



Avis sur le Plan directeur d'aménagement du Campus de la montagne

PRÉSENTÉ À
L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

PUBLIÉ LE
3 AVRIL 2021





Conseil régional de l'environnement de Montréal
Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
info@cremtl.org
www.cremtl.org

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal** (CRE-Montréal) est un organisme de bienfaisance indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal depuis 1996. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

D'entrée de jeu, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) tient à exprimer son appréciation favorable du Plan directeur d'aménagement du Campus de la Montagne (ci-après appelé « Plan ») et tient à souligner le travail important des divers professionnels et partenaires impliqués dans son élaboration.

En cette ère de changements climatiques, d'effondrement de la biodiversité mondiale et de pandémie, la valeur des grands espaces verts urbains nous est révélée de manière criante. C'est entre autres pourquoi nous nous réjouissons tout particulièrement du choix de l'institution universitaire de se doter d'un plan directeur d'aménagement orienté sur la consolidation du cadre bâti plutôt que sur son expansion, laquelle aurait pu se faire au détriment des milieux naturels du mont Royal. Plus encore, le Plan révèle des intentions de consolidation et de mise en valeur des milieux naturels, d'accroissement du couvert végétal et de gestion durable des eaux, en phase avec les défis de notre temps.

Le Plan n'est pas moins intéressant au chapitre de la mobilité, avec ses orientations d'aménagement visant à réduire la part modale de l'automobile, au bénéfice des mobilités collectives et actives. Le travail sur le stationnement, notamment la réduction des stationnements de surface et du nombre de cases, nous paraît une approche particulièrement judicieuse à poursuivre entre autres dans la perspective de l'atteinte de l'objectif de carboneutralité de l'Université de Montréal fixé pour 2040. Par ailleurs, l'aménagement prévu de l'axe de vie et de mobilité Est-Ouest, en plus de renforcer la cohérence d'ensemble des aménagements à l'échelle du campus, promet d'être favorable à des déplacements plus sécuritaires, conviviaux et fluides.

Dans le cadre de cet avis, nous souhaitons partager à la Commission un certain nombre de propositions, de pistes de réflexion susceptibles de bonifier et compléter le Plan.

1) Idées pour un campus résilient

À l'ère des changements climatiques, de la crise mondiale de la biodiversité et de la pandémie de COVID-19, la recherche de la résilience doit être une priorité pour toutes les grandes institutions de Montréal, à plus forte raison pour celles qui ont le privilège de cohabiter avec la montagne. L'Université en prend acte et traduit sa préoccupation pour l'environnement de différentes manières dans son Plan. Cela dit, la **résilience aux crises environnementales** comme telle ne devrait-elle pas apparaître parmi les principes directeurs du Plan ? Nous avons noté que la notion de résilience aux changements climatiques n'y apparaît que quatre fois en tout, et qu'elle n'est pas intégrée aux principes directeurs.

Si bâtir à proximité du plus important noyau de biodiversité du centre de l'île comporte ses exigences, cela présente également de belles opportunités d'innovation et de mise en valeur des

connaissances et des savoirs-faire de la communauté universitaire. Concernant les **projets d'agrandissement et de consolidation du bâti**, cela peut vouloir dire ceci:

- Prévoir l'aménagement de toits verts et/ou de projets d'agriculture sur l'ensemble des bâtiments à rénover ou à construire, en prenant toutefois soin d'encadrer ces projets par un ensemble de balises écologiques telles que :
 - opter pour les espèces végétales indigènes;
 - proscrire les espèces pouvant potentiellement coloniser et déséquilibrer les milieux naturels de la montagne;
 - concevoir les plans des toits verts et des jardins en tenant compte de leur relation à leur environnement immédiat et consolider, lorsque pertinent, leurs rôles de réservoirs de ressources pour la faune, d'habitat, de pas japonais dans un corridor de dispersion, etc.
- Éviter de dresser des barrières physiques dans les corridors de dispersion. Prévoir des concepts architecturaux perméables, qui aménagent, là où le besoin est documenté, des voies de passage (p. ex : bâtir une partie de l'édifice sur pilotis pour préserver un corridor de dispersion au sol).
- Éviter les matériaux ou les éclairages qui pourraient nuire à la faune (p. ex. : attention aux surfaces réfléchissantes; attention à l'intensité, à la direction, à la couleur et à la durée de l'éclairage).

