

**Université de Montréal, gare de triage Outremont,
Mémoire de Daniel Chartier
à l'Office de consultation publique de Montréal
Avril 2007**

Un projet présentant des inconvénients majeurs

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu le mandat de recevoir les questions, commentaires et propositions des citoyens concernant le réaménagement de la gare de triage Outremont proposé par l'Université de Montréal. Cette institution propose de transformer ce lieu en désuétude comme campus auxiliaire au campus de la montagne. Cette gare de triage a fait l'objet de débats passionnés dans les années 1990, puis plus récemment, pour la création du campus du CHUM. Le nouveau projet est nettement moins ambitieux que les précédents et ses impacts sont fortement allégés. Malgré cela, les questions et opinions exprimées par les citoyens d'Outremont pendant les premières étapes de l'actuel processus de consultation reflètent une réticence profonde envers le projet à l'étude. La réticence principale des Outremontais concerne l'augmentation du nombre de véhicules dans plusieurs rues d'Outremont, avec en corollaire une diminution de la sécurité routière et de la jouissance de leur milieu de vie. L'autre crainte est que le nouveau projet, essentiellement financé à même les deniers publics, ne soit un gouffre financier très profond ne générant que peu d'entrées d'argent pour leur arrondissement. Par rapport au projet préparé pendant la décennie 1990-2000, le projet de l'UdeM serait non seulement plusieurs fois plus coûteux en subventions diverses pour la Ville et les gouvernements supérieurs, mais aussi nettement moins bénéfique pour les finances de Montréal et de l'arrondissement Outremont.

Les audiences ont aussi montré que le projet actuel apportera son lot d'inconvénients au quartier de Parc Extension, pendant et après les travaux, sans apporter les bénéfices attendus d'un projet d'une telle ampleur. C'est pourquoi plusieurs personnes recherchent des pistes d'action pour augmenter les retombées positives envers la population Parc Extension.

Il importe donc de regarder le projet dans une perspective plus large que le territoire à l'étude afin, à la fois de diminuer les impacts sur les rues d'Outremont, de desservir mieux les collectivités voisines et d'optimiser les retombées tant économiques que sociales à moyen terme d'investissements dépassant largement le milliard de dollars.

Une alternative radicalement différente

La solution idéale aux différents problèmes serait de déplacer la voie ferrée principale à une centaine de mètres, en moyenne, de la limite actuelle du bâti d'Outremont. L'espace dégagé par cette localisation permettrait de :

- créer une gare du train de banlieue plus près des Outremontais,
- d'aménager une voie de circulation permettant aux autobus de se rendre à cette gare
- de relier deux par deux certains culs de sac,
- d'insérer certains équipements collectifs, un parc linéaire et une piste cyclable, par exemple,
- de possiblement faire place à certains investissements privés.

Ce déplacement des voies ferrées et des liens véhiculaires n'augmenterait la circulation véhiculaire dans le quartier Outremont que de façon marginale et améliorerait significativement la desserte en transport en commun.

De plus, cette position intermédiaire des voies ferrées dégagerait du côté nord de la nouvelle infrastructure un vaste territoire à requalifier, permettant du fait même une véritable synergie entre le développement de la gare de triage, la requalification du secteur Beaumont et celle du secteur longeant l'avenue du Parc. La superficie combinée du secteur à l'étude et du secteur connexe serait environ du double de celle du projet de l'Université. Cette superficie élargie ouvre des possibilités très larges en termes d'urbanisme, d'espaces publics, de voirie, de bâtiments et d'aménagements divers.

Un autre avantage de cette position intérimaire est que l'on pourrait construire l'ensemble des nouvelles infrastructures en minimisant les impacts sur le fonctionnement normal de la circulation des trains et sur la population limitrophe. On éviterait ainsi les mesures, très complexes et très coûteuses, requises pour stabiliser les ouvrages d'art pendant le percement de viaducs, tunnels, passerelles... sans compter les retards probables sur le fonctionnement du réseau ferroviaire.

À prime abord, cette proposition alternative aurait pu sembler plus coûteuse à première vue que celle de l'UdeM. Cependant, si l'on inclut la construction des rues, des différents viaducs, tunnels et passerelles sur un territoire plus large, cette proposition ne serait-elle pas aussi sinon plus économique que la proposition actuelle, à moyen terme, pour la collectivité.

Les bénéfices globaux d'un territoire de planification agrandi seraient beaucoup plus grands. De plus, l'alternative devrait permettre d'augmenter substantiellement les revenus de la Ville et des arrondissements impliqués. Bref, les bénéfices urbanistiques, économiques et sociaux d'une telle synergie seraient nettement plus élevés que ceux de la proposition actuelle.

Pour réaliser un tel projet, il faut développer une nouvelle culture de collaboration entre deux ou trois arrondissements peu habitués à collaborer aussi intimement ainsi qu'avec la Ville centrale. Si les efforts sont importants, l'importance des enjeux et des bénéfices éventuels mérite amplement les efforts et délais suggérés.

Le développement du nouveau campus se ferait, pour l'essentiel, au nord du nouveau tracé de la voie ferrée. Certaines résidences pourraient être construites au sud de la voie ferrée, mais idéalement, une série de transactions devraient permettre de faire déborder le campus sur le territoire des arrondissements contigus à Outremont, arrondissements où plusieurs bâtiments existants atteignent des hauteurs supérieures à celles du campus projeté.

