



Campus Outremont
Université de Montréal

Pour un campus sans autos

Mémoire présenté à l'Office de
consultation publique de Montréal

Jean-Marc Corbeil et Richard Bergeron
30 mars 2007



www.projetmontreal.org



Huit prémisses

1. L'argent public doit servir à **améliorer la qualité de vie de la collectivité, à développer l'urbanité et à créer une valeur ajoutée** à la richesse des Montréalais-ses et des Québécois-ses.
2. Les grands projets publics sont l'occasion de **créer ou recréer des liens** entre les habitants des divers arrondissements de Montréal, permettant d'augmenter la cohésion sociale et la solidarité au sein de la vaste collectivité montréalaise.
3. **Le transport collectif est le choix privilégié** par les montréalais pour accéder à leurs institutions publiques, notamment aux universités de Montréal, Concordia, McGill et du Québec à Montréal. Ce choix du transport collectif permet l'équité d'accès à l'éducation, à moindre coût.
4. La circulation automobile induite est une source de stress inacceptable pour l'humain et dégrade la qualité de l'environnement. La solution implique forcément la **reconquête de l'espace piéton** (et cycliste) en milieu densément peuplé, en limitant l'aire d'usage de l'automobile dans l'espace urbain.
5. La demande pour l'utilisation accrue de l'automobile ne doit plus orienter les décisions publiques d'investissement dans les infrastructures. Les corps publics doivent plutôt utiliser l'argent des contribuables pour **investir dans les projets favorisant la marche, le vélo et les transports collectifs**.
6. Les GES constituent une menace pour l'environnement et leurs émissions doivent être réduites considérablement. En conséquence, on doit **favoriser l'utilisation de l'énergie propre** (hydro-électricité, géothermie, etc.) au détriment de l'énergie fossile, et ce tant pour des considérations environnementales qu'économiques.
7. L'horizon de vingt ans pour compléter le projet doit être pris en compte pour sa planification, notamment en raison de l'évolution informatique en matière d'éducation (e-learning) et de **l'évolution du prix de l'énergie** qui, à terme, auront un impact social majeur.
8. Il faut mettre à profit chaque grand projet public pour **revitaliser écologiquement et économiquement Montréal** en renforçant le cœur de l'agglomération et en limitant l'étalement urbain.



Six axes d'intervention

1. Un mode de relocalisation des voies ferrées différent de celui proposé par le promoteur permettrait de **désenclaver tout le secteur** et de créer des nouveaux liens entre Outremont, Mont-Royal, Parc-Extension et Rosemont.
2. Le **cœur du campus doit être sans automobiles**. En conséquence, la trame des rues d'Outremont ne sera pas étendue au campus universitaire.
3. **L'accès au site par automobile doit être dissuadé**. Notamment, on limitera au strict minimum l'offre de stationnement. Par ailleurs, l'accès routier se fera uniquement en périphérie nord du campus, le long de la voie ferrée (rue Bates), ce qui suffira à assurer les déplacements véhiculaires essentiels au fonctionnement du campus et l'accès au nombre restreint d'espaces de stationnement. Ainsi, il n'y aura aucune interface routière entre le tissu urbain d'Outremont et le campus.
4. **Le transport collectif peut convenir à la majorité des déplacements** des usagers du nouveau campus. Déjà desservi par deux stations de métro, le site le sera prochainement par une gare de train de banlieue et, dans quelques années tout au plus, par le futur réseau *Nouveau Tramway*, qui couvrira l'ensemble du territoire de Montréal.
5. À court terme, un **corridor piétonnier et cycliste dans l'axe de la rue Wiseman**, entre les stations de métro Outremont et Acadie, doit constituer l'accès privilégié au campus. Le pourtour des deux stations de métro ainsi que le corridor qui les sépare seront réaménagés de manière à être agréables et sécuritaires pour les piétons et cyclistes.
6. **Le remplacement éventuel du viaduc Rockland par un tunnel** qui relierait le secteur nord de la voie ferrée à Outremont simplifierait l'accès à l'axe routier est/ouest longeant la voie ferrée sur le campus. Dans un tel scénario, le terrain récupéré serait significatif. Sa mise en valeur compenserait en partie les coûts du projet.

