

VILLE DE  
MONT-ROYAL



TOWN OF  
MOUNT ROYAL

## MÉMOIRE

présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

### **IMPLANTATION D'UN CAMPUS DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL SUR LE SITE DE LA GARE DE TRIAGE D'OUTREMONT**

Présentation par Catherine Hirou, ing.  
Directrice des Services techniques  
26 mars 2007

## 1. INTRODUCTION

Dans le cadre du processus de consultation publique sur l'implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont, il apparaît important pour la Ville de Mont-Royal de souligner certaines préoccupations et questionnements quant à divers thèmes contenus dans le projet mis de l'avant. Plusieurs de nos inquiétudes pourraient d'autre part être des facteurs d'importance pan-montréalaise ou touchants des arrondissements voisins du site.

Dans un premier temps, avant de cerner les enjeux, la Ville de Mont-Royal doit saluer la venue d'un projet universitaire d'une telle envergure dans un quartier voisin, compte tenu de l'impact positif pour le milieu de l'enseignement dans la grande région de Montréal, mais aussi pour les retombées économiques sur l'ensemble des quartiers avoisinants que ce projet permettra d'engendrer dans la décennie à venir.

## 2. FINANCEMENT

Nous avons pris connaissance, sous forme quelque peu floue et non étayée, que la réalisation du projet du campus de l'Université de Montréal exigerait dans son ensemble un investissement provenant du secteur public de l'ordre de 120 M\$. De cette somme chacun des paliers de gouvernement effectueraient une contribution financière de 30 M\$, alors que la différence, soit 60 M\$, proviendrait de l'agglomération. Il nous semble étrange et quelque peu surprenant que l'agglomération de Montréal prenne un tel engagement sans consultation antérieure avec les villes liées, alors que les citoyens de ces dernières contribuent largement à cette enveloppe budgétaire. Comment un tel engagement a-t-il pu être pris à l'insu des maires des villes liées?

Les bénéfices d'un tel investissement de 60 M\$ de la part de l'agglomération ne reviendraient strictement qu'à l'arrondissement Outremont.

La Ville de Mont-Royal souffre déjà largement du manque d'investissement de l'agglomération sur son réseau dit « aggro ». Cette nouvelle initiative d'engagements de fonds envers une tierce partie, alors que des besoins demeurent non comblés pour les contribuables payeurs au fond de l'agglomération, est, par conséquent, d'autant déplacée.

## 3. CIRCULATION VÉHICULAIRE

### 3.1 Débits véhiculaires – hypothèse et réaffectation

La rigueur et le professionnalisme de l'étude d'impact sur la circulation, déposée et produite par CIMA+, ne fait aucun doute. De plus, cette étude se conforme aux exigences dictées par la Ville de Montréal, tel que spécifié dans les *Exigences en matière d'études d'impact sur la circulation*. Il s'agit d'un travail d'envergure et effectuée avec le détail que le projet qu'est celui de l'Université de Montréal dictait, en outre à ce qui a trait à la codification et les simulations effectuées par SimTraffic 6. Cependant, quelques-unes des prémisses de base sur lesquelles s'appuie l'ensemble de l'analyse sont questionnables. Compte tenu de la complexité de l'étude, une hypothèse faussée au

départ se traduirait en des conclusions erronées. En page 32 de l'étude produite par CIMA+, une donnée provenant de l'Université de Montréal chiffre à 9 191 étudiants l'achalandage de ce campus quotidiennement. Un biais important est alors introduit au niveau de l'affirmation suivante : « *De ce nombre, 1 329 représentent une nouvelle clientèle étudiante, soit seulement environ **15 % de nouveaux étudiants*** ». Il est concevable qu'une partie de la clientèle soit déjà une clientèle du campus principal de l'Université de Montréal, mais rien n'est présenté en appui à la quantification de cette affirmation.

