

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

**MÉMOIRE**



Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

Par Christiane Lefebvre  
Pour Le Syndicat des copropriétaires du condominium Le Phénix

**27 mars 2007**

## Introduction

À l'occasion de l'examen du projet d'implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont, Le Syndicat des copropriétaires du condominium Le Phénix désire attirer l'attention sur les problèmes que pose déjà le développement accéléré du secteur Bates ouest et qui risquent d'être aggravés par ce projet. En qualité de résidents du 30 chemin Bates, nous croyons que nos commentaires s'appliquent à toute la portion du chemin Bates qui s'étend du viaduc Rockland jusqu'à l'avenue De Vimy et, de façon générale, à tout le territoire qui jouxte la partie ouest du projet, soit la portion nord des avenues Rockland, Pratt et De Vimy.

Par ailleurs, nous tenons à souligner que les commentaires qui suivent s'adressent plus particulièrement aux responsables de la Ville de Montréal, de l'arrondissement d'Outremont ainsi qu'à nos élus. Nous croyons que ce sont eux qui doivent faire pression auprès du promoteur du projet, en l'occurrence l'Université de Montréal, pour que les intérêts des habitants du secteur ci-haut mentionné soient pris en compte dans la planification d'un campus universitaire qui aura très certainement un impact majeur sur notre qualité de vie.

## Mise en situation

Comme le mentionne le document *Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement d'Outremont*, le secteur de la rue Bates est en pleine transformation sous la pression immobilière et la volonté affirmée des élus de modifier la vocation de ce territoire dont les fonctions industrielles sont devenues désuètes. Plusieurs bâtiments ont déjà été recyclés pour faire place à des édifices résidentiels ou mixtes (c'est le cas du Phénix qui comprend deux étages de bureaux). Et il est à prévoir que d'autres projets verront le jour dans un avenir rapproché<sup>1</sup>. Ajoutons à cela que, dans ce secteur, le règlement de zonage actuel permet la construction d'édifices de deux à douze étages hors-sol avec un taux d'implantation au sol de moyen à élevé. Il s'agit donc d'une zone urbaine densément peuplée qui mérite toute l'attention des urbanistes et des élus municipaux, à plus forte raison que le chemin Bates est dépourvu des qualités d'ambiance (couvert végétal mature) qui caractérise l'ensemble du territoire d'Outremont.

Ceci étant dit, le projet d'implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont demeure bienvenu, dans la mesure où il annonce la fin des nuisances sonores occasionnées par ces installations industrielles incompatibles avec le caractère résidentiel des rues avoisinantes. Le triage de wagons qui a souvent lieu durant la nuit a d'ailleurs fait l'objet de nombreuses plaintes et réclamations de la part des résidents de l'arrondissement d'Outremont.

---

<sup>1</sup> *Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement d'Outremont*. Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Direction du développement urbain. Division du patrimoine et de la toponymie, 2005, p. 33.

## A. La circulation automobile et le camionnage

La circulation sur le chemin Bates est déjà très lourde, notamment aux heures de pointe. L'augmentation de la population prévue par l'implantation du nouveau campus ne peut qu'aggraver cette situation.

Présentement, toute la circulation automobile venant du nord et qui emprunte le viaduc Rockland pour se diriger vers l'ouest passe par le chemin Bates. En effet, il s'agit de la voie privilégiée pour rejoindre, entre autres, les grandes institutions telles que le Centre hospitalier de St. Mary, l'hôpital Sainte-Justine, l'Hôpital général juif, le Collège Brébeuf, l'école des H.E.C., la faculté de l'Aménagement ainsi que le campus de l'Université de Montréal. Ces automobilistes font évidemment le trajet inverse à la fin de la journée.



Source : C. Lefebvre, 25 mars 2007.

Par ailleurs, on observe dans ce secteur de l'arrondissement un accroissement de la circulation automobile occasionnée par :

- les installations commerciales et industrielles ayant pignon sur le chemin Bates (Publicor, les bureaux du 40 Bates, le dépôt d'huiles d'Imperial Oil, etc.);
- le développement résidentiel à haute densité du côté sud du chemin Bates, entre les avenues Rockland et De Vimy.