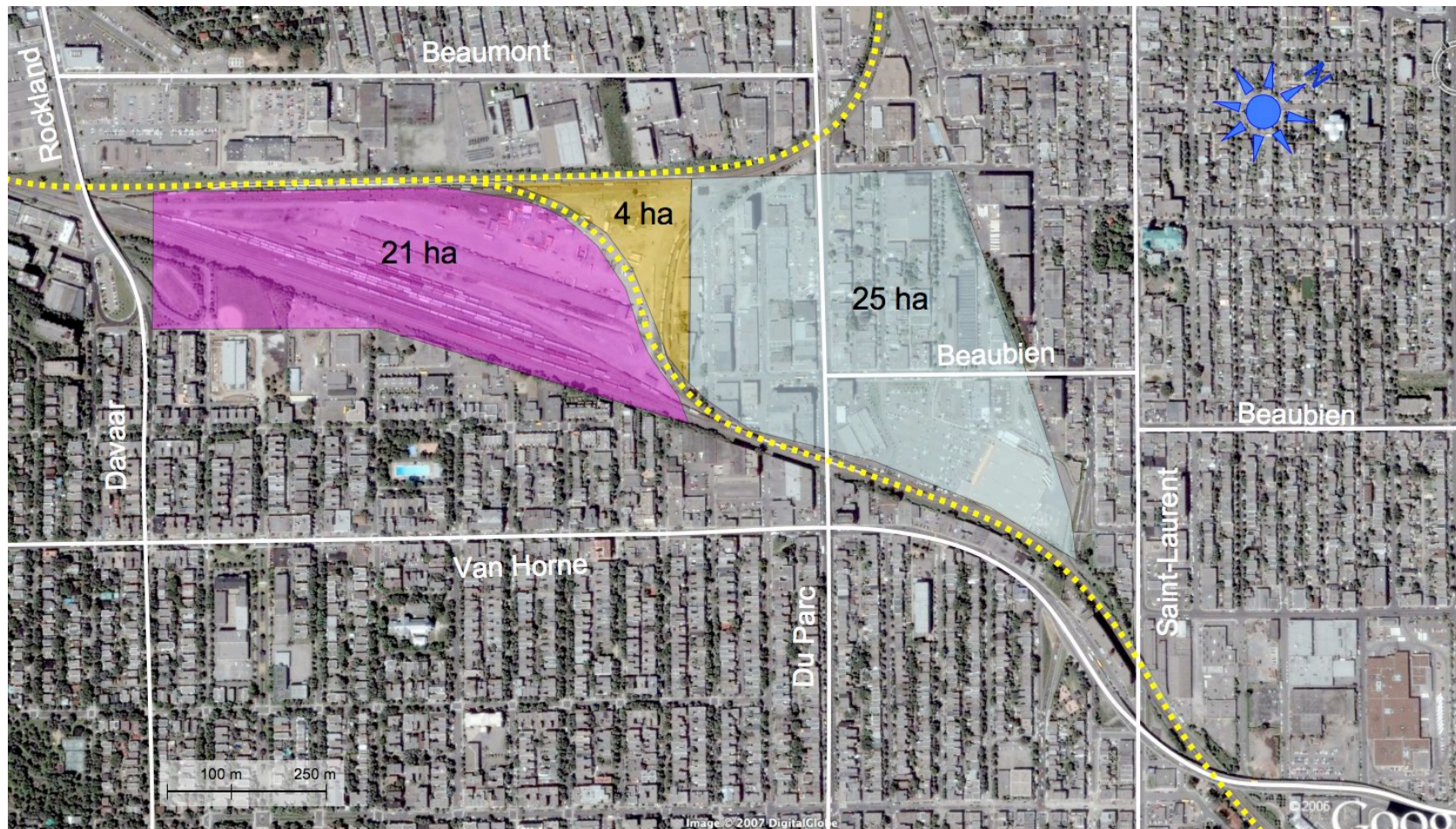


Cinq propositions

Proposition 1 *Désenclaver le site*

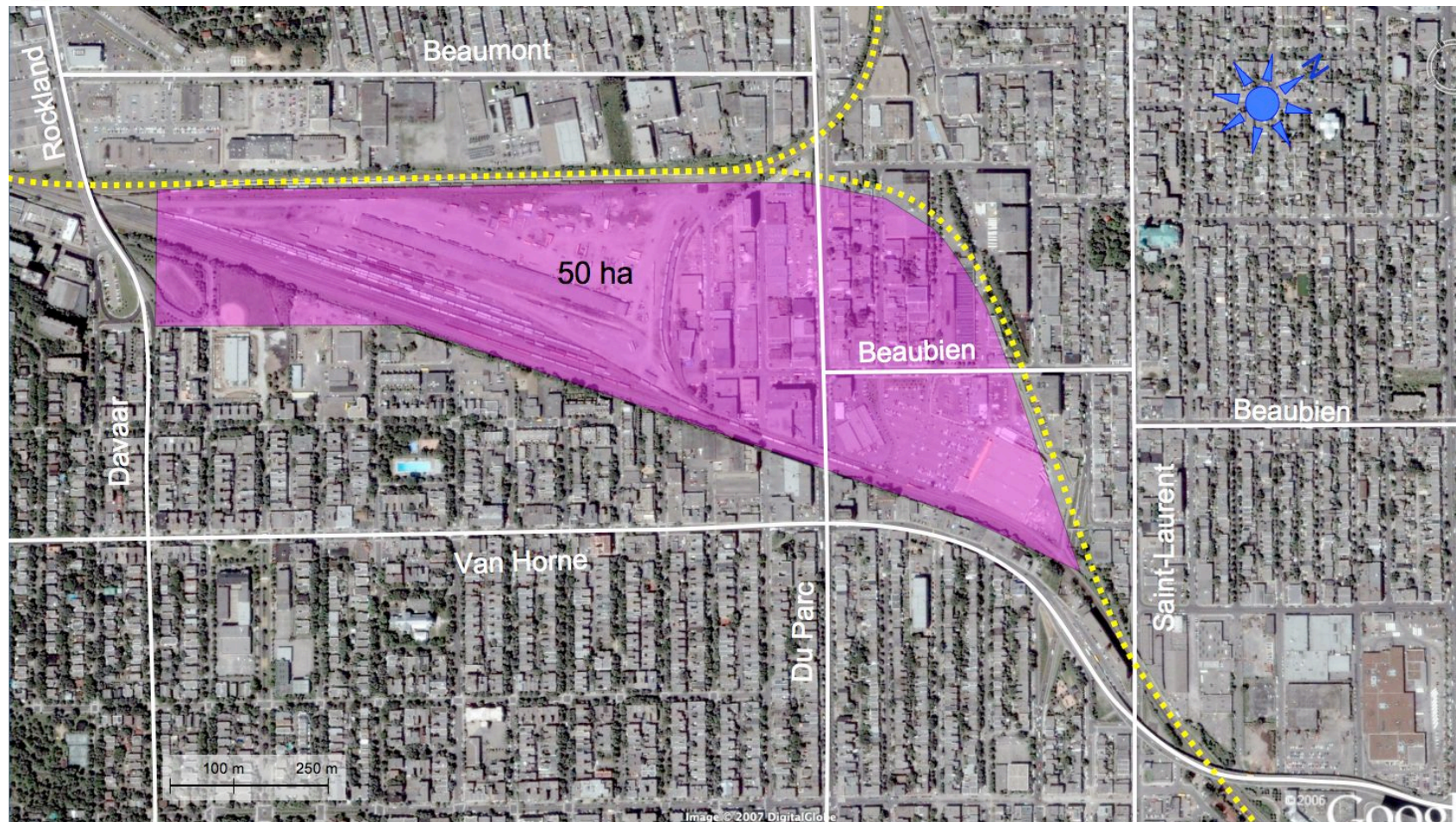


Désenclaver le site



Le mode envisagé de relocalisation de la voie ferrée créera deux zones enclavées sur le site. Hors site, il contribuera à perpétuer une troisième enclave.

