

**Projet d'implantation d'un campus de l'Université de Montréal  
sur le site de la gare de triage d'Outremont  
Arrondissement d'Outremont**

**Mémoire de Jean Larin  
citoyen d'Outremont  
présenté à  
l'Office de consultation publique de Montréal**

**Le 26 mars 2007**

**Projet d'implantation d'un campus de l'Université de Montréal  
sur le site de la gare de triage d'Outremont  
Arrondissement d'Outremont**

**Sommaire exécutif**

mémoire présenté par Jean Larin

Le méga-projet de l'U de M dans l'arrondissement d'Outremont sous-estime les impacts de la circulation sur la qualité de vie du quartier. L'auteur du mémoire questionne par des exemples précis le fondement des études produites par l'U de M pour mesurer la densité actuelle et future de la circulation de l'avenue Mc Eachran. Selon le mémoire, si les données de l'U de M concernant la circulation sur Mc Eachran sont indûment optimistes et incomplètes, on pourrait aussi extrapoler et se questionner sur la qualité des autres études produites par l'U de M sur d'autres aspects du projet..

L'auteur demande aux représentants de la ville et de l'arrondissement d'Outremont de ne pas se fier aux seules études commanditées par le promoteur et de commander à des firmes indépendantes d'autres études pour l'obtention d'une deuxième opinion afin qu'une décision vraiment éclairée en regard du développement durable de l'arrondissement d'Outremont puisse se prendre.

## **1- L'auteur du mémoire**

Le soussigné est journaliste, avocat et cadre d'entreprise et surtout simple citoyen d'Outremont depuis 22 ans.

## **2- Intérêt quant au projet**

Résidant sur l'avenue Mc Eachran, la seule artère collectrice du viaduc Rockland du sud vers le nord qui est déjà fortement achalandée jour et nuit, presque à pleine capacité le matin vers 8 heures, et complètement congestionnée en fin de journée entre 16 heures et 18 heures, le méga-projet de l'U de M à Outremont va rendre la situation invivable si d'autres voies collectrices sud-nord ne sont pas aménagées.

## **3- Opinion sur l'ensemble du projet**

Je comprends bien le besoin d'expansion de l'U de M de même que le caractère structurant anticipé du projet pour cette partie de l'arrondissement d'Outremont et j'en supporterais la finalité si les impacts négatifs sur la vie du quartier sont contenus. Toutefois, après avoir écouté ou lu les explications fournies par les représentants de l'U de M concernant les effets sur la circulation anticipée au cours des séances d'information organisées par l'Office de consultation publique de Montréal, il m'apparaît que les études sur la question sont déficientes et indûment optimistes. Leur apparent manque de rigueur m'incite à demander à l'arrondissement et/ou la Ville de Montréal de commander des études de contrôle indépendantes sur cette question de circulation, car procéder autrement -c'est à dire en se fiant uniquement aux études du promoteur qui a un intérêt évident à amoindrir les effets négatifs- serait irresponsable de la part des dirigeants de l'arrondissement et de la Ville de Montréal. En effet si les études de l'U de M ont, comme je le crois, grandement sous-estimé les impacts négatifs de l'augmentation de la circulation sur la qualité de vie du quartier, les effets structurant annoncés du projet deviendront alors rapidement non seulement nuls mais déstabilisant. Je prendrai donc le cas de l'avenue Mc Eachran pour illustrer mon propos en retenant que si mes inquiétudes étaient fondées pour Mc Eachran, peut-être que les études d'impacts de l'U de M sur d'autres questions mériteraient aussi d'être contrôlées par d'autres études indépendantes.

#### 4- Les préoccupations liées au projet

La base de mes préoccupations est générée par le document de l'U de M intitulé « *Étude des impacts sur la circulation du campus de l'Université de Montréal, version finale révisée, déposée en octobre 2006* ». Je me référerai à cette étude au cours de ce paragraphe de même qu'aux notes sténographiques des réunions publiques des rencontres de consultations publiques des 27, 28 février de même que celle du 6 mars. J'aurais beaucoup aimé m'inspirer des notes sténographiées de l'Atelier thématique du 19 mars qui portait spécifiquement sur le transport et la circulation, mais au moment où j'écris ces lignes le 26 mars, les transcriptions n'apparaissent pas encore sur le site de l'Office de consultation publique de Montréal. Aussi, dans ce dernier cas je devrai faire appel à ma mémoire ainsi qu'aux notes que j'ai alors prises. En passant, l'Office aurait dû repousser la date de la présentation des mémoires pour que les citoyens puissent au moins prendre connaissance de toute la documentation y compris les transcriptions pour s'y référer le cas échéant dans leur mémoire.