La **réaffectation des espaces aujourd'hui dévolus au stationnement** ressort comme une idée forte du Plan. Il nous semble en effet important de réduire la superficie des stationnements de surface et le nombre total de cases sur le campus si l'on veut diminuer la part modale de l'automobile. Cela dit, devant certains projets d'agrandissement du cadre bâti qui exploitent cette idée de réaffectation du stationnement de surface, nous nous demandons si les projets sont optimaux et si les stationnements ne devraient pas être affectés à d'autres usages qu'à la construction :

- Pavillon de la Faculté de musique : Le Plan prévoit un agrandissement à l'est du pavillon existant, sur le stationnement de surface. Or, le caractère imposant de cet agrandissement (cinq étages) et sa localisation soulèvent certaines inquiétudes. Quels en seront les impacts sur les vues vers et depuis le parc Tiohtià:ke Otsira'kéhne et sur les milieux naturels qui le composent ? N'y aurait-il pas lieu d'envisager plutôt de *restaurer* le pavillon de la Faculté de musique existant, en minimisant l'agrandissement, pour ainsi récupérer l'espace de stationnement à d'autres fins ? À ce sujet, il a été soumis à notre attention que des propositions architecturales intéressantes ont été produites lors d'un [Grand atelier multidisciplinaire](#) organisé durant l'hiver 2020 à l'École d'architecture de l'Université de Montréal. Certaines d'entre elles, privilégiant l'intégration du bâtiment à son environnement en exploitant les espaces souterrains, indiquent qu'il est possible de répondre aux besoins de consolidation du cadre bâti tout en réaffectant les surfaces de

stationnement à des usages davantage adaptés au contexte paysager et écologique : expansion du parc, aménagement d'une zone tampon, place publique verdie, etc.

- Polytechnique : Le Plan présente le projet de construction d'un nouveau pavillon de de l'énergie durable et de l'économie circulaire sur le stationnement de surface qui se trouve à l'est du pavillon principal de Polytechnique. Il est intéressant d'y lire l'intention d'aménager, à l'est du nouvel édifice, un espace végétalisé, un milieu humide et un « parcours vert ». Cependant, nous ne pensons pas que ces nouveaux bâtiment (environ 38 000 pieds carrés) et aménagements naturels (environ 27 000 pieds carrés) permettront de réaliser le plein potentiel de consolidation de la Coulée verte.

À l'heure actuelle, les milieux boisés qui bordent le vaste stationnement à l'est du pavillon principal se présentent comme des bandes sinueuses dont la largeur se situe dans les 35-45 mètres au nord du stationnement et dans les 45-75 mètres au sud (figure 1). Cette configuration laisse entendre qu'il y a beaucoup d'habitat de lisière et peu d'habitat intérieur (figure 2) au nord et au sud du stationnement.



Figure 1. Milieux boisés à proximité du futur pavillon de Polytechnique.
(Source : Capture d'écran de Google Maps (31-03-2021))

