

# **Mémoire**

## **Projet d'implantation d'un campus de l'université de Montréal sur le site de la gare d'Outremont**

**présenté aux commissaires de  
l'Office de consultation publique de Montréal**

**le mercredi 4 avril  
Complexe William-Hingston, 419 rue saint-Roch**

**par François Purcell  
conseiller municipal du district de saint-Édouard**

## **Présentation de l'auteur du mémoire : François Purcell**

François Purcell est conseiller municipal du district de saint-Édouard depuis 1998. Il est également le chef du parti Vision Montréal depuis le mois de mai 2006 et président du caucus des élus de Vision Montréal.

À la Ville de Montréal, il est présentement membre de la Commission sur les finances, les services administratifs et le capital humain.

Lors de son mandat des années 2001 à 2005, François Purcell a occupé les fonctions de maire suppléant de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, la présidence du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) et il a été responsable des dossiers d'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement. Il fut également membre de la Commission de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal.

Lors de son mandat de 1998-2001, François Purcell a été conseiller associé au président du Comité exécutif de la Ville de Montréal. Il était aussi membre de la Commission du développement économique de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) et membre du comité exécutif du Conseil régional de développement de l'île de Montréal.

François Purcell s'est joint au Centre d'intervention pour la revitalisation des quartiers, en janvier 1995, à titre de chargé de projets. Il a été responsable, entre autres, de projets de mobilisation et de concertation de résidents et d'autres intervenants du milieu. Jusqu'en 1998, François Purcell a participé à plusieurs projets de revitalisation commerciale, notamment dans le Quartier du Musée: la Plaza Fleury, l'avenue du Mont-Royal, la rue Jean-Talon (entre Papineau et la 6<sup>e</sup> Avenue) et la Petite Italie.

François Purcell détient une maîtrise en aménagement de l'Université de Montréal, un baccalauréat en urbanisme de l'UQAM et un diplôme d'études collégiales en technique d'architecture du Cégep de Chicoutimi.

## **Des opinions générales en guise d'introduction**

D'entrée de jeu, il faut souligner que la venue du projet du nouveau campus de l'Université de Montréal, comme le note d'ailleurs les concepteurs du projet, est une occasion unique de favoriser un rapprochement avec la communauté montréalaise. Dans ce sens, nous n'hésitons pas à dire qu'il s'agit d'une occasion unique d'unifier physiquement et socialement les quartiers limitrophes au projet.

Le promoteur du projet a déclaré publiquement et textuellement vouloir reconnaître les attentes du milieu via, entre autres, les séances de consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Ce principe est primordial afin de bien cerner les enjeux de développement et les besoins du milieu.

L'une des forces de l'OCPM est de se déplacer vers les populations à l'endroit même où se trouve le projet afin d'assurer la plus grande accessibilité possible aux citoyens désireux de se faire entendre. Hors, dans le cas présent, aucune séance de consultation publique n'a été planifiée dans les limites de la Petite-Patrie. À notre sens il s'agit d'un accroc à l'exercice de participation citoyenne et d'un manque quant à l'auscultation substantielle des enjeux de développement. Un projet d'une telle envergure, générant des impacts socio-économiques majeurs ne peut se permettre de tourner le dos aux secteurs voisins. Au contraire, nous devons profiter de l'occasion pour redresser un secteur de la ville déstructuré, désarticulé. Le projet de l'université de Montréal se retrouve au carrefour de quartiers isolés (Parc-Extension, Petite-Patrie-Marconi-Alexandra, etc.) qui sont caractérisés par un aménagement urbain datant d'une autre époque et qui doivent être revalorisés et requalifiés.

Néanmoins, les acteurs socio-économiques montréalais doivent, au cours de cet exercice de planification urbaine, dégager un consensus afin de permettre au projet de voir le jour. Montréal profitera grandement de ce vaste chantier sur le plan économique, fiscal et social.

À nous de concevoir un espace de la ville qui épouse les principes du développement durable et social, principes même qui trônent au sommet d'une haute institution du savoir.

## **Les préoccupations liées au projet**

Le projet soulève certaines préoccupations, voire même certaines interrogations. Ces préoccupations s'articulent autour de l'intégration sociale, économique et physique du projet à son milieu ainsi que l'impact de ce dernier sur la circulation à l'intersection **Beaubien /** avenue du Parc et l'interface des modes de transport.