En supposant qu'un étayement puisse être présenté à l'appui des chiffres cités plus haut, la principale préoccupation de la Ville réside dans le fait que cette nouvelle clientèle (15 %) ne sera pas la seule qui se trouvera sur le réseau. En effet, la clientèle actuelle, soit le 85 %, viendra également circuler aux abords du campus d'Outremont. Il sera plus exact en ce sens d'attribuer **l'ensemble de la charge** de déplacements et de retirer une portion des déplacements générés par le campus actuel, à proximité de ce dernier, soit ceux générés par les 85 % qui feront partie de la masse actuelle d'étudiants qui transféreront au nouveau campus. Il est faux de présumer que les étudiants actuels fréquentent déjà le réseau routier de la même façon qu'ils le feront dans le futur. Il ne faut pas leurrer qui que ce soit : la distance qui sépare les deux campus est d'environ 2,1 km à vol d'oiseau et d'environ 3,2 km sur le réseau routier. Les chemins d'accès y seront donc très différents, de même que les rues empruntées. En page 43, une tentative de réaffectation est présentée, ne traitant cependant qu'un retranchement de déplacements, donc aucun nouveau trajet, bien que la figure afférente soit nommée réaffectation. D'autre part, la source du calcul du nombre identifié de déplacements retranchés se chiffrant à 164 et 143, aux heures de pointe du matin et du soir respectivement, est absente. Une réelle réaffectation résulterait en un retrait à proximité du campus existant, combiné à un ajout important sur un parcours distinct dans le secteur du nouveau campus.

Par conséquent la Ville de Mont-Royal est en désaccord avec le tableau 3.1, bien que nous abondions avec les taux retenus tirés du *ITE Trip Generation*. Il serait donc de rigueur de tenir compte de cette réaffectation sur le réseau de rues et non pas d'un simple ratio de nouveaux versus anciens étudiants. Grâce aux outils informatiques qui se basent sur les données de l'enquête O-D, il est aujourd'hui simple de projeter sur un réseau de rues des déplacements en fonction des habitudes de déplacements propres à la grande région de Montréal, en fonction d'un réseau de rues et d'autoroutes mais aussi de transport en commun. Compte tenu qu'il s'agit dans le cas de l'analyse effectuée d'une analyse microscopique par carrefour, il est de rigueur de réaffecter correctement sur le réseau ces déplacements déjà générés par le campus actuel, et non pas de faire un exercice manuel qui selon nous pourrait être imprécis au niveau du réseau. Selon les informations présentées à la page 35, aucun outil de réaffectation n'a été utilisé, alors que l'on aurait du avoir recours à un outil tel que EMME/2, progiciel interactif-graphique pour la planification des transports urbains, reconnu mondialement comme une des meilleures méthodes de modélisation de l'offre et la demande en transport urbain des personnes. Cet outil aurait permis d'aborder avec précision l'affectation microscopique et la réaffectation entre campus des déplacements générés et modifiés. Ceci est d'une importance critique à l'étude compte tenu que les analyses réalisées dans le cadre de l'étude aux carrefours se basent sur des estimations approximatives. Il nous semble que l'envergure et l'ampleur de l'impact de ce projet justifient amplement l'usage d'un tel outil.

Il est aussi important de noter que les volumes de circulation utilisés dans les simulations et les analyses de niveaux de service datent dans certains cas de 2003 pour ceux relevés dans la Ville de Mont-Royal, et qu'aucune mention d'ajustement n'est faite au sein de l'étude. Il est surprenant que les simulations ne soient faites tout au moins pour l'année de réalisation de la première phase, soit pour 2008-2010. La Ville de Montréal a d'ailleurs comme bonne pratique de considérer l'accroissement annuel des débits de circulation, par l'application d'un facteur multiplicatif qui reflète la croissance que l'on connaît annuelle sur le réseau routier de la grande région de Montréal.

### 3.2 Débits véhiculaires – génération

D'autre part, les déplacements qui seront générés entre les deux campus ont totalement été ignorés dans l'étude alors que ceux-ci, outre ceux effectués en transport en commun, seront bel et bien existants sur le réseau de rues.

En ce qui a trait à la génération de déplacements engendrés par le secteur résidentiel, tel que présenté à la page 38, nous ne sommes pas d'avis, à la lecture des consignes du guide d'où proviennent les facteurs de génération, que les déplacements engendrés par les résidences universitaires soient déjà inclus dans celle du campus universitaire. Il s'agit donc de 1 058 résidences qui ont été exclues du calcul des déplacements sur le réseau; aussi minimes soient les déplacements, ceux-ci devraient apparaître au décompte, en particulier en pointe du soir.