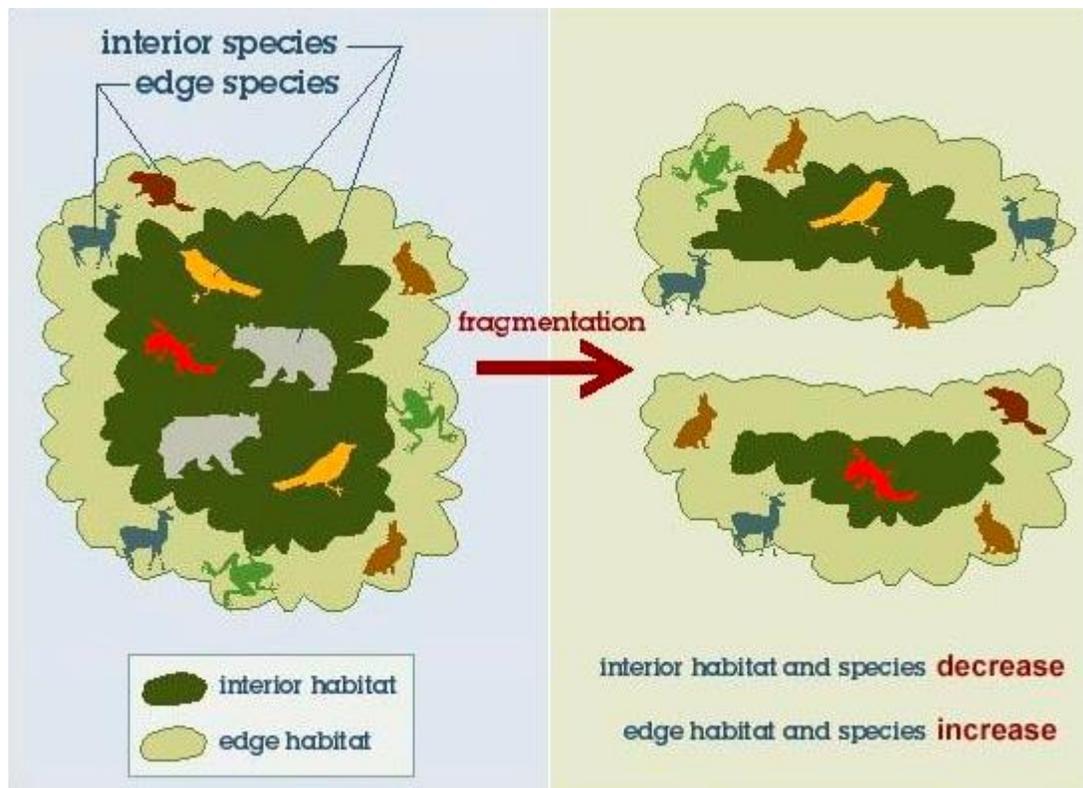


Figure 2. Représentation des proportions d’habitat intérieur et d’habitat de lisière dans un boisé de forme circulaire et dans un milieu de superficie équivalente, dont la fragmentation engendre des unités boisées linéaires, et les effets sur la biodiversité. (Source : <http://www.cef-cfr.ca/uploads/Membres/PHOTO2t.jpg>)

Or, en plus de se poser en barrière infranchissable et permanente entre ces bandes boisées (une barrière encore plus imperméable qu’un stationnement), le nouveau pavillon viendra bloquer définitivement tout potentiel d’élargissement de la bande boisée de 35 mètres s’écoulant entre Polytechnique et les résidences du 2350 boulevard Édouard-Montpetit.

Ainsi, à première vue, au lieu de situer le nouveau pavillon sur le stationnement à l’est du pavillon principal, nous pensons qu’il aurait été préférable que le projet prenne la forme d’un agrandissement à l’arrière du pavillon principal. Même en conservant quelques cases de stationnement directement à l’est du pavillon principal, il serait envisageable d’en convertir l’essentiel (environ 70 000 pieds carrés) en milieux boisés et humides, pour renforcer les rôles écologiques d’habitat et de corridor de dispersion de la Coulée verte. Cette solution présente également l’avantage de répondre aux préoccupations exprimées par d’autres acteurs au sujet de la préservation des vues.

Lorsque l’on parle de résilience et d’adaptation aux changements climatiques, la **gestion des eaux** est un élément incontournable. Nous comprenons que le Plan directeur de gestion des eaux pluviales (PDGEP) est en cours de révision suite à l’adoption du nouveau règlement 20-030 par la

ville de Montréal. N'ayant pas pu prendre connaissance de ce document à jour, nous souhaitons souligner certains éléments qui devraient selon nous être détaillés dans la nouvelle version du PDGEP :

- rôles des différentes infrastructures vertes (naturelles et aménagées) et connexion entre elles;
- relation montagne-campus : gestion des apports en eau en provenance de la montagne;
- stratégie de régulation des niveaux d'eau dans les milieux humides;
- contrôle de la qualité des eaux de ruissellement envoyées vers les milieux naturels;
- prise en compte des impacts des changements climatiques (régime de précipitations, vagues de chaleur).

Un autre domaine d'innovation qui devrait selon nous être intégré au Plan concerne la **gestion de la neige**. Partout sur l'île de Montréal, des bordures de milieux naturels subissent les stress des opérations de déneigement des surfaces minéralisées et d'amoncellement des neiges à la périphérie de celles-ci : branches cassées, sol compactés et perturbés, accumulation de cailloux, de sable et de sels de déglçage, eaux de fonte contaminées, etc. Parmi les alternatives innovantes qui pourraient potentiellement être appliquées sur le campus de l'Université de Montréal, notons :

- intégrer aux concepts architecturaux des nouveaux bâtiments et agrandissement la construction de [réservoirs souterrains de neige pour la climatisation du bâtiment durant l'été](#);
- faire évoluer les stationnements de surface (ceux qui devront être maintenus) vers des infrastructures plus perméables, comportant des ouvrages techniques et des aménagements phytotechnologiques pour la rétention et la filtration des eaux pluviales et des eaux de fonte de neige.