### **Intégration sociale, économique et physique**

#### **Intégration sociale**

D'abord, mentionnons que le projet planifié par l'université de Montréal doit avoir un regard évident sur les questions sociales, notamment sur les emplois générés directement par le projet, c'est-à-dire le nouveau campus universitaire, mais également sur l'impact économique sur les populations résidentes des quartiers limitrophes.

Les résidents doivent pouvoir bénéficier des emplois de qualité offerts par la venue du campus universitaire. Le projet doit s'ouvrir à la population notamment par la création d'emplois. L'Université de Montréal doit mettre en place un programme d'embauche qui favorise, à compétence égale, les citoyens des secteurs environnants. À l'inverse, le projet aurait pour conséquence d'accentuer la division sociale entre Outremont et les quartiers voisins.

De plus, le projet ne doit pas faire abstraction de l'impact de l'augmentation des valeurs foncières sur les citoyens des quartiers environnants. Le projet générera certainement une augmentation des valeurs foncières dans le secteur, produisant ainsi une surenchère de la valeur de revente des immeubles. Nous assisterons alors à une lente mais une certaine forme de gentrification de la population résidente (familles, personnes âgées, artistes, etc.) et également des citoyens corporatifs, notamment des occupants commerciaux. Déjà plusieurs résidents et commerçants ont peine à rester en place avec la montée fulgurante des loyers et des taxes qui leur sont imposés. Avec la plus-value générée par le projet, plusieurs propriétaires seront tentés de hausser les loyers et dans certains cas de faire de la spéculation foncière avec leur immeuble.

L'absence de plan concret pour empêcher l'exode massive de ces résidents, souvent vers l'extérieur de Montréal, et pour éviter la fermeture de commerces et d'industries serait socialement et économiquement inacceptable. On ne peut déraciner les résidents établis dans un quartier depuis plusieurs années, voire même plusieurs générations et d'autres qui ont choisi cette terre d'accueil pour élever leur famille sans provoquer la perte d'un esprit de voisinage bien ancré dans un sentiment d'appartenance à sa communauté.

Inutile de mentionner les avantages sociaux d'une communauté de voisinage que l'on dit tissé serrée, entre autres, sur la sécurité urbaine, sur l'entraide et le partage entre individus, sur la mobilisation et la fierté collective. Ce sont là quelques-uns des biens faits d'un quartier qui a acquis au fil du temps un sentiment d'appartenance. Nous avons le devoir de conserver ce **patrimoine** vivant par respect à l'histoire de la ville et pour le bien des générations à venir. Une nouvelle population est souvent séduite par l'idée de démolir le bâti existant et **reconstruire** un environnement neuf totalement insensible et incompatible à la « patine » architecturale et sociale du quartier.

## Intégration économique

Par ailleurs, le projet du campus universitaire **fi** doit mesurer adéquatement son impact économique sur la trame commerciale existante. Cette mesure ne doit pas être effectuée qu'en tenant compte uniquement de l'apport de **super** cies commerciales disponibles pour le seul bénéfice des besoins du projet, mais surtout en tenant compte des besoins des consommateurs des quartiers riverains et des fuites commerciales existantes.

Le projet sur le plan commercial ne doit surtout pas être refermé sur lui-même, et ainsi être un apport isolé, mais davantage reconnaître les forces et faiblesses d'affaires de la trame actuelle. L'analyse de l'**offre** commerciale doit se faire bien au-delà du secteur circonscrit par le projet. Il doit mesurer convenablement, d'une part les besoins de consommations actuelles des citoyens et, d'autre part, les possibilités d'affaires des secteurs Marconi-Alexandra et **Parc-Extension** notamment, en terme d'habitudes de consommation de produits courants, **semi-courants** et réfléchis.

Le projet doit devenir une sorte de levier à la revitalisation des artères commerciales du secteur. Le milieu doit pouvoir profiter des nouvelles clientèles générées par ce projet. Faire fi de cette **opportunité** irait à l'encontre d'une vision globale de développement de la ville. Le nouveau développement du campus de l'université de Montréal doit rayonner positivement sur les quartiers riverains et devenir une entité rentable socialement et économiquement. Il ne doit surtout pas devenir une mauvaise nouvelle et être un siphon des clientèles des commerces déjà établis dans le secteur.