Désenclaver le site



La relocalisation de la voie ferrée illustrée ici permettra de désenclaver le site et de créer une vaste zone unique de redéveloppement urbain, couvrant 50 hectares



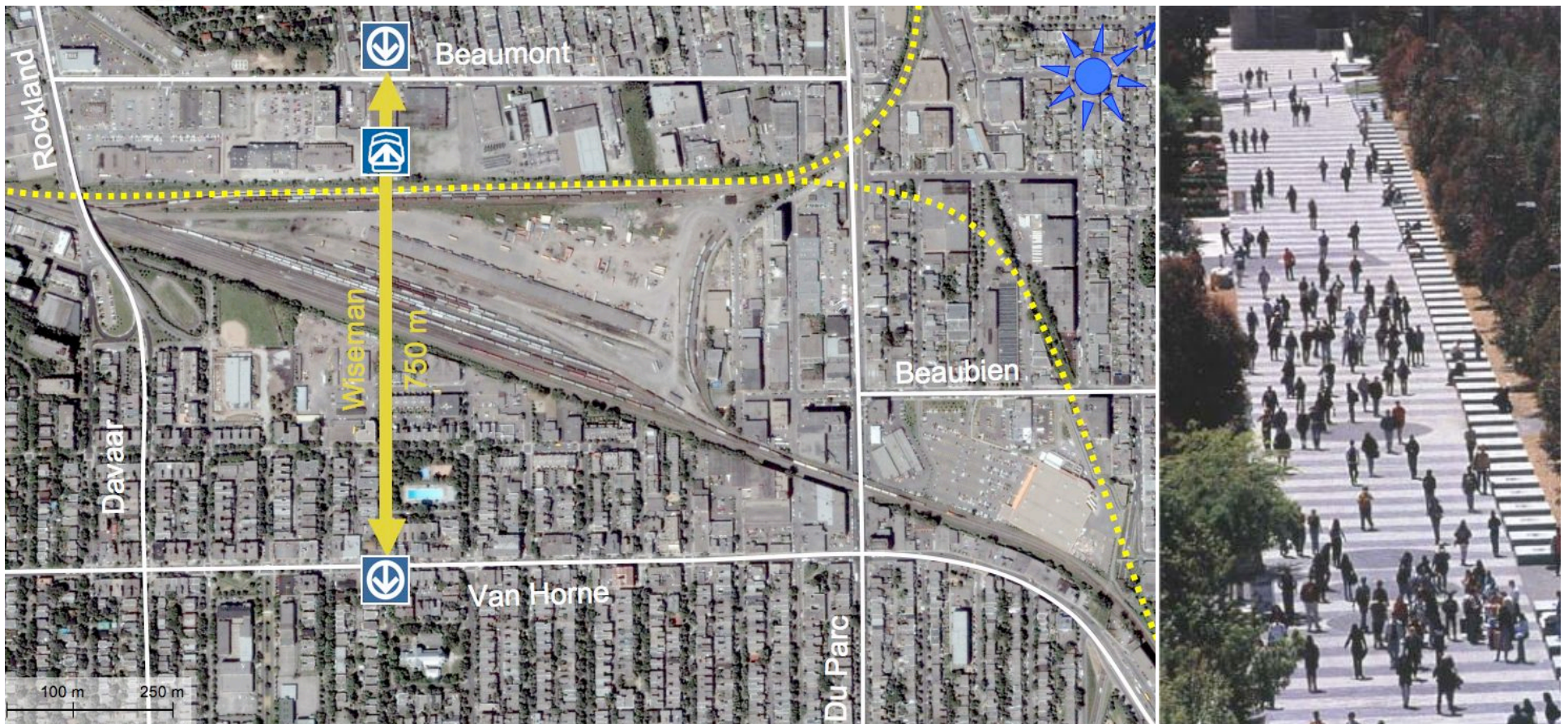
