

**Repenser les transports pour une Ville (En)viable  
Pour un projet novateur du point de vue de la circulation**

**Projet de l'Université de Montréal  
Cour de triage d'Outremont**

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

**par**

**Marie Saint-Arnaud  
Citoyenne d'Outremont**

**Mars 2007**

## Campus Outremont – Université de Montréal

### Présentation

J'ai vécu à Outremont pendant dix ans au cours des vingt dernières années. Étant étudiante, j'ai habité sur la rue Hutchison et la rue Wiseman. Après plusieurs années vécues à la campagne, je suis revenue m'installer sur la rue St-Cyril avec ma fille. Puis, je suis déménagée sur la rue Outremont où nous habitons depuis deux ans. Ma fille a fréquenté l'école primaire et l'école secondaire du quartier. Nous profitons pleinement de la piscine Kennedy pendant l'été où nous prenons plaisir à rencontrer nos voisins. Bref, nous apprécions la qualité de notre vie urbaine à Outremont et l'on peut dire que nous sommes bien intégrés à notre communauté, puisque nous y sommes toujours revenues.

Le projet de l'Université de Montréal dans la cour de triage d'Outremont m'interpelle à trois niveaux : 1) le projet affectera personnellement la qualité de ma vie quotidienne car il modifiera mon environnement de manière dramatique par l'augmentation de la circulation automobile, du bruit et de la densité de la population qui fréquentera le quartier; 2) étant moi-même biologiste et candidate au Doctorat en sciences de l'environnement de l'UQAM, le projet interpelle autant mon système de valeurs et mes convictions socio-environnementales que mes compétences professionnelles; 3) le projet fait appel à mon sens des responsabilités sociales, au niveau financier, tant pour mon propre porte-feuille que pour celui des générations futures. Je dirais donc que mes préoccupations au regard du projet dépassent de beaucoup le syndrome du « pas dans ma cour ».

J'ai participé aux audiences publiques sur le projet ainsi qu'aux ateliers thématiques. J'ai posé des questions sur l'augmentation de la circulation, la zone d'étude et l'accès au site, sur la représentation des femmes dans des postes décisionnels entourant le projet (!) et enfin sur le concept de concertation ainsi que sur le temps alloué pour élaborer des propositions alternatives. Je me suis présentée à une réunion du Conseil de l'arrondissement d'Outremont pour demander au maire de protéger la qualité de vie de ses citoyens, enfin j'ai écrit une lettre à mon journal local (voir annexe) et je me suis joint à un groupe de citoyens pour partager mes préoccupations et inciter l'Université de Montréal à modifier son projet pour faire mieux. À cet effet, le mémoire du Comité citoyens – Gare de triage d'Outremont que j'ai co-signé aborde un ensemble de préoccupations partagé par plusieurs citoyens d'Outremont. Tout en appuyant l'ensemble de ces revendications, j'insisterai ici sur l'aspect circulation et accès au site.

### Innover

À mon avis, une institution du savoir comme l'Université de Montréal a un devoir d'innovation. Ainsi, dans ses intentions d'expansion immobilière, l'Université devrait faire preuve d'imagination et se positionner à l'avant-garde du développement urbain à l'échelle mondiale, devenir un modèle d'intégration communautaire, tant au niveau de l'aménagement du site que des espaces verts, des transports que de l'architecture des bâtiments.

Il ne suffit pas de construire des bâtiments certifiés LEED et d'utiliser le langage à la mode du développement durable pour faire de ce projet une initiative novatrice. En effet, pour avoir suivi l'évolution et la récupération de ce concept par de trop nombreux politiciens et développeurs

depuis le dépôt du Rapport Brundtland en 1988, je peux affirmer que pour favoriser le développement durable, il faut innover au niveau de la protection de l'environnement, dépasser les discours et passer à l'action. Ceci représente un défi de taille pour les développeurs.

### **185 000 m<sup>2</sup> à aménager**

Une aubaine, une opportunité, une chance, un terrain de jeu pour l'innovation. Il reste très peu de territoire vierge à Montréal pour le développement de nouveaux projets. C'est pourquoi c'est une responsabilité sociale que d'en tirer le meilleur avantage.