## Intégration physique

Concernant l'intégration physique du projet de l'**UdM**, celui-ci n'a pas réussi jusqu'à présent sa fusion avec son milieu d'accueil. Le concept d'aménagement proposé, mise à part certaines ouvertures plutôt cosmétiques ou timides (passerelle avec Parc-Extension, ouverture de la **rue Beaubien vers** l'ouest, etc.), n'offre pas de véritables jonctions avec les secteurs environnants.

Cette **observation** est davantage évidente sur les fronts nord et est du projet. Sur ces faces, le projet propose pratiquement le statu quo en terme de rupture physique et psychologique. Il profite faiblement de l'occasion pour atténuer le contraste avec ces milieux.

Dans les faits, son intégration par le principe de la continuité de la trame urbaine n'est pas respectée. La Ville de Montréal, à titre d'administration publique, doit agir avec responsabilité et profiter de ce vaste chantier afin de **remettre** en valeur la trame physico-spatiale de cette portion de la ville. **Cette** démarche urbaine devrait se traduire notamment dans le traitement des façades des nouveaux bâtiments soulignant respectueusement ses voisins plus anciens, par les espaces vides de la trame (parcs, places, liens piétonniers, etc.) qui permettent la transition avec les espaces bâtis et finalement par les voies de circulation (rues et pistes cyclables) qui contribuent directement au déplacement des populations entre les différents **secteurs** de la ville.

En ce concerne l'intégration par les voies de circulation, Parc-Extension demeure complètement isolé du projet et la Petite-Patrie bénéficie d'un seul nouveau lien qui est celui de la rue Beaubien. Certes, l'ouverture de la rue **Beaubien** vers l'ouest permet de désenclaver le secteur que l'**on** appelle Marconi-Alexandra et pourrait nous laisser croire que ce

désenclavement est un filon important du développement de ce secteur et celui de la **Petite-Italie**. Mais à quel **prix** aurons-nous droit à l'**ouverture** de la me **Beaubien**! Sans planification qui encadre cette nouvelle source de développement, la perspective heureuse pourrait se transformer très rapidement en cauchemar pour la qualité de vie des citoyens de ce quartier. Nous y reviendrons un peu plus loin dans le texte.

En ce qui a trait au réseau cyclable au pourtour du projet il est pratiquement inexistant. Il est très hasardeux, voire même périlleux, pour les cyclistes de se déplacer actuellement dans les artères (avenue Van Home, avenue du Parc, etc.) qui **bornent** le site du futur campus. Il est impératif d'aménager des pistes cyclables digne de ce nom dès les premières phases du projet **afin** d'améliorer l'accessibilité au site via ce mode de transport et d'assurer la sécurité des cyclistes. Les intentions de la ville restent vagues à ce chapitre. L'information à ce sujet est mince. Le projet présente certaines idées de développement de pistes cyclables à l'intérieur même du site universitaire et quelques projections à l'extérieur de celui-ci, notamment une bande cyclable sur **Beaubien**. Il n'en demeure pas moins que les **interventions** proposées dans ce domaine sont très peu documentées et nous laissent sceptiques sur les véritables volontés de la Ville.

Impact sur la circulation à l'intersection **Beaubien** / avenue du Parc

Le désenclavement du secteur Marconi-Alexandra par le développement de la me **Beaubien** vers Outremont est une bonne nouvelle en soit. En effet, cela permettra d'offrir une rare alternative de circulation est-ouest entre les deux quartiers. Ce lien plus direct entre les quartiers profitera autant pour les résidents qui pourront plus facilement développer des liens sociaux avec leur voisin que pour les commerçants, notamment ceux de la Petite-Italie, qui pourront attirer de nouveaux clients.

Toutefois, les bonnes nouvelles **pourraient** apporter son lot de mauvaises nouvelles. L'augmentation de l'achalandage générée par l'implantation du nouveau campus universitaire à l'intersection **Beaubien** / avenue du Parc est préoccupante.

En ce qui concerne cette intersection, il est noté sur le plan de la fluidité et de la sécurité routière et piétonnière. L'étude sur la circulation de la firme **CIMA** démontre qu'**aux** périodes de pointe du matin et de l'après-midi le niveau de services à cette intersection est de passable à très difficile. Les observations indiquent une forte confusion de circulation entre les véhicules eux-mêmes, mais également entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes. L'absence de protection pour les cyclistes et les piétons rajoutés aux automobilistes irrités d'avoir été ralentis par le haut degré d'achalandage à l'intersection contribue à augmenter le potentiel d'accidents.