La construction en cours d'un nouvel immeuble pour personnes retraitées sur l'avenue Rockland, l'IMAGE D'OUTREMONT (*ancien emplacement du Laboratoire Renaud*), aura très certainement une incidence importante à ce chapitre.

Le chemin Bates est aussi la voie de passage obligée pour le transit de camions via le viaduc Rockland. Malgré la transformation du secteur en zone résidentielle à haute densité, cette situation de fait n'a jamais été remise en question. On ne peut donc que s'inquiéter de l'impact qu'un projet de construction qui risque de s'étaler sur vingt ans pourrait avoir sur notre environnement. Au cours des soirées de consultation, certains ont proposé que le chemin Bates devienne la voie principale de tout le projet proposé par l'U. de M. Cela aurait l'avantage de délester la circulation sur certaines rues qui seront directement affectées par le projet (les résidents craignant avec raison une augmentation de l'achalandage dans leur secteur, rue Outremont entre autres). Toutefois, il ne faudrait pas régler le problème de l'un au détriment de l'autre.

Devant cet état de fait, les concepteurs du projet de campus de l'U. de M. doivent tenir compte dans leurs études de circulation et dans leurs simulations des problèmes réels que vit le secteur situé à l'ouest du viaduc Rockland. Les solutions préconisées doivent reposer sur une bonne compréhension des enjeux à long terme. Elles doivent aussi allier l'équilibre et la complémentarité des divers modes de transport en présence.



À gauche : le chemin Bates en direction est, avec le viaduc Rockland en arrière plan.

À droite : le chemin Bates en direction ouest.

Source : C. Lefebvre, lundi vers 10:30 a.m., 26 mars 2007.

## **B. Le stationnement**

**Actuellement, la portion du chemin Bates située entre les avenues Rockland et Pratt présente une densité d'occupation et d'activité telle que, non seulement les aires destinées au stationnement sont elles incompressibles, mais encore sont elles déjà insuffisantes!**

L'intention de l'U. de M. de réduire le nombre d'espaces de stationnements dans son nouveau campus s'inscrit fort bien dans les préoccupations contemporaines de virage vert et de développement durable. Toutefois, il n'est pas acquis que la clientèle du campus pourra ou voudra bien adopter des comportements plus «verts».

On peut donc raisonnablement penser que, compte tenu de l'intention de réduire l'offre de stationnement, des débordements auront lieu vers les zones limitrophes, en l'occurrence

vers le chemin Bates. Ce point a été soulevé pour d'autres rues voisines du projet, lors des soirées de consultation. Malheureusement, les représentants de l'arrondissement n'ont pu démontrer que des solutions avaient été envisagées pour faire face à cette éventualité. Les résidents et les travailleurs devront-ils déboursier de leur poche pour l'achat de vignettes leur garantissant des places de stationnement?



Voitures stationnées illégalement dans la ruelle privée à l'arrière du 30-40 Bates, situation causée par l'insuffisance d'espaces de stationnements dans le secteur.  
Source : C. Lefebvre, lundi vers 10 :30 a.m., 26 mars 2007.

On doit aussi souligner que le projet de campus de l'U. de M. prévoit faire disparaître le petit stationnement municipal situé près du viaduc Rockland, coin Bates-Rockland, pour faire place au parc canin. Le projet prévoit réaménager ce stationnement sous le viaduc.

Ce stationnement est principalement utilisé par les résidents des immeubles du chemin Bates sis entre les avenues Pratt et Rockland ainsi que par ceux du Manoir Outremont. Il sert aussi à plusieurs utilisateurs du parc canin. On comprend d'emblée que la construction en cours de L'IMAGE D'OUTREMONT (179 logements) sur le coin nord-ouest de Rockland n'améliora pas la situation déjà précaire du stationnement dans ce secteur.