### **Améliorer le projet**

De manière générale, on peut sans doute dire que la population se range derrière l'idée qu'il fallait mettre en valeur le site de la gare de triage d'Outremont pour résoudre un ensemble d'irritants associés aux activités ferroviaires. L'achat du terrain par l'Université de Montréal est donc généralement bien vu. Mais ce soutien de principe de la part des citoyens ne donne pas à l'Université toute liberté pour l'aménagement du site puisque : 1- Le site sera aménagé avec des fonds publics; 2- L'Université a une responsabilité sociale de prendre en compte l'intégration du projet dans le milieu bâti environnant et dans la vie communautaire des quartiers voisins; 3- En souscrivant aux principes de développement durable, l'Université a le devoir d'innover en matière de protection de l'environnement pour les générations futures.

Plusieurs centaines de personnes se sont mobilisées pour participer aux consultations publiques. La très grande majorité des intervenants qui ont pris la parole ont exprimé des préoccupations importantes qui vont dans le sens des trois principes énoncés ci-dessus et ont demandé des modifications pour améliorer le plan général d'aménagement et l'accès au site. À ce titre, les nombreux experts invités aux différents ateliers thématiques étaient presque unanimes sur la nécessité d'améliorer le projet pour faire mieux que ce qui était proposé.

### **La circulation et l'accès au site**

Les audiences publiques ont démontré que le projet de l'Université suscite énormément d'inquiétudes en ce qui concerne la circulation et l'accès au site. Plusieurs propositions intéressantes ont été formulées au cours de la période de consultation. Enfin, comme plusieurs participants, je suis d'avis qu'il faut empêcher l'accès au site par les rues du quartier d'Outremont et favoriser un accès par les rues Bates et Parc. Nous laisserons aux experts le soin de proposer une nouvelle configuration pour l'accès au site. Je me contenterai ici de résumer certaines des préoccupations que je partage avec plusieurs citoyens ayant participé aux consultations publiques et de faire quelques remarques générales.

### **Élargir la zone d'étude**

La zone d'étude pour les mesures de circulation a été délimitée de manière inadéquate et dénote une absence de sensibilité à l'égard de la dynamique familiale d'Outremont et de la sécurité de nos enfants. En effet, les scénarios de déplacement ont été réalisés sur un territoire restreint au nord, par la rue Van Horne. Il faut étendre la zone d'étude à la portion sud de la rue Van Horne, dans le quadrilatère délimité par les rues Rockland/Parc et Ducharme/Bernard, puisqu'on peut s'attendre à une augmentation de la circulation en provenance du Centre-Ville en passant par Côte Ste-Catherine. De plus, pour ne citer que la portion des rues situées entre Van Horne et Bernard, il faut prendre en compte la présence de plusieurs écoles qui sont un pôle de l'activité familiale d'Outremont et le fait que plus de mille enfants de moins de 12 ans circulent quotidiennement dans ce quadrilatère.

Pour ne citer que les plus connues, voici le nom des écoles et garderies identifiées dans le quadrilatère Rockland/Parc et Ducharme/Bernard.

École primaire Lajoie : 1274, ave Lajoie (entrée des élèves, rue Outremont)

École primaire Guy-Drummond : 1475, ave Lajoie

Collège Stanislas : 780, boul. Dollard

École Bais Tziporah, 940, ave Outremont

Taldos Yakov Yosef : 1235, ave Ducharme

Centre de la petite enfance Champagneur: rue Lajoie

École Montessori : rue Van Horne

De plus, l'étude sur la circulation indique que les comptages ont été effectués pendant une seule journée au mois de juillet sur la rue Stuart et au mois d'avril sur la rue Outremont. Il faut refaire des comptages au nord et effectuer de nouveaux comptages sur les rues au sud de Van Horne, en particulier sur les rue Outremont et Stuart pendant les heures d'ouverture et de fermeture des écoles pour démontrer qu'il serait une erreur de favoriser l'augmentation de la circulation sur ces rues.