Les précises données, dans le document d'analyse et d'orientation du projet d'aménagement, en terme de potentiel commercial et de services sur le site, permettent de croire qu'il s'agit d'une gamme non négligeable de générateurs de déplacements, soit près de 12 500 pieds carrés. Sans en faire une analyse poussée, l'envergure de la génération pourrait être de l'ordre très approximatif de 150 et de 312 véhicules/h, en pointe du matin et du soir respectivement, ce qui est non négligeable (en se basant sur une moyenne des usages présentés selon le *ITE Trip Generation*).

Relativement à la question des poids lourds, à la page 52, on fait état très succinctement de 30 à 40 camions par jour. Il serait intéressant de comprendre le parcours de ces camions qui, compte tenu de la grille de rues proposées, pourraient traverser des secteurs résidentiels et donc avoir une importance plus grande qu'un passage en réseau industriel.

### 3.3 Trame urbaine

Le site tel que présenté est quasi totalement enclavé et ne semble pas avoir fait l'objet d'une volonté sérieuse d'intégration à la trame urbaine existante périphérique. De plus, dans tout développement ou redéveloppement, il est impérieux de présenter une hiérarchisation claire du réseau de rues proposé afin d'en assurer l'opérabilité, l'accessibilité et d'écartier les conflits d'utilisation du sol avec les niveaux véhiculaires préconisés. Malgré la série de photos aériennes présentées qui ne pourraient mieux illustrer la trame requise pour combler le site et l'intégrer au réseau actuel, tant au sud, au nord et à l'est, aucun axe ne poursuit cette trame. La déficience pénalisera gravement les quelques axes déjà présents, dont le chemin Rockland, venant surcharger un secteur qui n'a certes pas besoin de cet achalandage de transit.

Le présumé retissage de la trame, cité dans les orientations du projet d'aménagement, n'est simplement pas là, ou au plus est faiblement lisible sur un quart du terrain à l'étude.

La déficience due à l'enclavement du site ne laissera comme chemin d'accès vers les autoroutes 15 et 40 que deux axes soit l'avenue Dresden/Jean-Talon et le chemin Rockland. Le chemin Rockland est une artère certes, mais à vocation totalement résidentielle avec une vitesse affichée et approuvée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) de 40 km/h, et une vitesse réelle proche de celle-ci compte tenu de la synchronisation de ses feux. L'avenue Dresden est au sein de la Ville de Mont-Royal, également une artère résidentielle. D'autre part, il est important de noter la complexité de gestion des trois (3) carrefours situés immédiatement au nord du viaduc Rockland, compte tenu de leur proximité et des déplacements piétons qui y sont présents, ne permet pas de modifier les temps de feux et tout ajout de volume de circulation viendra sérieusement perturber cet équilibre. Il est à noter qu'une intersection à feux de la Ville de Mont-Royal est manquante sur le schéma d'analyse du réseau, tel que présenté dans l'étude de circulation dans diverses figures, soit celle de l'avenue Beaumont et de la rue Fleet.

Un lien est visiblement manquant vers l'est ne permettant même pas de rejoindre par une collectrice, le réseau artériel de Montréal. Cette lacune surchargera indûment des rues qui n'ont pas la vocation de collectrices, déversant même à l'occasion la circulation directement d'une locale à une collectrice. Si la volonté réelle de rendre la promenade un axe qui joue le rôle de place centrale où se retrouve une importante activité piétonne, il est impératif de revoir la grille et de ne pas en faire une rue collectrice des promenades est et ouest qui verraient alors d'importants volumes de circulation empoisonner la qualité de vie sur cette place. Tant qu'à bâtir une nouvelle trame urbaine, autant le faire selon les règles de base de l'ingénierie de la circulation.

Relativement à la sécurité civile, la Ville de Mont-Royal se préoccupe de l'enclavement du site et des capacités d'évacuation complète du site. Compte tenu de la discontinuité de la trame urbaine, cette préoccupation est soulevée avec la simple intention d'agir en bon père de famille. La voie ferrée qui bordera toujours le site, au-delà de l'usage qu'en fera l'AMT, sera toujours utilisée pour le passage de trains de marchandises du CP. Dans l'éventualité d'un déraillement ou d'un déversement d'un convoi contenant des matières dangereuses dans ce secteur, il est de notre avis que la sécurité des usagers du campus ne serait pas assurée et qu'un engorgement des axes routiers se produirait lors d'une tentative d'évacuation. Les risques de déversement d'un convoi ferroviaire, donc d'origine anthropique, doivent faire partie de l'analyse du projet, selon une démarche rigoureuse et devant être rendue publique. Il est possible que le CP accepte, sur ce tronçon de voies ferrées, le retrait de matières très dangereuses (matières explosives et gaz toxiques). Bien entendu cette possibilité devra être documentée et rendue publique et il faudra s'assurer que ce principe est respecté intégralement. Compte tenu de la densité d'occupation du site proposé, il est important de saisir l'ampleur du risque présent ainsi que de présenter un futur plan des mesures d'urgence, incluant l'accessibilité et l'évacuation.