À gauche : petit stationnement municipal situé près du viaduc Rockland.  
À droite : Laboratoire Renault en voie de démolition avec le Manoir Outremont en arrière plan.  
Source : C. Lefebvre, 25 mars 2007.

Nous ne sommes donc pas favorables à l'élimination de ce stationnement public pour accommoder un espace aussi peu convivial qu'un parc canin (voir point suivant). Par ailleurs, une étude plus approfondie de la capacité d'accueil du secteur en matière de stationnement doit être faite afin de résoudre les problèmes criants qui existent déjà.

### **C. Le parc canin et le viaduc Rockland**

**En plus d'éliminer un espace de stationnement éminemment utile pour notre voisinage, la relocalisation du parc canin à proximité du secteur Bates ouest sera une nouvelle source de nuisance sonore.**

Actuellement, le parc canin est enclavé entre le viaduc Rockland et les voies ferrées. Cette localisation fait en sorte que les résidents du secteur limitrophe ne sont pas dérangés par les jappements (et par l'odeur) des chiens, car ils sont enterrés par les bruits engendrés par la circulation automobile et ferroviaire.

Nous tenons à préciser qu'un parc canin est loin d'être un parc ou un espace vert, comme les différents plans du projet de l'U. de M. tentent de nous le faire croire. La même remarque s'applique à un terrain de balle-molle.

Ainsi, nous constatons que le paysage séduisant du projet d'aménagement du campus se termine brusquement au viaduc Rockland :

- car le viaduc lui même constitue une horreur visuelle (voir page 3) et que son élimination n'a fait l'objet d'aucune étude approfondie;
- parce qu'il n'y a aucun souci véritable d'aménager des espaces conviviaux (véritables espaces verts) du côté ouest du viaduc.



Vues d'ensemble du parc canin enclavé entre le viaduc Rockland et les voies ferrées.  
Source : C. Lefebvre, 25 mars 2007.

Idéalement, il faudrait supprimer le viaduc Rockland, ou à tout le moins en améliorer l'aspect visuel (voir photos en page 3). Étant donné que le parc canin et le terrain de balle molle ne sont pas de véritables espaces verts, il faudra revoir le plan d'aménagement proposé afin que la qualité de vie du secteur Bates ouest n'en sorte pas amoindrie de l'exercice. Avant de déplacer des équipements collectifs existants et fonctionnels au bénéfice du projet envisagé par l'U. De M., il est important d'en mesurer tous les impacts.

## **D. Un accès piétonnier**

**Le projet de l'Université de Montréal va à coup sûr revitaliser le centre d'achat sis au nord-est du viaduc Rockland de même que tous les espaces commerciaux qui le jouxtent.**

Actuellement, le projet prévoit une passerelle au niveau de Wiseman, donc, passablement plus à l'est. Nous considérons que l'occasion de créer des liens avec les arrondissements voisins en offrant, à tout le moins, un passage piéton sécuritaire a été mise de côté.

Compte tenu de la densité résidentielle du secteur situé dans le voisinage immédiat du viaduc Rockland, il serait souhaitable de bénéficier d'un passage piétonnier (en hauteur ou à niveau) qui soit plus convivial et plus accessible que le trottoir du viaduc Rockland, comme c'est le cas présentement.

Il faudrait également assurer un lien sécuritaire entre le secteur ouest du viaduc Rockland et le parc linéaire prévu dans le projet de l'U. de M., par exemple en aménageant des passages « cloutés » bien signalisés.

## **En résumé**

Nous exhortons les promoteurs du projet d'implantation d'un campus de l'U. de M. sur le site de la gare de triage d'Outremont à réaliser, autant que faire se peut, une connexion harmonieuse entre ce projet et le territoire situé à l'ouest du viaduc Rockland.

### Circulation accrue et stationnement

Améliorer les transports en commun (autobus, métro, trains) et en faciliter l'accès par des voies piétonnes et cyclables sécuritaires.

Prévoir des stationnements publics suffisants. Les solutions préconisées doivent allier l'équilibre et la complémentarité des divers modes de transport en présence.