Cinq propositions

Proposition 2

*Favoriser l'accessibilité
à pied et à vélo*



Créer un *Grand axe piétons-vélos*

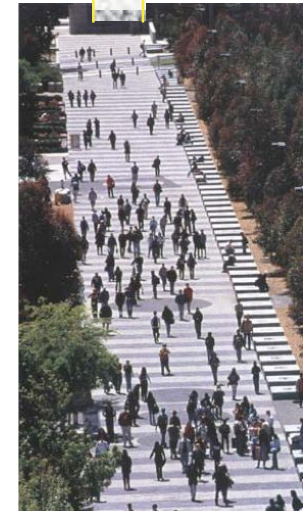
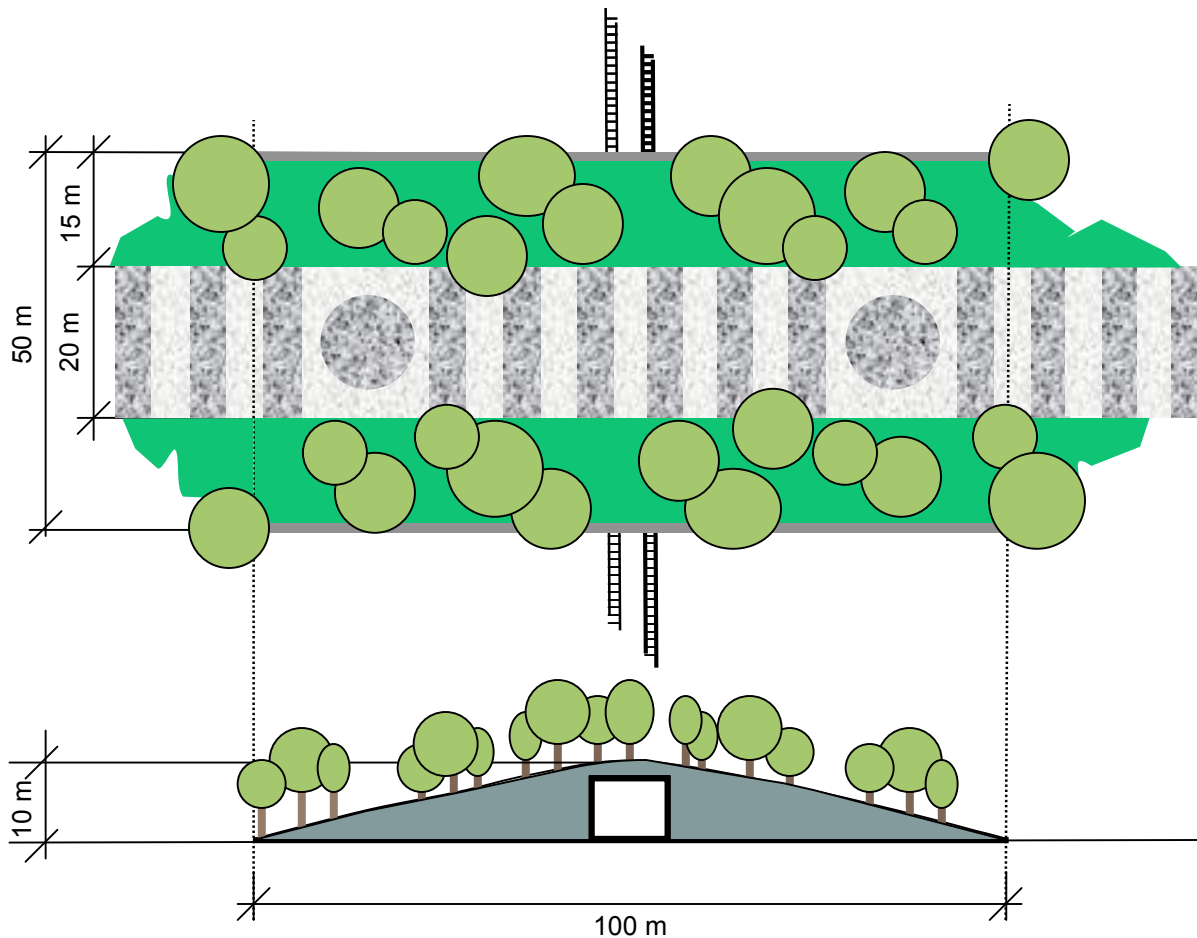