##### 4.1 Étude de 2004 sur Van Horne

Dans son étude à la page 8, il est écrit:

*« certains comptages d'octobre 2004 étaient disponibles (sur Van Horne aux intersections avec Rockland, Davaar et Mc Eachran) et ont servi de base pour ajuster les comptages réalisés en supplément dans le secteur. »*

En ce qui concerne Mc Eachan, la circulation va du sud au nord. Cette avenue peut s'emprunter à partir de Côte Ste Catherine ou par les rues Bernard ou Lajoie et non seulement par Van Horne. Or rien n'indique que l'*Étude* de l'U de M a abordé l'impact sur Mc Eachran dans son ensemble et particulièrement au sud de Van Horne qui accueille à l'heure de pointe le matin la population étudiante de l'École de la rue Dollard de même que celle du Collège Stanislas toutes deux accessibles par cette avenue. Ce tronçon de Mc Eachran est présentement très achalandé à toute heure du jour et fortement congestionné aux heures de pointes. L'*Étude* est incomplète sur cette question d'autant plus importante que dans le projet de l'U de M, l'avenue Mc Eachran demeure la seule voie collectrice sud-nord dans l'arrondissement d'Outremont. Il faudrait des comptages aux intersections de Bernard et de Lajoie en plus de ceux de Van Horne et de Ducharme pour que les intéressés puissent se faire une idée juste de l'achalandage actuel sur l'ensemble de cette artère et projeter son impact dans l'avenir.

## 4.2 Génération des déplacements

Ce paragraphe fait références aux pages 32 à 35 de l'*Étude de l'U de M*.

Selon les projections de l'U de M et sur une base quotidienne, 11 051 personnes<sup>1</sup> fréquenteront à terme le nouveau campus. Il faut ajouter à cela les résidents des 816 nouvelles unités de logement. Selon l'*Étude* 37,5% des quelques 11 000 personnes utiliseront l'automobile pour se rendre à destination, 56 pour cent le transport en commun et 6,5% d'autres modes. Sans compter les résidents des nouvelles unités de logement, cela signifie une augmentation dans l'arrondissement d'au moins 4 144 voitures deux fois par jour.. Après un savant calcul, les auteurs de l'*Étude* estime de façon surprenante à seulement 494 voitures l'augmentation de la circulation à l'heure de pointe du matin et aussi à seulement 432 celle de l'après-midi aux heures de pointe. Cette estimation me paraît indûment optimiste et mérite à mon avis d'être vérifiée de façon indépendante. De plus, il me semble indispensable de savoir avec plus de précision comment se répartissent les autres 3 650 et 3 712 voitures dans le reste de journée et ce, d'heure en heure. Encore une fois, il me semble que seule une autre étude faite par une firme indépendante peut nous éclairer de façon crédible sur cette question comme sur celle de l'achalandage supplémentaire causé par l'ajout des 816 unités de logements dont les occupants posséderont aussi des véhicules.

## 4.3 L'augmentation du parc automobile au Québec

Dans son *Étude* à la page 60, l'U de M prédit que par la seule addition de nouveaux feux de circulation sur le tronçon de Mc Eachran au nord de Van Horne et une meilleure synchronisation de ces feux, la circulation sur cette avenue deviendrait alors plus fluide au terme de son méga-projet dans 20 ou 25 ans.

Toutefois au cours de la consultation publique du 19 mars dernier sous forme d'Atelier thématique qui traitait de transport et de circulation, les représentants de l'U de M ont confirmé que leur modèle pour l'avenir était basé uniquement sur les comptages de la circulation actuelle auxquels ils ont ajouté leurs estimés de la circulation additionnelle générée par leur projet. Or, ils ont oublié de tenir compte d'une donnée capitale : la croissance naturelle du parc automobile du Québec et en particulier dans la région de Montréal.

---

<sup>1</sup> Les représentants de l'U de M, devant l'opposition montante aux impacts sur la circulation locale ont précisé au cours des consultations publiques qu'il s'agissait là du pire scénario, celui où les étudiants, professeurs, personnel de soutien et clients arriveraient tous le même jour à la même heure, mais que la réalité serait moindre. Que devons-nous croire? L'étude écrite dans sa version finale révisée qui évoque ce nombre de personnes au quotidien au terme du projet ou les représentants de l'U de M qui, devant la résistance, amendent leur version finale révisée pour en atténuer les impacts?