### Espaces verts, parc canin et viaduc Rockland

Le parc canin et le terrain de balle molle n'étant pas de véritables espaces verts, il faut revoir le plan d'aménagement proposé par l'U. de M. afin d'assurer que le secteur Bates ouest sorte gagnant, et non perdant de cette exercice, comme c'est le cas actuellement. La relocalisation du parc canin doit être revue. Le remplacement du viaduc Rockland, cette horreur visuelle et urbanistique, devrait être envisagée à moyen terme.

### Accès piétonniers

Compte tenu de la densité résidentielle du secteur situé à l'ouest du viaduc Rockland, il serait souhaitable de bénéficier d'un passage piétonnier (en hauteur ou à niveau) plus rapproché que la passerelle prévue au niveau de l'avenue Wiseman, et plus convivial que le trottoir du viaduc Rockland.

Il faudrait également assurer un lien sécuritaire entre le secteur situé à l'ouest du viaduc Rockland et le parc linéaire prévu dans le projet de l'U. de M., par exemple en aménageant des passages « cloutés » bien signalisés.

### Pistes cyclables

Enfin, il est fortement recommandé de consolider les plans concernant les pistes cyclables pour faire en sorte d'y inclure un lien direct avec le secteur Bates ouest.

## Recommandation finale

### La mémoire des lieux

**L'importance du chemin de fer dans le développement d'Outremont devrait être commémorée, soit par une mise en valeur de traces tangibles, soit par un marquage au sol, ou encore par la toponymie.**

Par ailleurs, comme le mentionne Pierre-Richard Bisson dans son étude *Outremont et son patrimoine*<sup>2</sup> :

«Le déclin du transport ferroviaire et l'exode progressif des activités industrielles installées dans le nord de la ville mènent au recyclage des bâtiments qui s'y trouvent et au redéveloppement de la cour de triage. Parfaitement légitimes, ces opérations ne doivent toutefois pas occulter complètement la vocation originelle du secteur, laquelle doit être considérée comme un des éléments importants de la diversité et de l'urbanité outremontaises.

Le vide même du secteur de la cour de triage présente un intérêt patrimonial dans la mesure où il facilite l'évocation des origines de la Côte Sainte-Catherine, à savoir l'emplacement des limites des 6 terres initialement concédées. Le redéveloppement du secteur pourrait avantageusement tirer parti de cette dimension culturelle du territoire ».

Nous recommandons donc que les différents volets associées à cette mémoire des lieux soient identifiés pour qu'on puisse les inscrire, de façon tangible ou intangible, sur le territoire visé par le réaménagement de la cour de triage.

---

<sup>2</sup> BISSON, Pierre-Richard, *Outremont et son patrimoine. Inventaire et mise en valeur du patrimoine d'Outremont*. Rapport-synthèse des études effectuées pour le compte du Ministère de la Culture du Québec et de la Cité d'Outremont. Vol. 2 : Le patrimoine d'Outremont, p. 229.

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



Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal  
par Christiane Lefebvre  
pour Le Syndicat des copropriétaires du condominium Le Phénix

## A. La circulation automobile et le camionnage



La circulation sur le chemin Bates est déjà très lourde, notamment aux heures de pointe. L'augmentation de la population prévue par l'implantation du nouveau campus ne peut qu'aggraver cette situation.

## A. La circulation automobile et le camionnage



Le chemin Bates en direction est, avec le viaduc Rockland en arrière plan.



Le chemin Bates en direction ouest.

Le chemin Bates est aussi la voie de passage obligée pour le transit de camions via le viaduc Rockland. Malgré la transformation du secteur en zone résidentielle à haute densité, cette situation de fait n'a jamais été remise en question.

## B. Le stationnement



Voitures stationnées illégalement dans la ruelle privée à l'arrière du 30-40 Bates, situation causée par l'insuffisance d'espaces de stationnements dans le secteur.



Le chemin Bates en direction ouest.