En effet, le **stationnement** est un important domaine d'innovation pour la résilience. Dans le cadre de son programme d'accompagnement des propriétaires de grands stationnements ([Campagne Stationnement écoresponsable](#)), le CRE-Montréal fait la promotion de la réduction des surfaces de stationnement et de leur transformation en infrastructures contributives à la lutte aux îlots de chaleur, à la gestion durable des eaux, à la biodiversité et aux mobilités douces, entre autres choses.

Enfin, nous tenons à saluer l'audace de l'Université de Montréal, qui a « renoncé à certains potentiels de développement acquis au dernier plan directeur d'aménagement de 1995 » pour mieux protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel dont elle a la charge. Or, le plan directeur d'aménagement s'inscrivant dans un horizon de quinze à vingt ans seulement, il nous apparaît primordial que l'Université pose des gestes concrets ayant pour effet de pérenniser cette volonté de préservation des milieux naturels. Certains participants à la présente consultation publique proposent que soient étudiés des scénarios d'intégration de certains milieux naturels du campus aux limites du parc du Mont-Royal. Nous voyons un grand intérêt à cette démarche, qui

devrait selon nous comprendre une analyse des obligations qu'établirait, pour l'Université, l'extension sur ses terrains des balises d'aménagement et de gestion qui s'appliquent au parc. D'autres avenues gagneraient à être explorées par ailleurs, notamment le don écologique, en autant qu'elles permettent d'instaurer une protection à très long terme, idéalement à perpétuité, des milieux naturels.

2) Idées pour un campus en mouvement, tout au long de l'année

Le Plan présente de multiples actions afin de bonifier la convivialité et la sécurité des déplacements piétons et cyclistes. L'axe de vie et de mobilité Est-Ouest est, en particulier, un élément structurant sur lequel doit s'appuyer un **réseau piétonnier et cyclable convivial, sécuritaire et cohérent à l'échelle de l'ensemble du site.**

Nous invitons l'Université à porter une attention particulière à plusieurs points :

- un réseau piéton et cycliste accessible hiver comme été ; on pourrait dans cette optique envisager le développement *un réseau blanc de mobilité active* auquel s'attache des pratiques de gestion (entre autres au niveau du déneigement des voies cyclables et piétonnes);
- un réseau qui permet de connecter les différents sous-secteurs du site;
- un réseau qui vise une accessibilité universelle; nous sommes sur ce point bien conscients des défis que peut poser la topographie du site.

Nous saluons également les efforts de réaménagement du chemin de la Rampe qui dans sa forme actuelle constitue une véritable cicatrice et une barrière sur le campus.

En complément des aménagements proposés dans le Plan, il nous apparaît important que l'Université de Montréal se dote d'un **plan de gestion de la mobilité** sur le campus. Ce « plan Mobilité » devrait entre autres favoriser :

- l'intégration des critères de l'[Attestation stationnement écoresponsable](#) développée par le CRE-Montréal dans chaque projet de réfection de stationnement de surface;
- une gestion efficace des stationnements: dans la perspective de réduire l'emprise des stationnements situés au sommet du mont Royal (Maison Smith, Lac aux Castors), les stationnements du campus pourraient être mis à disposition des visiteurs de la montagne, en particulier durant les fins de semaine et durant l'été alors que la fréquentation du campus est moindre;
- la mise en place de stratégies pour encourager le transfert modal des employés et étudiants accédant au campus en automobile;
- un arrimage avec la vision globale de l'accessibilité au mont Royal actuellement en cours de réalisation par le Bureau du mont Royal et à laquelle le CRE-Montréal contribue en tant que membre de la table de concertation du Mont-Royal.

La mise en service du REM, le prolongement de la ligne bleue sont des éléments qui vont favoriser et faciliter l'accès en transport collectif au campus. On peut donc supposer que la part des usagers du campus utilisant leur automobile devrait être à la baisse lorsque ces projets seront en fonction. Dans ce contexte en constante évolution, il nous apparaît judicieux de prévoir une **révision périodique des besoins en stationnement et des objectifs de réduction qui sont directement associés**.