La nécessité de respecter certains paramètres dans le projet actuel ou l'alternative

Peu importe si la localisation de la voie ferrée demeure à l'endroit prévu ou si des ajustements structurels sont apportés, le plan sur la table devrait subir plusieurs modifications qui permettraient de créer un territoire plus signifiant et performant à long terme.

Vues vers la montagne dans le contexte actuel ou changé

En latin, l'Université de Montréal s'appelle Universitas Montis Regii, l'université du Mont-Royal. Peu après son déménagement sur le site du mont Royal, cette institution se surnommait elle-même « Université de la montagne ». Depuis ce temps, le campus de la montagne s'est densifié énormément, occultant largement la montagne. Aussi, le déménagement de parties du campus est accueilli avec joie par bien des citoyens préoccupés par la sauvegarde de la montagne, en autant que l'entretien et la mise en valeur du site de la montagne se poursuive avec constance et doigté.



Curieusement, le nouveau campus n'offre aucune vue signifiante vers le campus principal depuis les rues ou les places publiques. La géométrie du nouveau campus devrait illustrer ce lien avec le campus de la montagne en mettant en valeur certaines vues vers le mont Royal et vers la tour du pavillon principal. Par exemple, certains corridors visuels devraient demeurer libres de construction particulièrement dans le secteur est, identifié par la firme Cardinal et Hardy comme offrant un ensemble de vues intéressantes vers la montagne. Dans ce triangle s'étendant de la rue Atlantic jusqu'au milieu du campus projeté, il faudrait dégager certains points de vue vers le campus actuel et la tour du pavillon principal de l'Université de Montréal, le pavillon Gaudry.

La proposition de relocalisation de la voie ferrée et d'agrandissement du territoire à l'étude devrait grandement faciliter la mise en valeur de vues vers le mont Royal et vers la tour du pavillon Gaudry.

Un ou deux lieux emblématiques du nouveau campus

Le parc linéaire projeté est certes intéressant, mais trop étalé, il ne créera pas un véritable cœur au nouveau campus. La commission d'architecture et d'urbanisme de l'arrondissement Outremont soulignait, à juste titre qu'aucun lieu emblématique ne marquait le nouveau territoire.

Le projet actuel pourrait être modifié pour créer un ou deux lieux emblématiques dans le nouveau campus grâce à l'accentuation du dégagement aux abords de certains immeubles projetés. Un tel élargissement faciliterait la création de points de vue vers le campus principal. Il faciliterait la création d'un ou de quelques bâtiments qui pourraient être perçus depuis le campus principal comme étant la poursuite d'une vision forte, amorcée il y a près d'un siècle.

L'agrandissement du territoire d'étude permettrait aussi de créer des pavillons plus marquants que le processus actuel ne le permet. En conséquence, l'Université pourrait créer quelques édifices marquants dans le quartier Parc Extension ou dans Rosemont/Petite Patrie. Tôt ou tard, les arrondissements voisins d'Outremont voudront développer efficacement certaines parties de leur territoire, contiguës à la cour de triage. Le quartier Parc Extension, un des quartiers les plus défavorisé du Québec devrait profiter grandement de cette requalification.

Le train de banlieue

À lire ce qui précède, il est difficile d'imaginer que mon intérêt initial pour ce site portait sur la nécessité d'améliorer significativement le réseau de transport en commun. Pourtant tel est le cas. Actuellement, le train de banlieue en provenance de Saint-Jérôme s'arrête dans Parc Extension avant de faire un très long détour par la gare de triage de Liesse, à l'autre bout de la ville. Un tel détour est un véritable gaspillage de temps, d'énergie et d'efficacité. Idéalement, ce train de banlieue verrait son trajet raccourci de plus d'une demi-heure grâce à un raccordement direct vers la gare centrale. Actuellement ce projet coûteux n'est pas sur les écrans radars ni du ministère des transports du Québec, ni ceux de la Ville. Cependant, je suis profondément convaincu que, dans une ou deux décennies, réchauffement climatique oblige, il apparaîtra fondamental de prioriser la création d'un réseau performant de trains, interurbains et de banlieue. Une telle connection éventuelle permettrait de relier Outremont au centre-ville de Montréal de façon rapide et efficace, un trajet bien plus agréable que la longue série de transferts et de détours actuels qui exigent un laps de temps très long, particulièrement hors des heures de pointe.

En conséquence, il importe que la création de la gare projetée et le réaménagement du réseau de trains soit planifiés en préservant la possibilité de raccorder ultérieurement cette ligne de trains avec le réseau ferroviaire efficace construit en 1912, celui qui traverse ville Mont-Royal, puis plonge sous la montagne vers le réseau intermodal du centre-ville, gare centrale, gare Winsor, terminus Rive Sud.

Conclusion

- Il importe de prendre le temps d'étudier la possibilité de déplacer la voie ferrée à une centaine de mètres, en moyenne du front bâti d'Outremont
- Il importe de faire une analyse comparative fine des avantages financiers et sociaux du projet actuel en regard de la planification d'un territoire beaucoup plus vaste.
- Il importe aussi d'ajuster la trame de rues et d'espaces publics pour mettre en valeur les vues vers la montagne et le pavillon Gaudry de l'Université de Montréal, pour créer des bâtiments plus significatifs.
- Enfin, il importe de protéger la possibilité éventuelle d'optimiser le réseau de trains de banlieues venant de Bienville en créant un tunnel raccordant cette ligne au train de banlieue qui traverse ville Mont-Royal.

Bien à vous

Daniel Chartier