La portion du chemin Bates située entre les avenues Rockland et Pratt présente une densité d'occupation et d'activité telle que, non seulement les aires destinées au stationnement sont elles incompressibles, mais encore sont elles déjà insuffisantes!

## B. Le stationnement



Le projet de campus de l'U. de M. prévoit faire disparaître le petit stationnement municipal situé près du viaduc Rockland, coin Bates-Rockland, pour faire place au parc canin. Il est prévu que ce stationnement soit réaménagé sous le viaduc.

## C. Le parc canin et le viaduc Rockland



En plus d'éliminer un espace de stationnement éminemment utile pour notre voisinage, la relocalisation du parc canin à proximité du secteur Bates ouest sera une nouvelle source de nuisance sonore.

## C. Le parc canin et le viaduc Rockland



Nous constatons que le paysage séduisant du projet d'aménagement du campus se termine brusquement au viaduc Rockland :

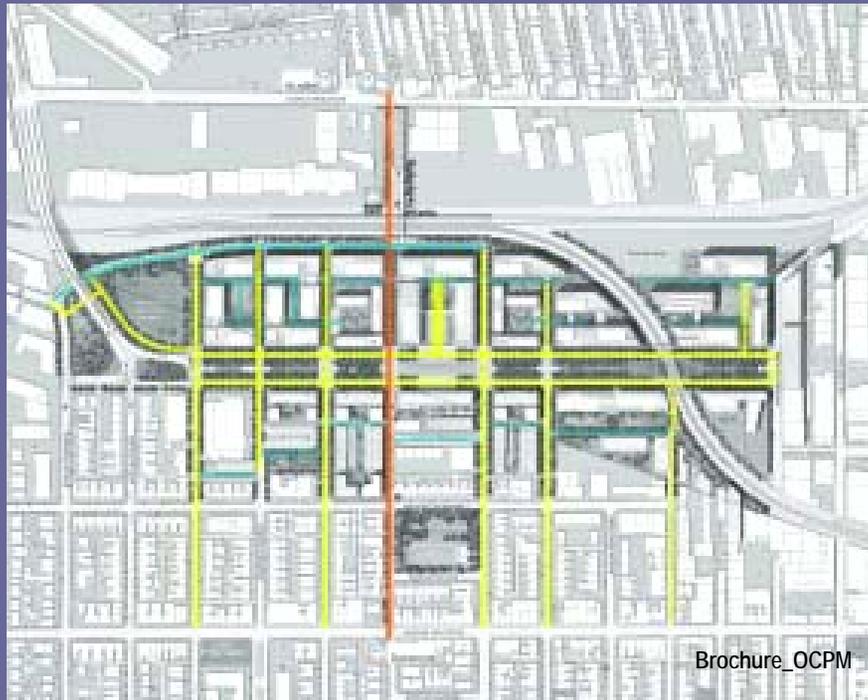
- car le viaduc lui même constitue une horreur visuelle et que son élimination n'a fait l'objet d'aucune étude approfondie;
- parce qu'il n'y a aucun souci véritable d'aménager des espaces conviviaux (véritables espaces verts) du côté ouest du viaduc.

## D. Un accès piétonnier



Le projet de l'Université de Montréal va à coup sûr revitaliser le centre d'achat sis au nord-est du viaduc Rockland de même que tous les espaces commerciaux qui le joutent.

## D. Un accès piétonnier



- Parcours piétonnier primaire
- Parcours piétonnier secondaire
- Parcours piétonnier tertiaire

Compte tenu de la densité résidentielle du secteur situé à proximité du viaduc Rockland, il serait souhaitable de bénéficier d'un passage piétonnier (en hauteur ou à niveau) qui soit plus convivial et plus accessible que le trottoir du viaduc Rockland, comme c'est le cas présentement.