Par ailleurs, le Plan présente une belle occasion de favoriser l'**aménagement de nouveaux points d'entrée au parc du mont Royal et d'ainsi mieux répartir les pressions sur les milieux naturels**. L'interface campus-montagne présente plusieurs occasions de favoriser cette perméabilité. Bien entendu, cela ne repose pas uniquement sur l'Université mais aussi sur les autres parties prenantes concernées (ville de Montréal, arrondissements de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et d'Outremont). On peut par exemple penser à un accès par l'arrière du pavillon de la Faculté de musique vers le chemin de ceinture, d'autant plus pertinent avec l'arrivée de la station Édouard-Montpetit du REM qui offrira un accès rapide aux portes de la montagne pour un grand bassin de population (centre-ville, ouest de l'île, rive Sud).

3) Idées pour un campus inclusif et fédérateur

Le Plan propose des transformations importantes, qui nécessiteront du temps et l'engagement d'une diversité d'acteurs. Il ne pourra réellement se concrétiser qu'au travers d'un dialogue constant entre l'Université et les différentes parties prenantes concernées par le site et ses abords. La complémentarité du Plan et des outils de planification, plans et différentes démarches en vigueur ou en développement, tant à la Ville de Montréal que dans les arrondissements, sera également déterminante.

Afin d'assurer un suivi du Plan et de maintenir le dialogue qui a prévalu durant tout le processus d'élaboration du document, nous recommandons :

- **la création d'un comité multipartite** incluant les acteurs municipaux, la CDPQ, la STM, des représentants de la société civile (inspiré, par exemple, des Amis de la montagne);
- **la publication de rapports périodiques présentant l'état d'avancement** de la mise en œuvre du Plan.

Ici, il convient d'insister sur la très grande importance de cocréation dès les premières étapes de conception, notamment de définition des structures et du plan de travail jusqu'à la mise en œuvre, pour garantir une réelle participation des Autochtones. Au-delà des marqueurs culturels autochtones qu'il est nécessaire de multiplier et de rendre visibles dans l'espace du campus pour en faire un lieu représentatif et sécuritaire (identification et mise en valeur de sites patrimoniaux et archéologiques, bâtiments intégrant les principes de design autochtone, noms de plantes écrits

en langues autochtones sur les panneaux d'identification, etc.), il importe de se mettre à l'écoute des multiples voix autochtones pour que leurs perspectives éclairent l'ensemble de la communauté universitaire dans des domaines aussi variés que : les manières de planifier un événement, d'élaborer une politique, de concevoir un outil de planification, de consulter les étudiantEs Autochtones, d'animer un lieu, de lire un paysage et de percevoir le sens du lieu, de faire l'expérience de la nature, de célébrer les cultures vivantes, de comprendre les dynamiques écologiques d'un site, de transmettre les connaissances, etc.

Nous félicitons l'Université de Montréal pour ses initiatives qui visent un rapprochement et une réconciliation avec les Autochtones, comme la mise sur pied d'un programme d'études autochtones, du comité « Place aux Premiers Peuples » et du parc Tiohtià:ke Otsira'kéhne. De plus, la séquence « connaître, inclure, comprendre et agir » présentée dans le Plan, en autant qu'elle soit mise en application, semble prometteuse. Par ailleurs, nous n'avons pas bien compris si des Autochtones ont été consultéEs, et si oui, par quels moyens, pour préparer le Plan soumis à notre attention aujourd'hui, que ce soit dans les phases d'élaboration des principes directeurs, des diagnostics disciplinaires, ou des solutions architecturales et d'aménagement proposées. Dans l'affirmative, félicitations pour cela aussi; dans le cas contraire, notons qu'il aurait été essentiel de le faire pour être cohérent avec le contenu du Plan et en assurer la validité.

En terminant, le CRE-Montréal remercie la Commission de l'attention qu'elle portera à ces quelques idées et demeure à sa disposition si des éclaircissements ou des compléments sont requis. Nous souhaitons également exprimer notre intérêt à soutenir les parties prenantes du Campus de la montagne dans leurs réflexions et actions à venir, dans la mise en œuvre du Plan.



50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.org
cremtl.org

suivez-nous!

