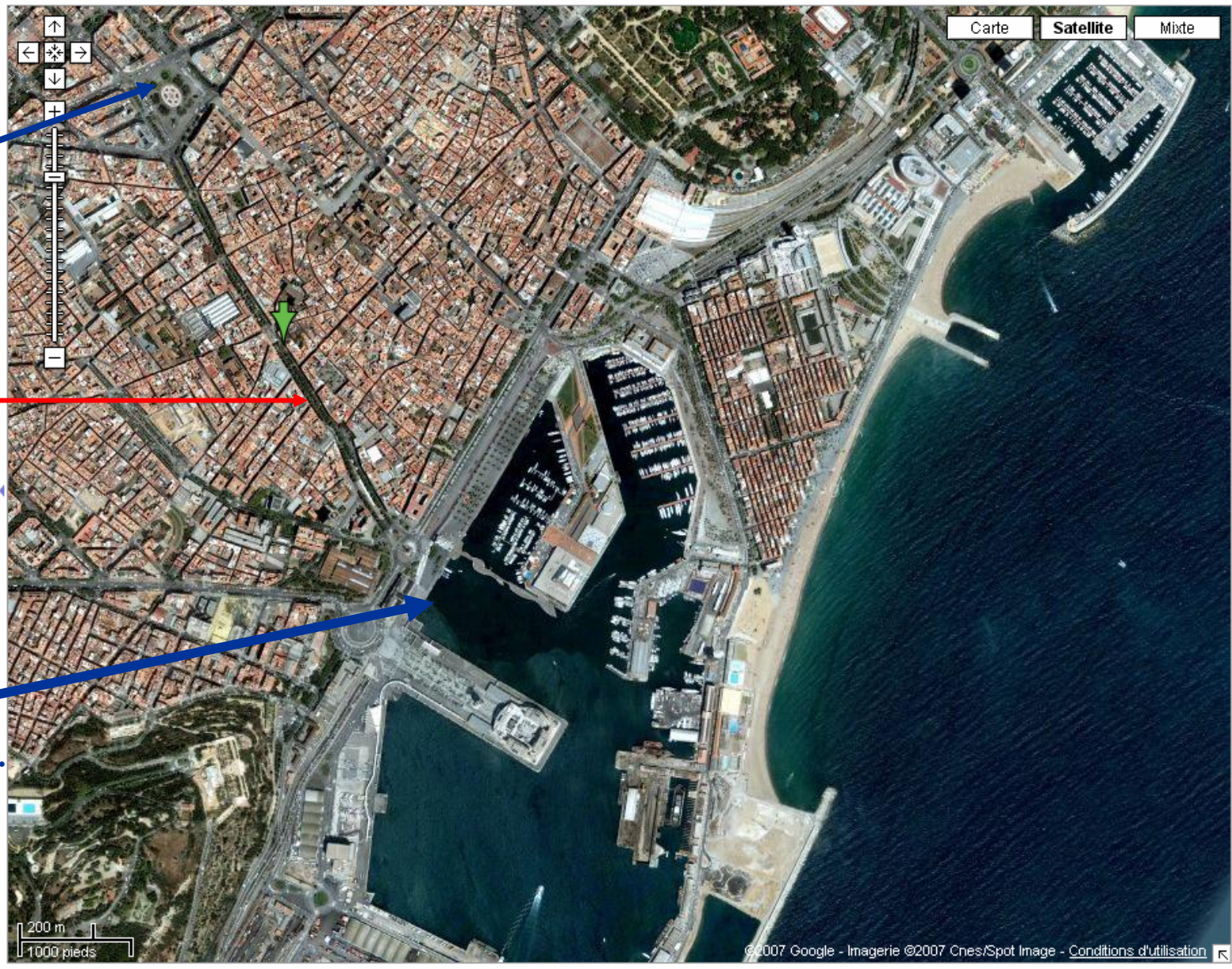
elone

La Plaça Catalunya et sa fontaine

Barcelone:

La Rambla

La Méditerranée...



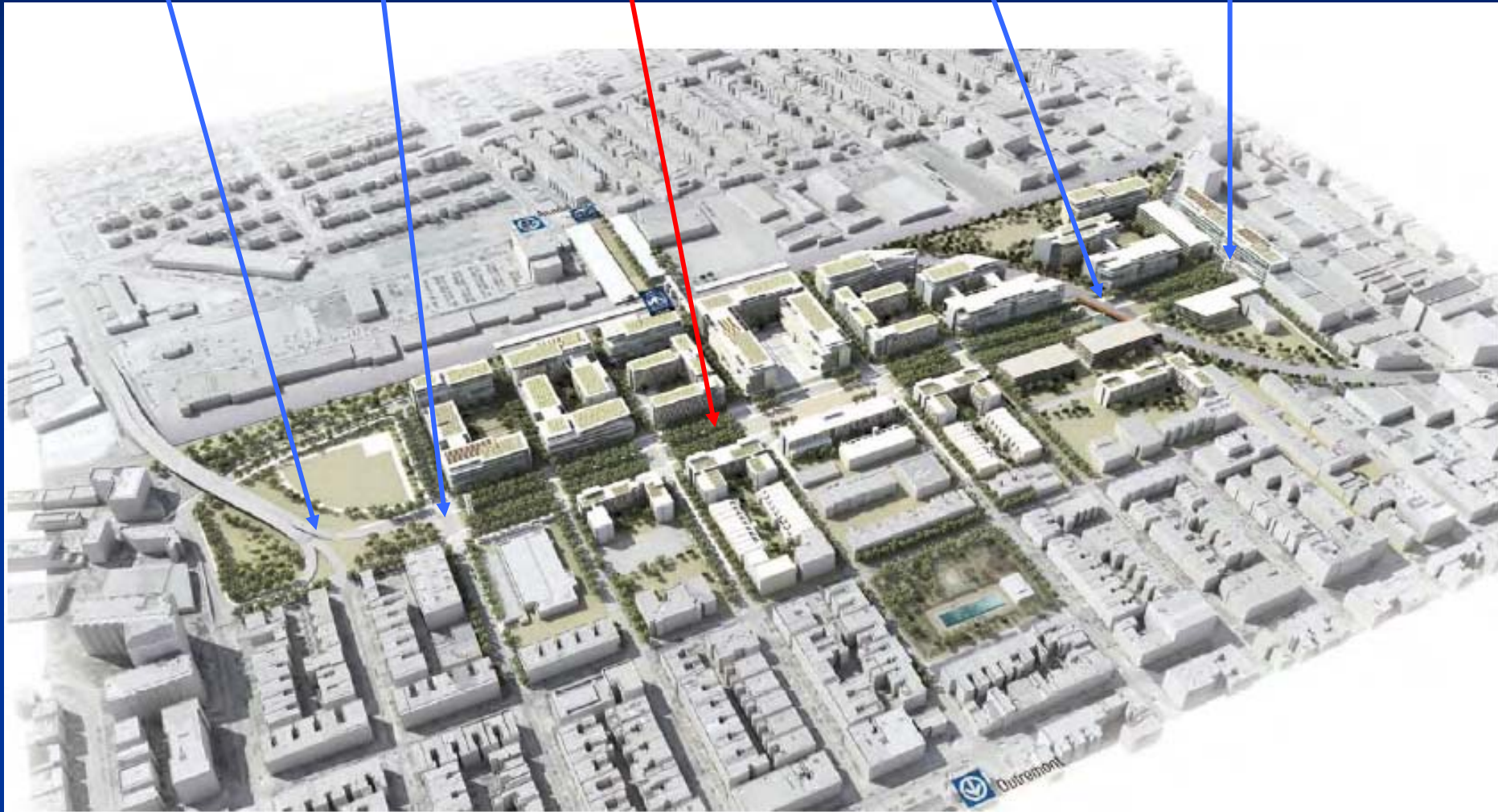
Et puis, «L'ESPLANADE» de l'UdeM...