# Recommandations

## Circulation accrue et stationnement

- *Améliorer les transports en commun (autobus, métro, trains) et en faciliter l'accès par des voies piétonnes et cyclables sécuritaires.*
- *Prévoir des stationnements publics suffisants.*

## Espaces verts, parc canin et viaduc Rockland

- *Le parc canin et le terrain de balle molle n'étant pas de véritables espaces verts, revoir le plan d'aménagement proposé afin d'assurer que le secteur Bates ouest sorte gagnant, et non perdant, de cette exercice.*
- *Le remplacement du viaduc Rockland, cette horreur visuelle et urbanistique, devrait être envisagée à moyen terme.*

# Recommandations

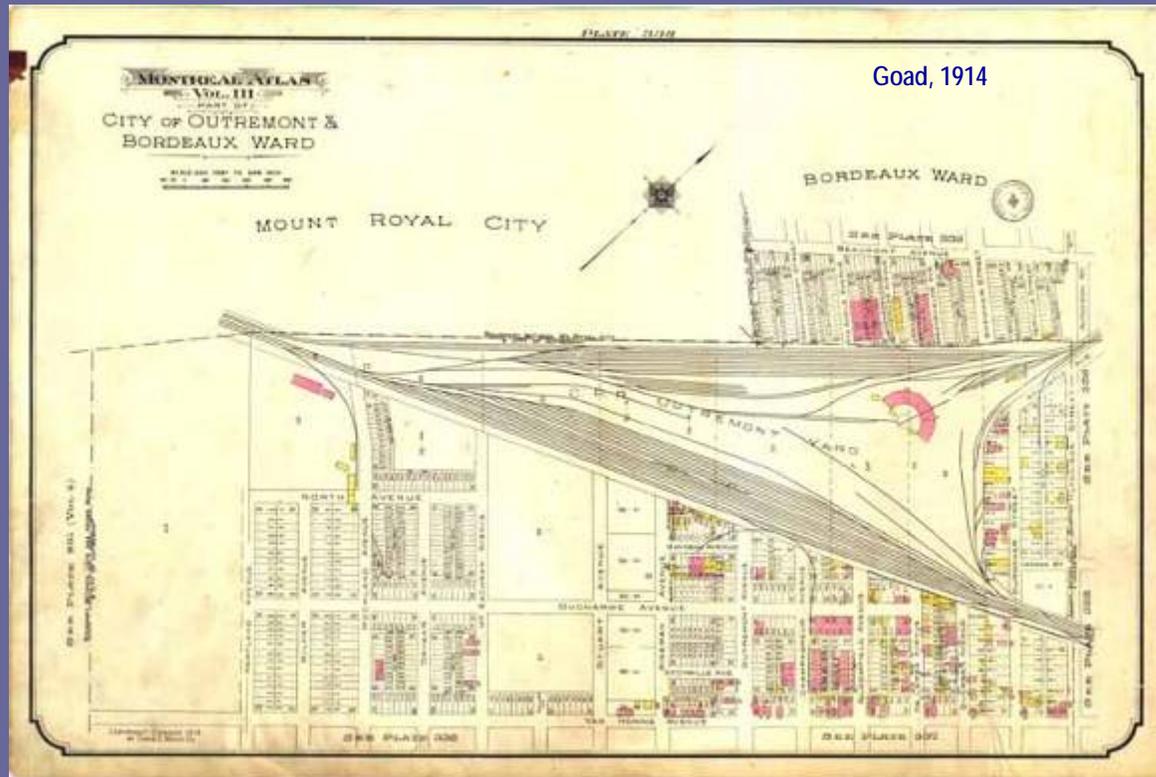
## Accès piétonniers

- *Aménager un passage piétonnier vers le secteur nord plus rapproché que la passerelle prévue au niveau de Wiseman.*
- *Assurer un lien sécuritaire entre le secteur situé à l'ouest du viaduc Rockland et le parc linéaire prévu dans le projet de l'U. de M.*

## Pistes cyclables

- *Revoir les plans concernant les pistes cyclables de façon à y inclure un lien direct avec le secteur Bates ouest.*

# LA MÉMOIRE DU LIEU



L'importance du chemin de fer dans le développement d'Outremont devrait être commémorée, soit par une mise en valeur de traces tangibles, soit par un marquage au sol, ou encore par la toponymie.