L'engorgement actuel du boulevard l'Acadie constitue à la fois une nuisance pour les milieux de vie résidentiels limitrophes de la Ville de Mont-Royal. La prolongation de cet axe, au sud de l'avenue Beaumont, favoriserait des échanges nord-sud continus, allégeant la problématique actuelle de discontinuité. Un passage sous les voies ferrées au niveau du boulevard de l'Acadie est primordial pour toutes les parties concernées. De ce fait même, la circulation sur le viaduc Rockland actuel ou son infrastructure de remplacement sera allégée, permettant d'accroître la convivialité et l'accessibilité aux

cyclistes. La reconstruction du rond-point l'Acadie par le MTQ a eu pour simple effet d'assouplir les mouvements au niveau du rond-point pour reporter plus au sud la problématique de congestion, compte tenu de la discontinuité de la trame qui malheureusement est maintenue dans le projet présenté. La création d'un lien piéton proposé est loin de la solution idéale, conservant l'enclave tant du secteur au nord que de celui immédiatement au sud des dites voies ferrées, soit celui du futur campus.

### 3.4 Viaduc Rockland

Le viaduc Rockland est une infrastructure vétuste qui souffre de façon apparente de son manque d'entretien préventif et de sa dégradation avancée; il ne permet pas d'assurer une liaison complète, incluant piétons et cyclistes, et adéquate entre les secteurs d'Outremont et de la Ville de Mont-Royal. En effet, aucune possibilité d'élargissement de la structure pour accommoder les piétons des deux côtés de la travée ou même d'un élargissement de la chaussée pour permettre de lier le réseau cyclable n'est présente, en porte-à-faux, sur la structure actuelle. De plus, en fonction de l'objectif 11 du projet, soit de *Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture...*, il est surprenant de constater qu'aucune attention ne soit portée à la continuité du réseau cyclable vers la Ville de Mont-Royal qui pourtant, pour sa part, tente d'amorcer des liaisons cyclables avec ses voisins.

Il nous apparaît donc important de revoir la structure du viaduc Rockland, soit par la reconstruction complète du viaduc soit par sa mise en tunnel. Ce constat ne signifie en rien que la Ville de Mont-Royal soit intéressée à en voir la capacité routière croître, mais que des solutions plus élégantes pourraient être envisagées afin de réellement promouvoir l'intégration des modes de transport actifs à ce projet qui en fait la fervente promotion, sans pour autant convertir le chemin Rockland en une artère principale de desserte du campus.

## 4. CONCLUSION

La Ville de Mont-Royal n'a pas été invitée à participer à l'élaboration du partage financier de ce projet d'envergure, malgré sa généreuse contribution, en tant que ville liée, aux finances de l'agglomération.

Les questions relatives à la circulation véhiculaire sont alarmantes et nos questionnements, quant à l'étude des impacts sur la circulation produite, soulèvent de grandes inquiétudes à la Ville de Mont-Royal. Nous ne sommes pas en mesure d'identifier clairement l'impact sur la circulation qu'aura le projet de campus, compte tenu du peu de temps qui nous a été accordé pour faire un survol des documents présentés, mais il est patent qu'il y a une sérieuse sous-estimation de la circulation qui sera réellement induite par le projet. Cette remarque repose strictement sur des prémisses de base de l'analyse de l'impact du campus, et non sur la méthodologie de simulation. Outre cette déficience, la trame de rues proposée ne permet aucunement d'intégrer le projet avec les quartiers voisins, causant de ce fait même des goulots d'étranglement et des sites propices à la congestion routière et aux débordements dans les quartiers voisins dont la Ville de Mont-Royal.