Un viaduc

Rien...

Un viaduc

Rien...



Les impacts fiscaux

- Des coûts d'aménagement des infrastructures certainement sous-estimés
- Des estimations rudimentaires des coûts globaux de l'ensemble du projet
- Un échéancier très approximatif des travaux
- Aucune planification budgétaire d'ensemble
- Aucune estimation publique des sources et modalités de financement, alors qu'il s'agit pourtant d'argent public

. LES REVENDICATIONS DES CITOYENS

es citoyens réclament :

- . que les élus fassent preuve de gouvernance éclairée.
- . que l'on organise un concours public d'aménagement du territoire avec des experts indépendants de ceux de l'UdeM.
- . que l'on commande de nouvelles études (circulation, financement, etc.) indépendantes.

4. Que l'on fixe la barre plus haute au plan des exigences auxquelles devrait se conformer le projet, en recherchant :

4.1 une véritable approche de développement durable de tout le territoire;

4.2 un plan d'aménagement unificateur des arrondissements voisins;

4.3 une approche LEED sur le plan de l'aménagement général et des immeubles;

4.4 une densité et concentration réduites, respectueuses de l'environnement du quartier;

- 4.5 un zonage limitant les constructions à une hauteur maximale de 3 étages (hauteurs de gabarit résidentiel) sur les zones riveraines du site, et de 4 à 6 étages (hauteurs de gabarit résidentiel) pour les autres zones;
- 4.6 un concept architectural ouvert et intégrateur sans effet muraille;
- 4.7 une gestion audacieuse de la circulation en créant un véritable campus strictement piétonnier, avec des voies d'accès pour les véhicules automobiles se limitant exclusivement aux rues Bates et Beaubien. Il s'agirait donc d'empêcher l'accès au site universitaire par toutes les rues d'Outremont dans l'axe nord-sud.
- 4.8 une gestion responsable de la circulation dans la partie résidentielle du site;

- 4.9 une réduction radicale de l'offre de stationnement;
- 4.10 la préservation des équipements actuels et la création de nouveaux espaces verts récréatifs, de grande superficie et à usages multiples;
- 4.11 la justification détaillée des orientations de développement de l'Université;
- 4.12 un modèle de développement universitaire basé sur les approches pédagogiques novatrices et l'apport de la technologie moderne.

5. que l'on prépare, valide et diffuse des budgets réalistes et transparents.

LES RECOMMANDATIONS DES CITOYENS

1. Refuser le changement de zonage demandé par la ville sous sa forme actuelle;
2. Exiger un moratoire permettant un concours public d'aménagement du territoire et de nouvelles études indépendantes;
3. Tenir une nouvelle consultation sur le projet révisé;
4. Planifier le processus de changement de zonage en étapes indépendantes et en fonction de l'état d'avancement du projet;
5. Implanter des mécanismes de consultation en continu auprès de la population puisqu'il s'agit d'un projet s'échelonnant sur 20 ans.

Merci de votre attention!

projetudm@hotmail.com

CONSULSTAT <[REDACTED]@[REDACTED]>

2007-04-13 01:31

A : estellebeaudry@ville.montreal.qc.ca

Objet

Pour M Beauchamp: Documents complémentaires Mémoire Comité Citoyens-Gare de triage

Bonjour M Beauchamp,

Tel que brièvement discuté après la rencontre de présentation des mémoires d'hier, le 12 avril, je vous transmets ci-joint un document produit dans le cadre du Projet participatif d'aménagement du quartier Myrand (campus Université Laval), piloté par le Groupe interdisciplinaire de recherches sur les banlieues de l'École d'architecture de l'U Laval. (l'ensemble de la documentation de ce projet peut être consulté au [HTTP://www.pacte.ulaval.ca](http://www.pacte.ulaval.ca)

Ce projet de concertation vient tout juste d'arriver à terme (27 février dernier) et illustre bien les phases, les protagonistes et les mécanismes empiriques de concertation qui permettent de produire une solution consensuelle à propos du plan d'aménagement d'une friche urbaine.

Le terrain aménagé apparaît d'une superficie similaire à celle de la gare de triage, mais le caractère systématique participatif et inclusif de la démarche de concertation fait apparaître cette dernière comme l'antonyme de la façon de faire de l'UdeM... Le résultat est d'ailleurs spectaculairement différent! Certes, cette démarche n'incluait pas un concours d'aménagement à l'échelle internationale ou nationale mais, comme le soulignait M Bruno Richard lors de la séance du 11, des mécanismes existent pour allier ce type de démarche un exercice de concertation systématique.

Merci de porter attention à ce complément d'information,

Cordialement

Marc Dumont
Comité Citoyen-Gare de triage



PACTE_U Laval devoilement_final Projet Myrand

Projet

PARTICIPATIF D'AMÉNAGEMENT DU CAMPUS, TERRITOIRE EST

PACTE Myrand

UNIVERSITÉ
LAVAL
GIRBa



Concevoir un nouveau quartier universitaire à Québec

Portrait d'une démarche d'aménagement participatif

Dévoilement du plan de quartier

Mercredi 28 février 2007

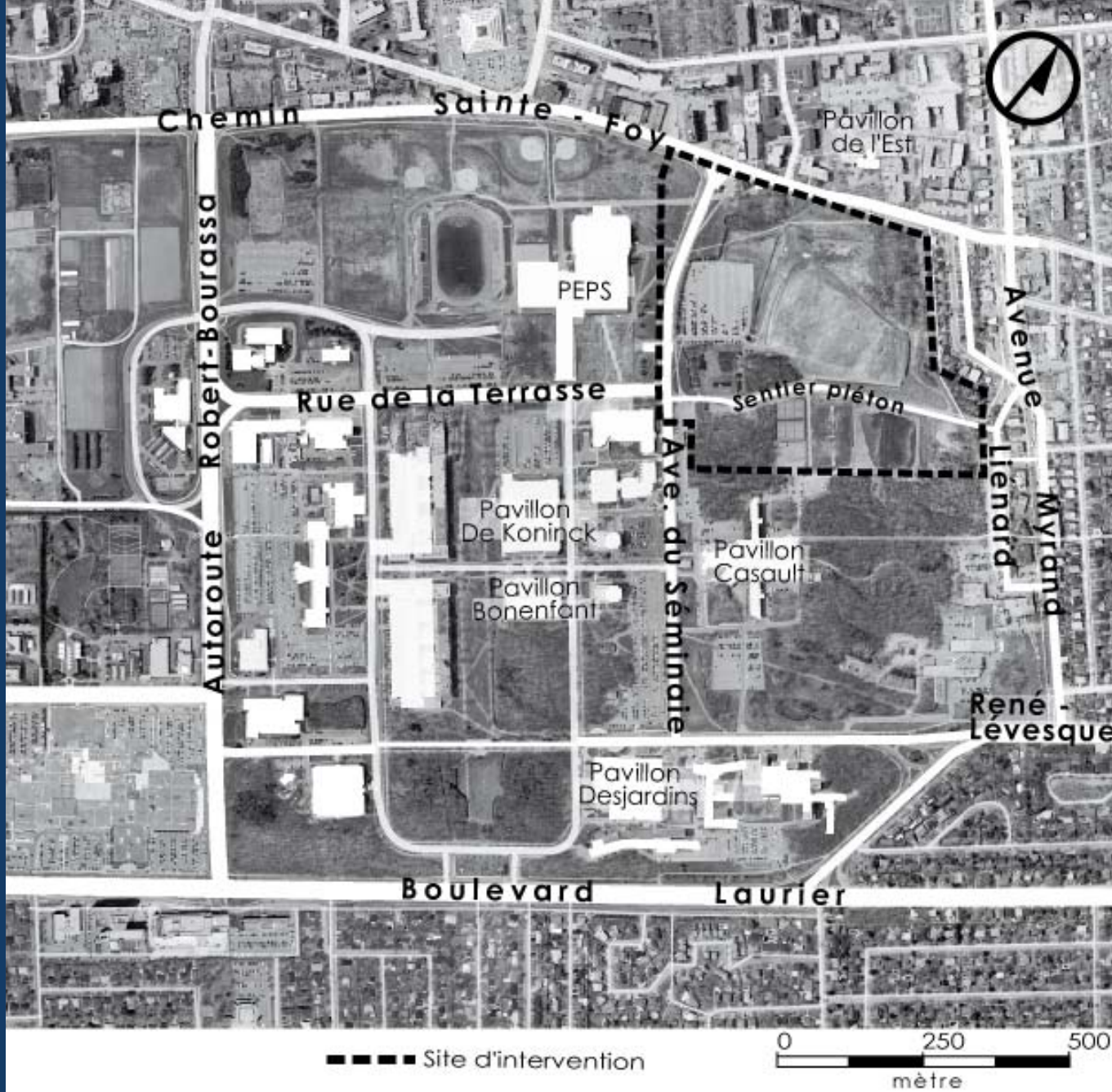
Groupe Interdisciplinaire de Recherches sur les Banlieues
École d'architecture, Université Laval