Pour se faire une idée de ce qui pourrait se produire à ce dernier chapitre au cours des 20 ou 25 prochaines années, examinons la croissance du parc automobile du Québec entre 1985 et 2005. Ces statistiques proviennent du rapport annuel 2005 de la Société d'Assurance Automobile du Québec à la page 113 que je produis en annexe 1.

Dans la colonne Véhicules en circulation on dénote que le nombre de véhicules a augmenté de 62 pour cent entre 1985 et 2005. Plus récemment entre 2000 et 2005, ce nombre a connu une croissance de presque 14 pour cent.

De même, la population du Québec n'a cessé de croître; le recensement de 2006 dont un extrait se retrouve en annexe 2 constate une augmentation de 4,3% depuis 2001.

Pourquoi l' U de M dans son *Étude* ignore ces réalités? Pourquoi cette *Étude* n'a absolument pas tenu compte de l'impact sur la circulation dans l'arrondissement d'Outremont de cette croissance naturelle du parc automobile au Québec ainsi que de celle de la population en générale au cours des 20 ou 25 prochaines années. Puisque que Mc Eachran reste dans le projet de l' U de M la seule avenue collectrice sud-nord au viaduc Rockland, il ne faut pas être devin pour prédire un avenir rempli d'engorgements monstres avec tous ses impacts négatifs sur la qualité de vie de cette partie de l'arrondissement.

Afin de savoir précisément à quoi s'en tenir sur cet aspect que l'U de M a omis de traiter, il devient impératif qu'une étude indépendante vienne nous éclairer sur les impacts du projet sur la circulation, additionnés à ceux de la croissance inévitable du nombre des véhicules tel que connu au cours des dernières années; des véhicules qui n'auraient d'autre choix que d'emprunter Mc Eachran pour accéder au viaduc Rockland afin d'atteindre Ville Mont-Royal, le boulevard l'Acadie ou l'autoroute 15.

## **5- Les suggestions et les commentaires pour améliorer le projet**

Dans les lignes précédentes, je me suis surtout attardé à ce que je connais le plus, soit la circulation actuelle de la rue Mc Eachran puisque j'y vis, et ce que nous pouvons anticiper comme impacts sur cette même avenue au cours des prochaines années si le projet de l'U de M va de l'avant sans autre précaution. En tant que simple citoyen, je n'ai évidemment ni les moyens ni les ressources pour contrôler rigoureusement les données présentées par une batterie de consultants embauchés par l' U de M. Il me semble toutefois avoir réussi à poser des questions sérieuses et même graves auxquelles des réponses complètes doivent être fournies avant d'aller de l'avant. Car si mes inquiétudes sont fondées, ce mega-projet ne sera pas structurant pour l'arrondissement comme on l'espère, mais déstabilisant, voire même débilitant. Je demande donc des études supplémentaires indépendantes commanditées par la ville ou l'arrondissement

- a) sur le niveau de circulation de l'ensemble de l'avenue Mc Eachran, de Côte Ste Catherine au viaduc Rockland;
- b) sur l'étalement dans une journée à l'heure de la circulation supplémentaire générée par le projet de l'U de M sur l'ensemble de Mc Eachran et de ses environs;

- c) sur l'impact de la croissance prévue du nombre des véhicules au cours des 20 prochaines années dans la région de Montréal sur une avenue collectrice et de transit comme Mc Eachran qui desservirait aussi un projet de l'envergure de celui présenté par l'U de M mais aussi sur les autres avenues ou rues de l'arrondissement affectées par ce projet.

En terminant, j'aimerais conclure en confirmant me sentir solidaire des autres Outremontais inquiets des effets de ce projet sur la circulation ou sur le stationnement dans leurs rues respectives. Je sais, que comme moi, ils se sont penchés avec peu de moyens pour étudier et analyser les données de l'U de M et je me dis que si dans le cas de Mc Eachran, il y avait des déficiences dans les études fournies par le seul promoteur, il pourrait aussi y en avoir ailleurs. Aussi, je recommande qu'on prenne le temps de bien faire les choses. Avant de procéder à pareil bouleversement, il serait normal de demander l'opinion d'experts indépendants du promoteur. Le développement durable dans l'arrondissement d'Outremont ne sera pas atteint en brûlant des étapes!

Jean LARIN  
Le 26 mars 2007