Lier les deux stations de métro L'Acadie et Outremont par un *Grand axe piétons-vélos* long de 750 m, via la rue Wiseman. Suivre l'esprit du *Library Walk*, l'axe piétonnier principal de l'Université de Californie de San Diego, illustré à droite



Réellement suivre l'esprit du *Library Walk*

Détail du franchissement des voies-ferrées



Réaménager les abords de la station Outremont

Grand axe piétons-vélos

1 Remplacer ce commerce avec stationnement en façade par une fonction plus compatible avec la proximité d'une station de métro

2 Construire un nouvel édicule, du côté nord de Van Horne, lié par tunnel à la station de métro

3 Remplacer cette station-service par une fonction plus compatible avec la proximité d'une station de métro



4 Réserver la circulation sur Wiseman aux seuls riverains et limiter la vitesse à 10 km/h

5 Réaménager l'intersection de manière à garantir le confort et la sécurité des piétons. Affirmer physiquement la priorité qui leur sera désormais accordée

6 Remplacer cette seconde station-service par une fonction plus compatible avec la proximité d'une station de métro



Faire de même à la station Acadie



La réalisation du *Grand axe piétons-vélos* nécessitera des travaux et budgets importants pour :

- Acquérir et démolir les bâtiments qui font obstacle
- Aménager un parcours confortable et sécuritaire pour les piétons et cyclistes
- Franchir la voie ferrée pour accéder au site