Contenu

- 1 Objectifs de la rencontre
- 2 Le mandat du GIRBa
- 3 La démarche participative
- 4 Le plan de quartier

1

Contexte d'intervention et mandat

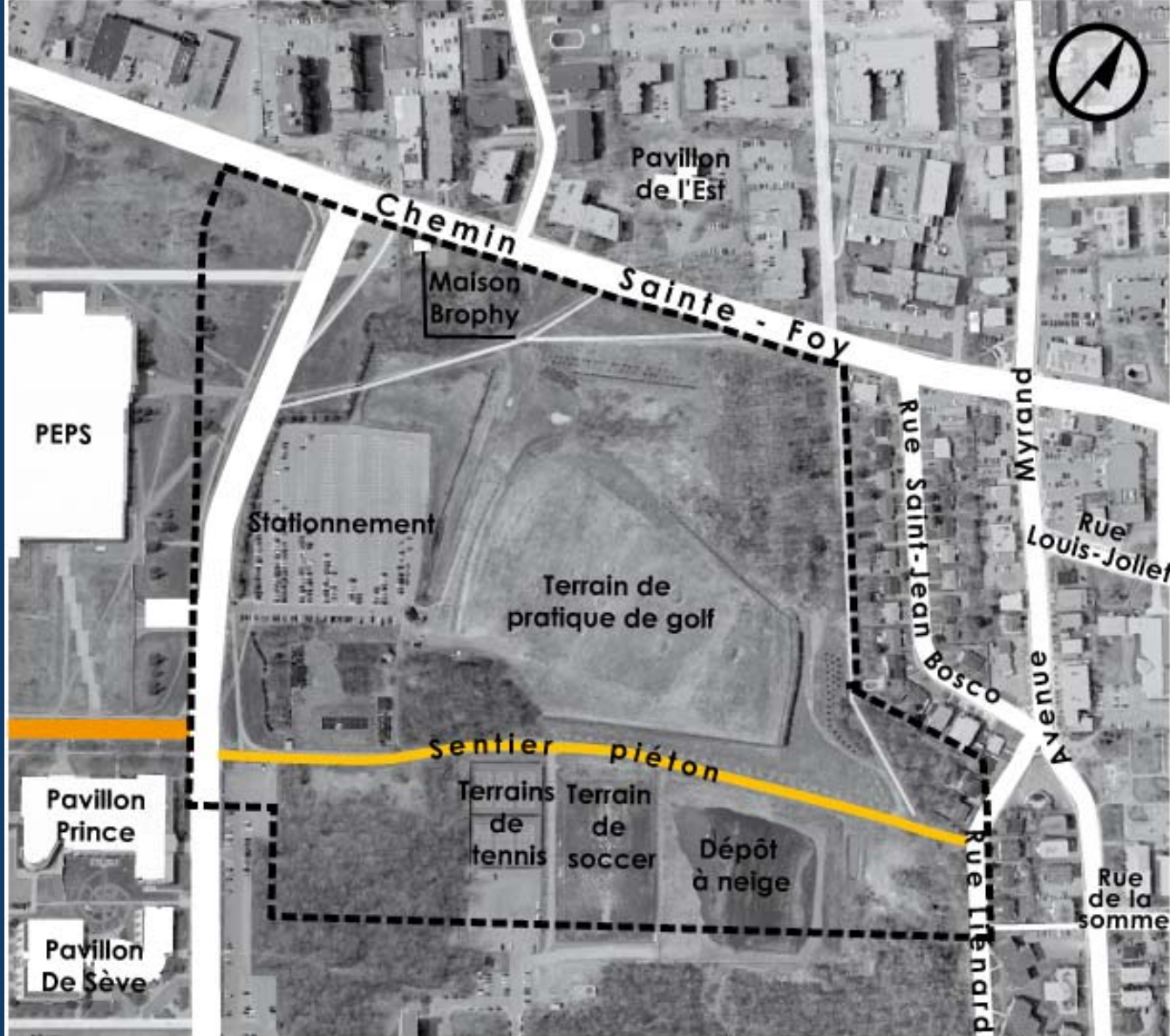


Projet PACTE Myrand

PARTICIPATIF D'AMÉNAGEMENT DU CAMPUS, TERRITOIRE EST

GIRBa

UNIVERSITÉ
LAVAL



- Prolongement de la rue de la Terrasse
- Rue de la Terrasse
- Site d'intervention

Projet PACTE Myrand

PARTICIPATIF D'AMÉNAGEMENT DU CAMPUS, TERRITOIRE EST

Mandat du GIRBa pour PACTE

1. **Orchestrer une démarche** visant à réaliser le plan de quartier en collaboration étroite avec les principaux acteurs concernés.
2. Avec des représentants des groupes d'acteurs, **construire un consensus** autour d'une vision et de grandes orientations pour ce quartier, ainsi que des objectifs d'aménagement et moyens d'action à mettre en oeuvre pour les atteindre.
3. **Valider ce « consensus »** auprès de la communauté universitaire à travers une consultation Internet.
4. **Concevoir et dessiner le plan de quartier** proprement dit lors d'une session intensive de travail collaboratif.
5. **Finaliser la mise en forme du plan de quartier** et rédiger le rapport l'accompagnant.