### **Protéger nos enfants**

Les considérations précédentes m'amènent à insister sur la question de la sécurité des enfants dans le quartier. Devant les inquiétudes soulevées par les citoyens, les responsables de l'arrondissement d'Outremont et de la Ville de Montréal ont proposé de poster des brigadiers et d'installer des dos d'ânes. Il s'agit de mesures palliatives tout à fait inadéquates pour faire face à une augmentation de la circulation qui pourra atteindre 88% dans certaines rues.

### **Repenser l'accès au site**

L'Université doit s'adapter aux infrastructures en place (écoles et pars publics) et reconfigurer son plan d'accès au site. Il ne saurait y avoir un accès par les rues d'Outremont sans perturber de manière dramatique la qualité de vie des citoyens et la sécurité des enfants. En outre, le prolongement des rues Outremont et Stuart est une option inacceptable. Tel que proposé par plusieurs citoyens, l'accès devrait se faire par la rue Bates, Beaubien et Ave du Parc. On pourrait également envisager la construction de la principale rue traversant le site en longeant la nouvelle voie ferrée.

### **Un campus piétonnier**

Le XXI<sup>e</sup> siècle devra marquer la fin du règne de l'automobile dans les grandes villes. Même si l'Université de Montréal se dit proactive à ce chapitre parce qu'elle adoptera des mesures incitatives pour réduire l'utilisation de l'automobile, ceci n'est pas suffisant. Il faut ouvrir la voie pour que Montréal devienne un exemple de ville viable à travers l'Amérique du Nord. Il faut faire du Campus Outremont un campus piétonnier. Le réseau de transport en commun existe. La ligne bleue (Outremont-Du Parc) est sous-utilisée. Il faut encourager l'utilisation du transport en commun et des modes alternatifs en décrétant ce campus piétonnier et en limitant encore plus les espaces de stationnement. Si l'Université de Montréal propose de réduire de moitié le nombre de places de stationnement par rapport à la norme établie, les 2 300 places prévues continuent d'offrir à l'automobile une place de choix dans le milieu habité.

### **Bruit et qualité de l'air**

Qui dit voiture, dit pollution, gaz à effet de serre et bruit. La Ville de Montréal a récemment convenu qu'il restait encore beaucoup de travail à faire pour atteindre les objectifs de son plan de développement durable. La réalisation d'un projet de l'envergure de celui de l'Université de Montréal doit y contribuer de manière significative notamment en tenant compte de notre responsabilité planétaire à l'égard du Protocole de Kyoto.

### **Des exemples et des ressources existent**

San Francisco (ÉU), Strasbourg (FR), New England Quarter (UK) sont des exemples de villes viables. Malheureusement, les représentants de l'Université de Montréal ont admis n'avoir rencontré aucun représentant de projets universitaires novateurs au niveau de l'intégration urbaine.

Des organismes et des laboratoires de recherche ont développé une expertise en la matière.

Voir les travaux des laboratoires du CNRS « Ambiances architecturales et urbaines » de Nantes et ceux du laboratoire « Image et ville » de Strasbourg. <http://www2.cnrs.fr/presse/journal/2933.htm>

Voir les dix principes pour « Habiter sur une seule planète » de l'organisme One planet Living : <http://www.oneplanetliving.org/northamerica>

Voir Vivre en ville - Le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable et l'extraordinaire trousse d'actions « Vers des collectivités viables ». <http://www.vivreenville.org>

Voir Équiterre et le CRE de Montréal qui s'impliquent pour faire de Montréal une ville viable au XXI<sup>e</sup> siècle.

### **Le respect des citoyens sur « une île, une ville »..!**

Enfin, pour conclure, je répéterai mon commentaire publié dans l'Express d'Outremont, le 15 mars dernier à l'effet que depuis les fusions municipales, les citoyens d'Outremont ont perdu le droit de demander un référendum pour un projet de modification de zonage sur le site de la cour de triage car il s'agirait d'un projet aux retombées qui dépassent l'arrondissement. Ainsi, le pouvoir et la responsabilité de bâtir une ville viable et enviable pour attirer de nouveaux montréalais et pour respecter la qualité de vie et la sécurité des résidents actuels appartient désormais aux élus de l'arrondissement et à ceux de la Ville de Montréal. À ce chapitre, l'OCPM agit à titre de porte-parole des citoyens. Nous devons être entendus.

Merci.