Cinq propositions

Proposition 3

*Favoriser l'accessibilité
par transport collectif*



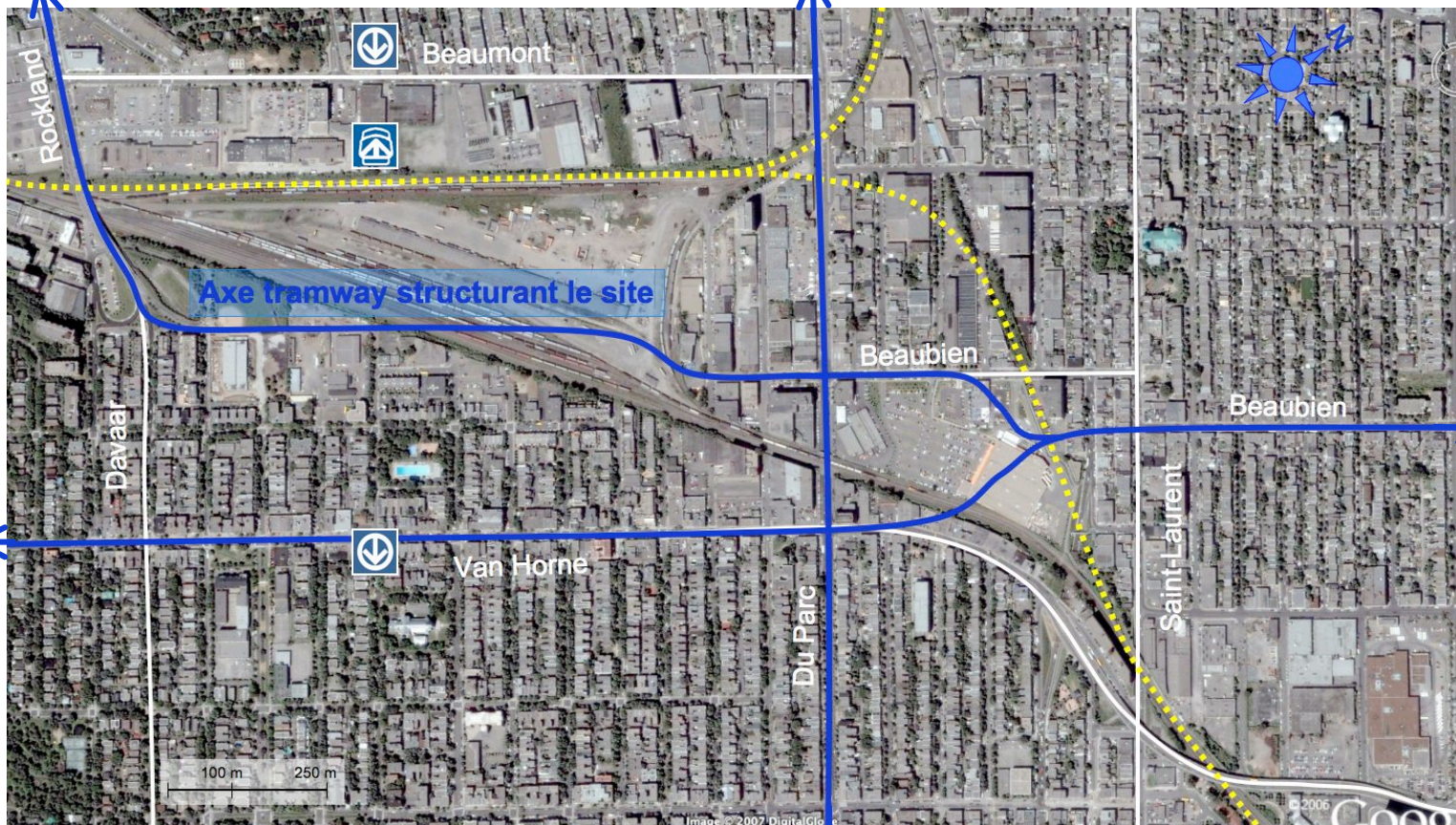
Intrégrer le site au futur réseau *Nouveau Tramway*

Vers Mont-Royal et le Nord-Ouest de l'île

Vers Parc-Extension et Ahuntsic

Vers Côte-des-Neiges et l'Ouest de l'île

Vers Rosemont et l'Est de l'île



Vers le Centre-Ville



Cinq propositions

Proposition 4

Retenir le concept du
Campus sans autos



Le *Campus sans autos*



D'une superficie approximative de 16 hectares, Le *Campus sans autos* comporterait plusieurs îlots. Un vaste réseau intérieur de circulation réservé aux piétons, aux cyclistes et aux véhicules d'urgence prolongerait la trame des rues avoisinantes.