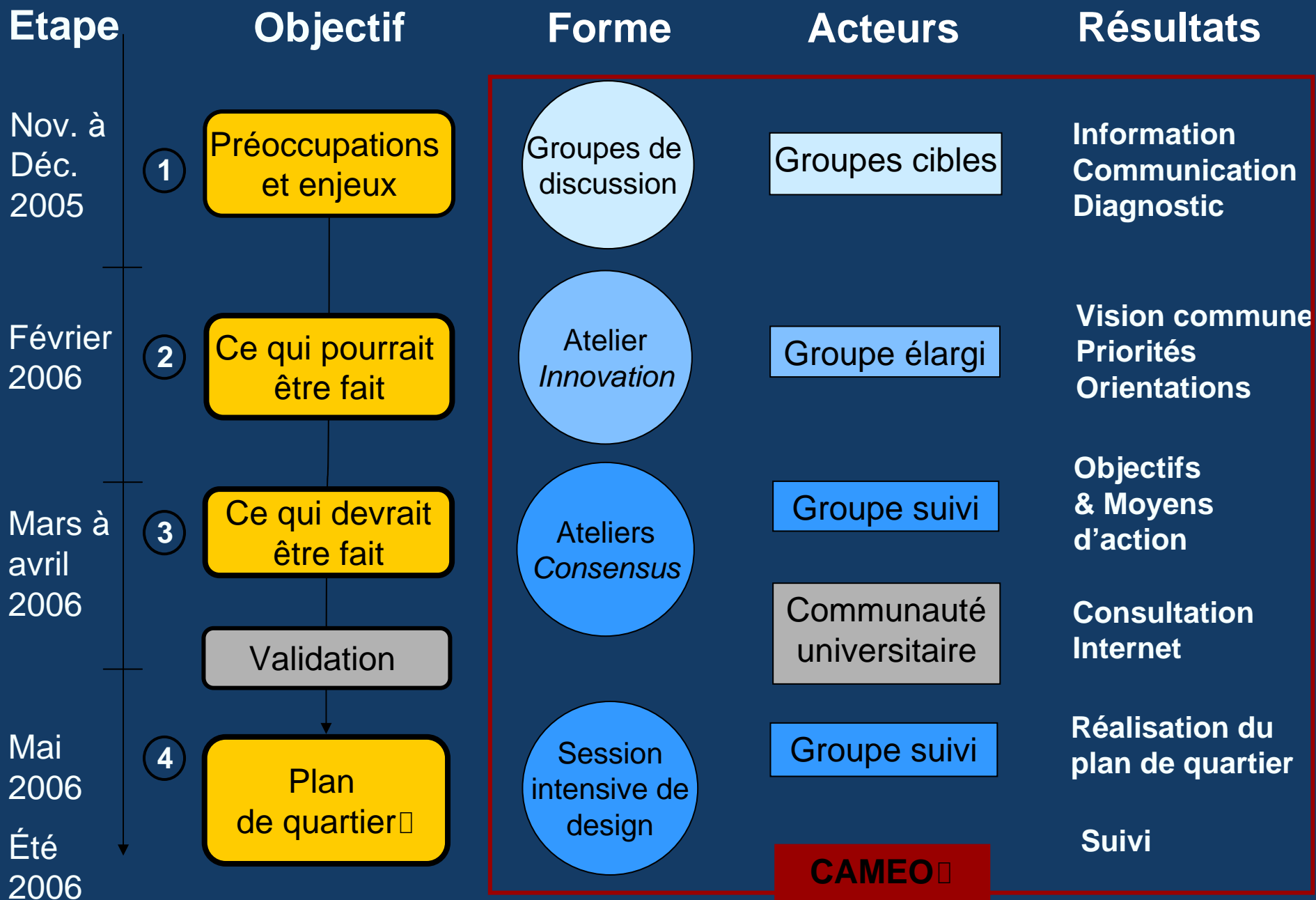
Principales balises fixées par le CAMEO

Comité d'aménagement et de mise en oeuvre

1. L'Université demeure propriétaire du terrain; le sol sera offert au prix du marché, sans gratuité, par contrats d'emphytéose
2. L'Université tient à développer **un milieu de vie complet** qui arrime **mixité** sociale et fonctionnelle
3. L'Université ne prévoit pas la construction de résidences étudiantes traditionnelles, mais bien **des logements.**
4. L'Université prévoit éliminer ou relocaliser quelques équipements en place
 - champ de pratique de golf + terrains de sport
 - dépôt à neige
 - stationnement 800 places

2

La démarche participative



Étape 1 Consultation auprès de groupes cibles

Présentation du Projet PACTE et identification des enjeux

Novembre 2005 à janvier 2006

Étape 1- Information et enjeux (GROUPE CIBLES)



- Lancement
- 12 rencontres de discussion avec 11 groupes d'acteurs
- 9 « portes ouvertes » (Centre des loisirs de quartier)
- 116 participants

Projet

Participatif d'Aménagement du Campus
Territoire Est

PACTE Myrand

Votre quartier...

Vos idées!



www.pacte.ulaval.ca

656-2131 poste 2761



UNIVERSITÉ
LAVAL

GIRBa

Projet

PARTICIPATIF D'AMÉNAGEMENT DU CAMPUS, TERRITOIRE EST

PACTE Myrand



[Accueil](#)
[Mission](#)
[Démarche](#)
[Étapes](#)
[Participants](#)
[Documents](#)
[Indicateurs](#)
[Liens](#)
[Contact](#)

[Plan de quartier](#)

[Enquête Internet](#)

Mise à jour : 18.12.2006

Un nouveau quartier sur le campus !

Le **Projet PACTE Myrand** est un projet d'aménagement participatif lancé par l'Université Laval à l'automne 2005 et orchestré par le Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues ([GIRBa](#)).

L'Université Laval projette d'aménager de manière participative **un nouveau quartier résidentiel mixte, comprenant à la fois des logements et des services**, dans le **secteur nord-est** du campus, près de l'avenue Myrand.

Plus qu'une consultation, cette démarche participative d'aménagement visait la construction graduelle d'un consensus sur la meilleure stratégie de planification à mettre de l'avant. L'objectif de cette démarche était de produire un [plan de quartier](#) détaillé.

Le plan de quartier est en cours de réalisation. Il sera disponible sous peu.

[Photo aérienne du secteur concerné](#)

[Menu principal](#)

Étape 1- Information et communication

Les groupes cibles

- Étudiants de l'Université Laval
- Professeurs et employés de l'Université Laval
- Responsables des services à la communauté universitaire
- Résidants voisins et membres de la collectivité
- Commerçants et agents de développement économique
- Gestionnaires d'organismes publics
- Organismes environnementaux
- Professionnels de l'aménagement et promoteurs

Rencontre avec étudiants 24 nov. 05



Étape 1- Information et communication

Diagnostic et enjeux

No	Thème	Sous-thème	ENJEUX
1	Circulation		Limiter la circulation
2	Circulation		Favoriser les transports en commun ou autres moyens alternatifs (bus, navette électrique, vélo, voies partagées, etc.)
3	Circulation		Développer une véritable politique des transports (avec incitatifs pour le transport en commun)
4	Circulation		Consolider le réseau cyclable et créer d'autres pistes
5	Circulation		Favoriser, améliorer et prioriser la circulation à pied sans toutefois refuser l'auto
6	Circulation		Réduire la vitesse des voitures
7	Circulation		Faire de Myrand une connexion urbaine entre la haute et la basse ville
8	Connexions	Accessibilité	Faciliter l'accessibilité aux services de proximité (garderies, épiceries, etc.) pour les femmes
9	Connexions	Accessibilité perméabilité	Briser la barrière psychologique des limites du campus: améliorer les portes d'entrée
10	Connexions	Accessibilité universelle	Adapter le quartier aux divers besoins d'accessibilité pour les handicapés, les personnes du 3e âge, les jeunes familles et les personnes à mobilité réduite
11	Connexions et accessibilité aux lieux	Centralité	Faire de l'avenue Myrand l'axe porteur commercial et structurant de l'ensemble du quartier; doter le quartier Myrand de son "poumon" manquant pour lui redonner de la vitalité; faire de Myrand un carrefour
12	Environnement		Conserver les zones boisées et naturelles existantes
13	Environnement		Développer l'aspect écologique, le caractère vert et durable
14	Environnement		Préserver la faune (canards, oiseaux)
15	Financement		Éviter de contraindre les promoteurs par des critères de design
16	Image	Identité	Refléter l'identité de l'Université Laval et le sentiment d'appartenance
17	Image	Identité	Créer une ambiance universitaire soutenue par des aménagements et le développement d'une culture universitaire
18	Image	Identité	Créer un milieu de vie avant tout