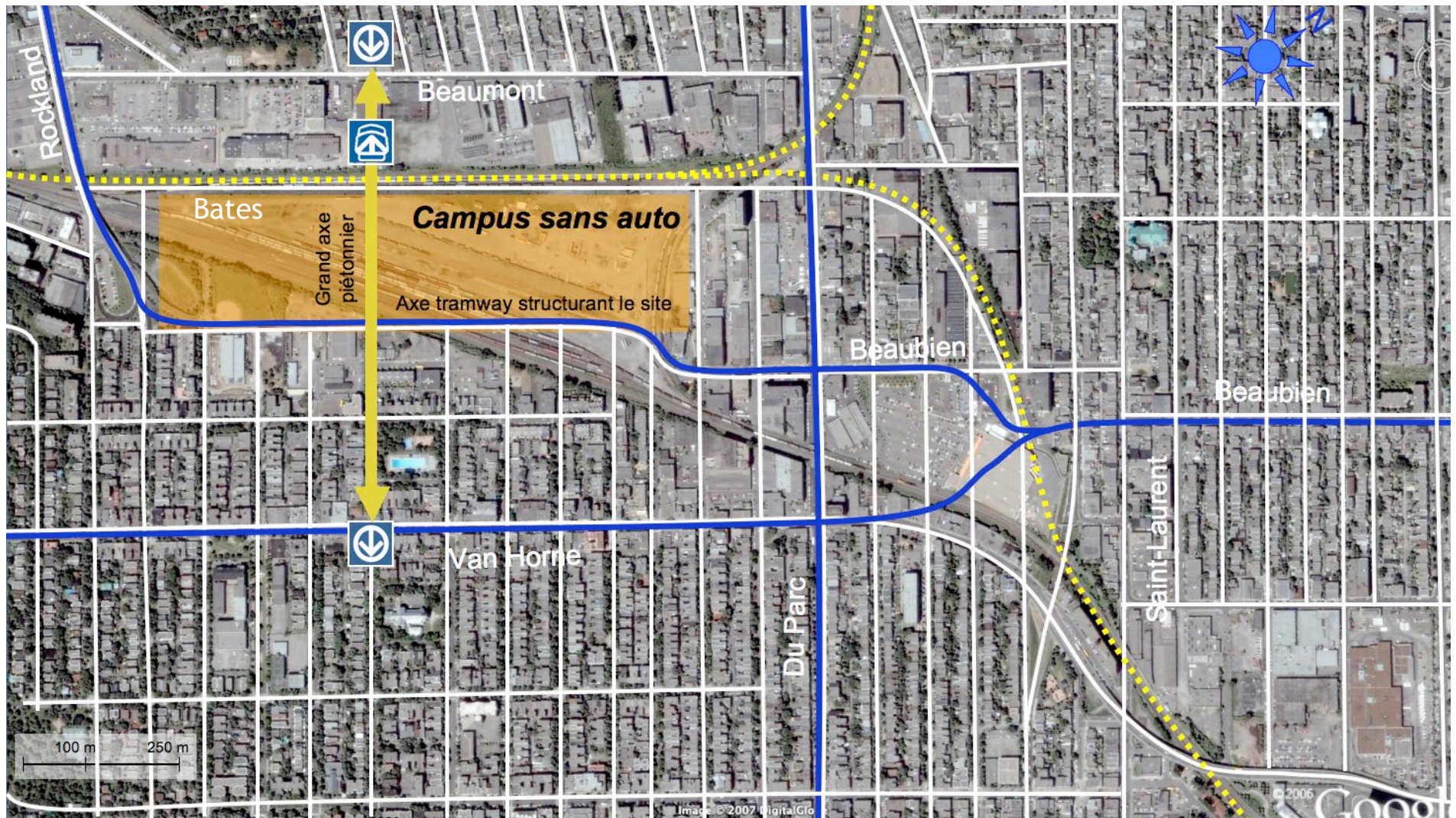


Cinq propositions

Proposition 5

*Limiter au strict minimum
la circulation et le
stationnement*

Synthèse des propositions





Pour finir Un constat fâcheux...

À notre avis, le promoteur a l'obligation d'étudier plusieurs scénarios pour s'assurer, d'une part, que son projet est optimal sous l'angle d'une diversité de grands objectifs sociétaux (santé publique, environnement, économie, qualité de vie urbaine, etc.) et, d'autre part, que les coûts individuels et collectifs sont les plus bas possibles, notamment en ce qui a trait à l'évolution anticipée du coût des carburants fossiles.

Force est de constater qu'à date, **le promoteur n'a étudié que le scénario favorisant l'accès au campus par automobile.**

En conséquence, nous demandons que, avant d'aller plus loin avec son projet, le promoteur en fasse l'analyse complète suivant les termes de référence qui viennent d'être présentés.



Merci !

www.projetmontreal.org