- Synthèse et classification par le GIRBa de 128 enjeux autour de 10 thèmes

Étape 2

« Ce qui pourrait être fait »
Définir une vision commune

11 février 2006

Étape 2 - Atelier innovation

Définir les enjeux prioritaires



Étape 2 - Atelier innovation

Visions d'un quartier universitaire



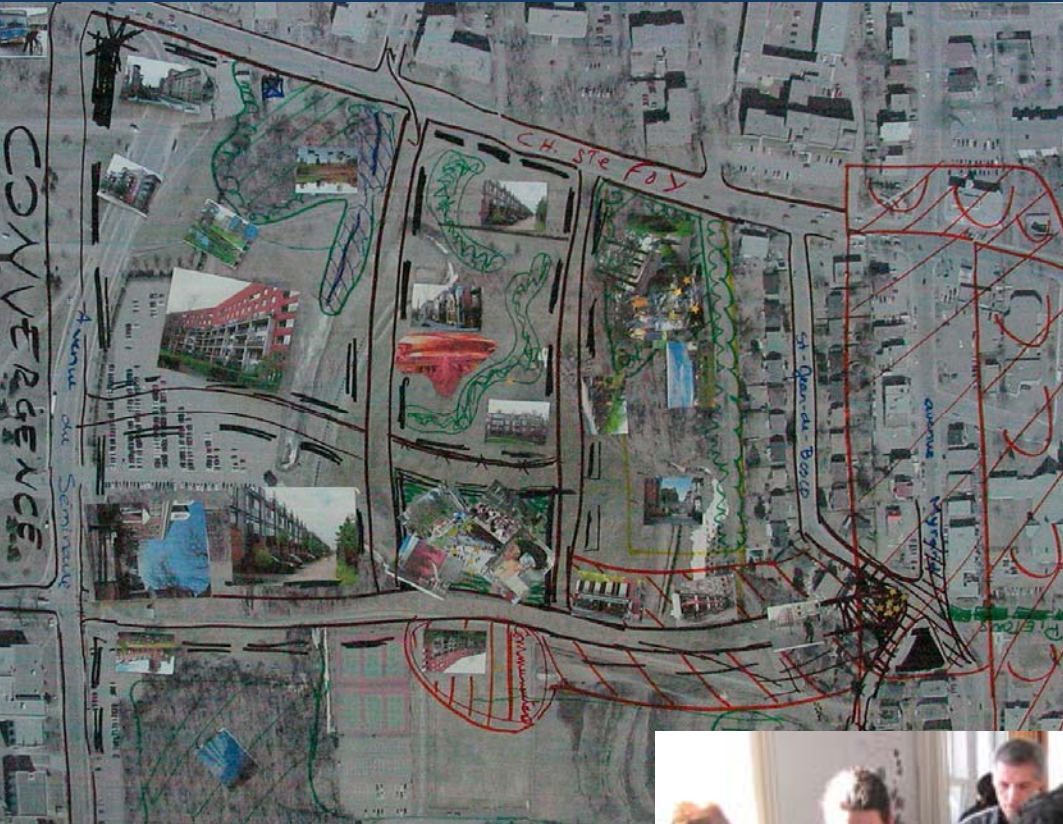
Étape 2 - Atelier innovation

Transposition des visions sur le site



Étape 2 - Atelier innovation

Exemple de vision



Étape 3

**« Ce qui devrait être »
Concrétiser la vision**

Vendredis 10 mars, 31 mars et 28 avril 2006

Atelier Consensus 1

Définir ensemble les **objectifs d'aménagement** du nouveau quartier et les **moyens d'action** pour les réaliser



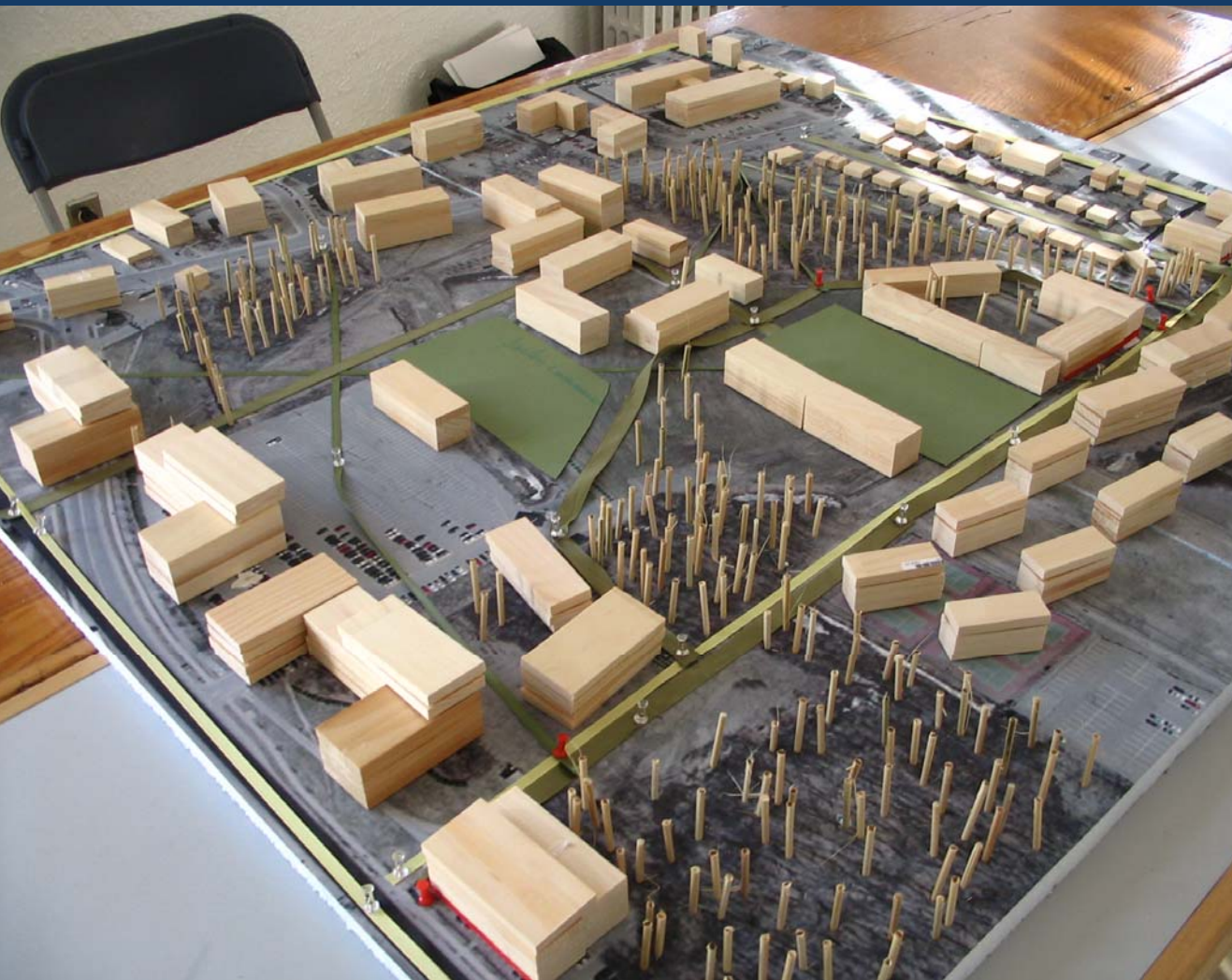
Atelier Consensus 2

4 hypothèses d'aménagement pour le futur quartier en lien avec la vision commune et ses grandes orientations



Atelier Consensus 2

Hypothèse en maquette



Atelier Consensus 3

Validation des moyens d'action à mettre en oeuvre



Tables de discussion

- Vote en plénière sur chacun des moyens d'action



La Consultation Internet

« Élargir et valider le consensus »
L'avis des membres
de la communauté universitaire

24 avril au 15 mai 2006

La Consultation Internet



Un nouveau quartier sur le campus ?

Je m'implique et je clique!

**Enquête Internet
aux membres de la communauté universitaire
concernant l'aménagement d'un quartier résidentiel
dans la portion Nord-Est du
Campus de l'Université Laval**

Consultation Internet

Des répondants intéressés

- **721 membres de la communauté universitaire active** ont répondu au questionnaire en ligne
- **Groupe très concerné par le futur quartier**, optimiste quant au potentiel de bonification du campus et en partie intéressé à y vivre

Étape finale

« Dessiner le plan de quartier »

Session intensive de design participatif

24 et 25 mai 2006

Session intensive de design participatif

Jour 1 : élaboration de 2 hypothèses



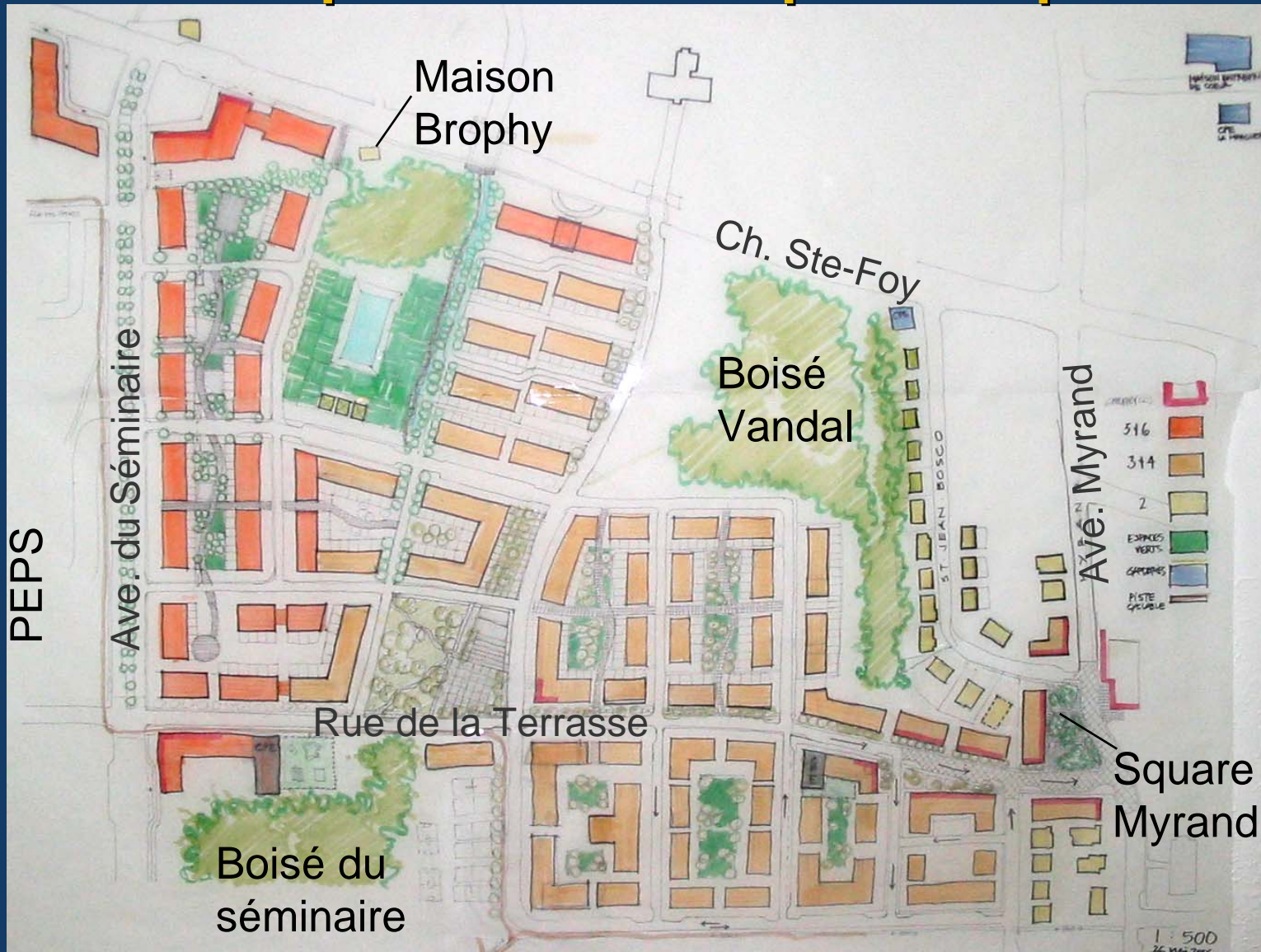
Session intensive de design participatif

Jour 2: plan d'ensemble et plans de secteurs



Session intensive de design participatif

Jour 2: Esquisse finale du plan de quartier



Les résultats

Enjeux et objectifs d'aménagement
+
Plan de quartier

La vision du quartier et ses orientations

Un quartier intégré à la ville

- Intégration aux quartiers voisins
- Contribution à la revitalisation de l'avenue Myrand comme carrefour de services
- Mise en réseau du transport en commun

La vision du quartier et ses orientations

Un quartier intégré à la ville

- Intégration aux quartiers voisins
- Contribution à la revitalisation de l'avenue Myrand comme carrefour de services
- Mise en réseau du transport en commun

Un quartier vert

- Un milieu pour piétons et cyclistes d'abord, facilitant l'usage du TC et la multi-modalité
- Des aménagements qui protègent et mettent en valeur les boisés
- Des stratégies d'habitation écologiques (énergie passive, toitures vertes, récupération des eaux de pluie, compostage etc.)

La vision du quartier et ses orientations

Un quartier intégré à la ville

- Intégration aux quartiers voisins
- Contribution à la revitalisation de l'avenue Myrand comme carrefour de services
- Mise en réseau du transport en commun

Un quartier vert

- Un milieu pour piétons et cyclistes d'abord, facilitant l'usage du TC et la multi-modalité
- Des aménagements qui protègent et mettent en valeur les boisés
- Des stratégies d'habitation écologiques (énergie passive, toitures vertes, récupération des eaux de pluie, compostage etc.)

Un quartier identitaire

- De nouvelles entrées au campus et au quartier
- Des places, petits commerces (garderies, cafés-terrasses), jardins communautaires et équipements de jeux pour enfants
- Des logements abordables et des services à la communauté

La vision et les grands enjeux

Les accès et les connexions aux campus et quartiers voisins

L'identité « écologique » du nouveau quartier universitaire

Les commerces, les services et les espaces publics

Les types et les densités de logement, la rentabilité versus l'abordabilité

Enjeux et objectifs principaux d'aménagement

Accès et connexions aux campus et quartiers voisins

- Aménager des voies reliant efficacement nouveau quartier avec campus et quartiers voisins
- Résoudre la connexion avec l'avenue Myrand
- Desservir le nouveau quartier par un réseau de rues privilégiant les déplacements à pied et à vélo

Enjeux et objectifs principaux d'aménagement

Commerces, services, espaces publics et qualité de vie

- Compléter et consolider l'offre commerciale et de services déjà existante aux abords du nouveau quartier
- Aménager des espaces publics bonifiant la qualité du milieu

Enjeux et objectifs principaux d'aménagement

Identité « écologique » d'un nouveau quartier universitaire tourné vers l'avenir

- Privilégier une architecture et des aménagements soutenant des pratiques écologiques innovantes comme image de marque
- Appliquer une politique de stationnement orientée sur des principes écologiques
- Concevoir des aménagements et une architecture qui renforcent l'identité de UL et le sentiment d'appartenance
- Assurer une ambiance universitaire au nouveau quartier

Enjeux et objectifs principaux d'aménagement

Logement, densité, rentabilité

- Proposer des gabarits d'immeubles favorisant des densités nettes assurant la qualité des services offerts
- Relever le défi de la cohabitation entre logements au prix du marché et logements abordables
- Proposer une variété d'immeubles adaptée aux besoins de la clientèle universitaire

3



Plan de quartier

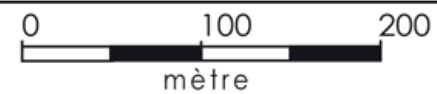
Le plan de quartier



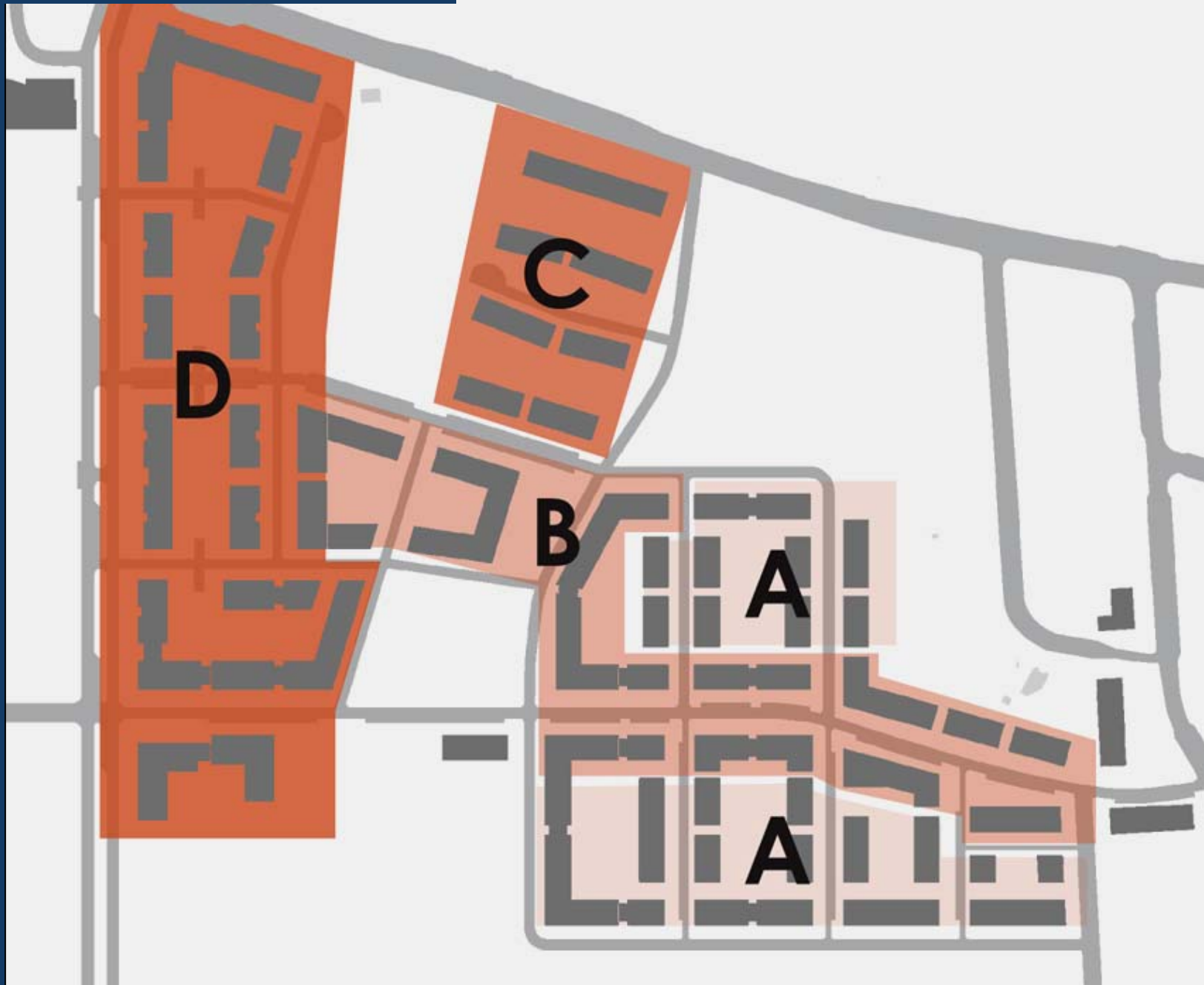
Les usages dans le quartier



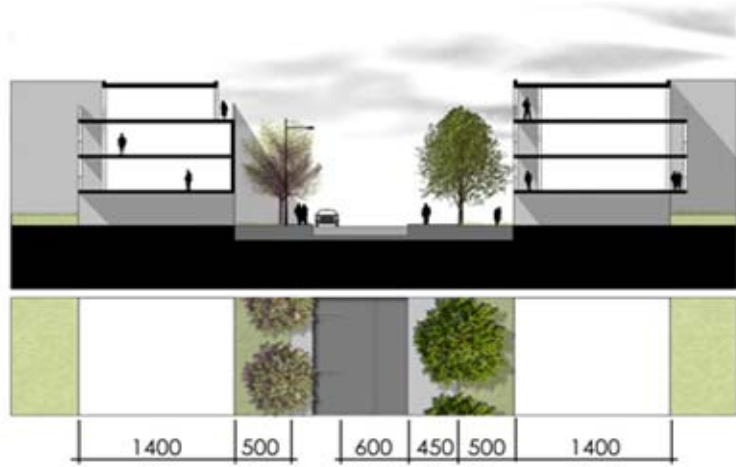
- | | | | |
|---|-----------------------------|---|-----------------------------|
|  | Résidentiel - 10 étages |  | Commercial (Rez-de-chausée) |
|  | Résidentiel - 5 et 6 étages |  | Centre de la petite enfance |
|  | Résidentiel - 4 étages |  | Incubateurs d'entreprises |
|  | Résidentiel - 3 étages | | |



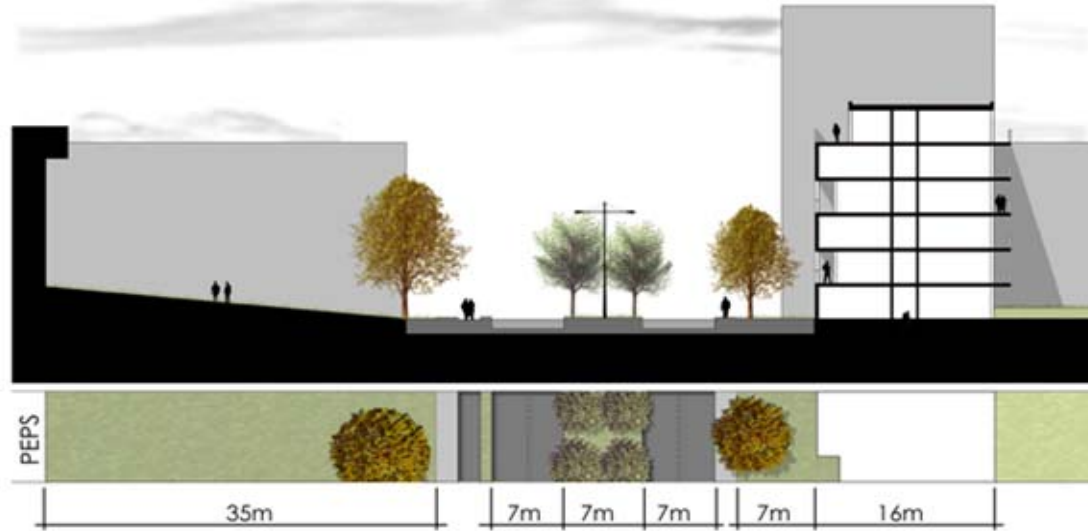
Les types d'habitation



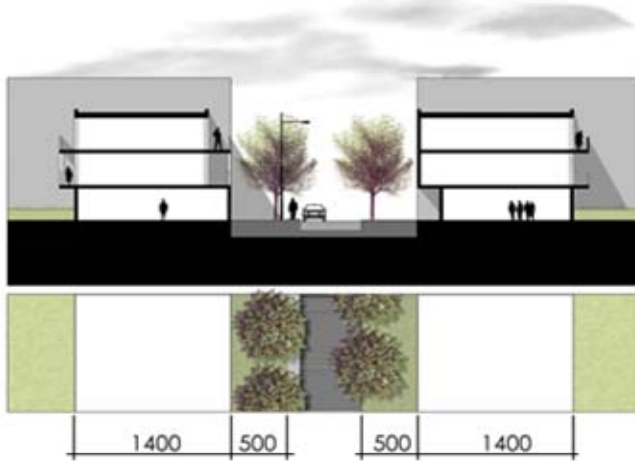
Les gabarits d'immeubles d'habitation



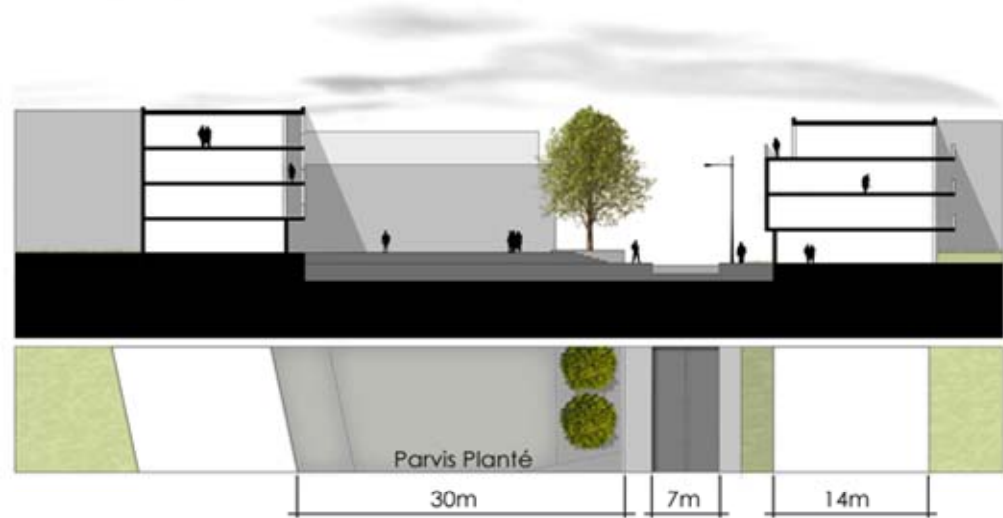
Rue de la Terrasse



Avenue du Séminaire



Rue résidentielle



Rue du Pavillon de l'Est



Des espaces
verts
en réseau

Un quartier pour la
marche, le vélo et le
transport en commun



piste cyclable



Quelques données

Résidentiel

+/- 1500 logements
51% de la superficie



Espaces publics

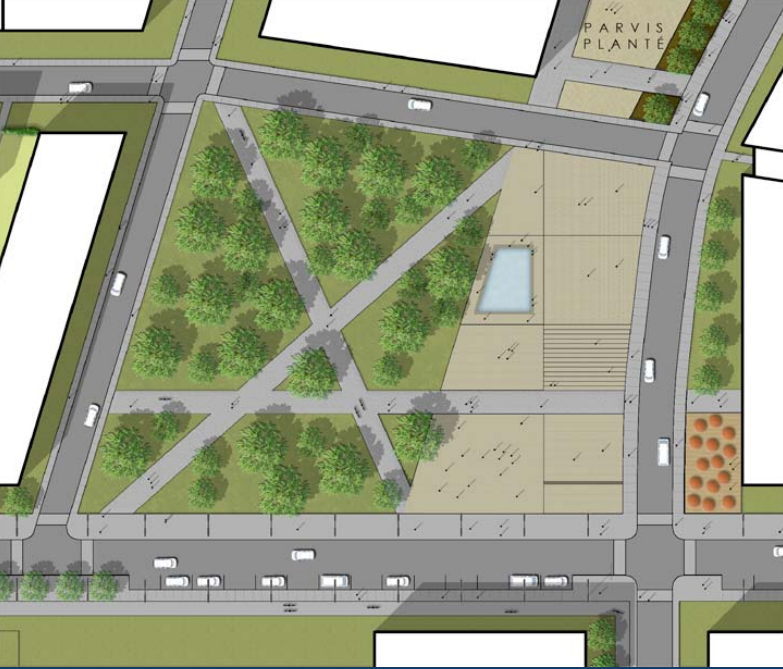
Parcs, places,
jardins, bassin
rétention, tennis
31% de la superficie

Rues et voies cyclables

18% de la superficie

Une nouvelle entrée au campus à l'intersection du Chemin Sainte-Foy





Une place publique au
coeur du quartier



Le Square Myrand



4

Bilan de la démarche participative

Bilan

Plus qu'un plan d'aménagement

- Un plan qui bonifie le campus et ses interfaces avec les quartiers voisins, au-delà des limites du site d'intervention
- Une belle initiative de la part de l'Université Laval:

une démarche de conception exemplaire intégrant la communauté élargie.



Projet

PARTICIPATIF D'AMÉNAGEMENT DU CAMPUS, TERRITOIRE EST

PACTE Myrand

[Accueil](#)[Mission](#)[Démarche](#)[Étapes](#)[Participants](#)[Documents](#)[Indicateurs](#)[Liens](#)[Contact](#)[Plan de quartier](#)[Enquête Internet](#)

Mise à jour : 18.12.2006

Un nouveau quartier sur le campus !

Le **Projet PACTE Myrand** est un projet d'aménagement participatif lancé par l'Université Laval à l'automne 2005 et orchestré par le Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues ([GIRBa](#)).

L'Université Laval projette d'aménager de manière participative **un nouveau quartier résidentiel mixte, comprenant à la fois des logements et des services**, dans le **secteur nord-est** du campus, près de l'avenue Myrand.

Plus qu'une consultation, cette démarche participative d'aménagement visait la construction graduelle d'un consensus sur la meilleure stratégie de planification à mettre de l'avant. L'objectif de cette démarche était de produire un [plan de quartier](#) détaillé.

Le plan de quartier est en cours de réalisation. Il sera disponible sous peu.

[Photo aérienne du secteur concerné](#)

Plan de quartier téléchargeable

[Menu principal](#)