Les données recueillies lors de l'analyse des conditions de circulation anticipées par l'implantation du projet de l'université de Montréal et les solutions proposées pour atténuer les impacts négatifs ne sont guère rassurantes. L'étude de **Cima** démontre que les conditions de circulation anticipées à cette intersection, particulièrement en période de pointe de l'après-midi, et ce même en y apportant certaines mesures d'atténuation, restent très difficiles. À notre sens ce constat était prévisible étant donné que la me **Beaubien** deviendrait la principale porte d'entrée du site du nouveau campus et du secteur Marconi-Alexandra. De plus, nous nous retrouvons sur l'avenue du Parc, l'**une** des artères les plus achalandées de la ville.

Considérant ces observations, on doit envisager des interventions rigoureuses et adéquates qui feront en sorte de protéger les usagers qui empruntent ce carrefour. Les solutions proposées ne doivent pas donner une fausse impression de protection. Les interventions nécessiteront probablement des déboursés considérables de la part de la Ville. Néanmoins, la sécurité des gens n'a pas de prix.

Les interventions proposées par la **firme** CIMA ne sont pas vraiment rassurantes quant à la protection des usagers et à la fluidité de la circulation. Premier constat, on oublie complètement d'aménager le carrefour en fonction des piétons et des cyclistes. À ce point névralgique du quartier, il est tout à fait surprenant que ce type d'usagers ne soit pas pris en compte dans les nouveaux aménagements pouvant favoriser leur déplacement. Ce constat est d'autant plus surprenant que la Ville a adopté assez récemment la charte du piéton et qu'elle s'apprête à déposer bientôt son plan de transport.

Les interventions proposées par la firme CIMA à l'intersection **Beaubien** / avenue du Parc s'attardent uniquement aux problèmes de fluidité de la circulation. **Par** contre, deuxième constat, ces interventions sont très timides étant donné l'ampleur de la problématique à cet égard. Entre autres, on propose l'aménagement d'une baie de virage à droite dans le quadrant nord-est de l'intersection. De plus, on propose de modifier la réglementation de stationnement sur la rue **Beaubien** sur 100 **mètres** de part et d'autre de l'avenue du Parc **afin** de fournir aux heures de pointe deux voies de circulation par direction dans les deux sens.

Ces interventions ne sont pas concluantes car elles n'améliorent pas de façon significative les enjeux de circulation à ce carrefour. Bien au contraire, ces interventions détériorent encore plus la protection des piétons et des cyclistes.

## Quelques principes d'aménagement pour améliorer le projet

En terminant, voici quelques principes d'aménagement afin que le projet puisse s'insérer le plus adéquatement possible dans son milieu d'accueil.

Nous évoluons actuellement dans les sillons des fusions municipales où les principes d'équité sociale et fiscale doivent guider nos gestes. C'est dans cette perspective et selon cette logique que le projet du nouveau campus de l'université de Montréal doit être planifié et mis en œuvre. Les autorités de la Ville doivent agir en partenaire exemplaire, d'abord en permettant à un plus grand nombre possible de citoyens de se faire entendre, puis en considérant leurs **commentaires** et suggestions, et enfin en acceptant de modifier le projet et ses composantes d'influence urbaine **afin** de garantir la solution optimale d'insertion avec le milieu. Les partenaires de ce projet ont le devoir de poser des gestes concrets, sans équivoque, qui feront éclater les **barrières** physiques, psychologiques et sociales afin de permettre une réelle ouverture aux quartiers riverains, en particulier ceux de Parc-Extension et de l'ouest de la Petite-Patrie.

Voici donc quelques principes à considérer :

### Assurer une fluidité véhiculaire

Dans l'ensemble du territoire visé par le projet on doit, par des mesures efficaces et appropriées, assurer la fluidité des véhicules qui y transitent. Faire abstraction de ce principe aurait pour conséquences d'engendrer une détérioration de la qualité de vie environnementale autant chez les résidents que chez les usagers du secteur. Ce phénomène contribue à l'exode des citoyens vers d'autres quartiers ou vers la banlieue.

Selon cette thèse, les interventions proposées pour l'intersection **Beaubien** / du Parc doivent être réévaluées.

### Assurer la sécurité des piétons et des cycüistes

Dans l'ensemble du **territoire** visé par le projet on doit, par des mesures efficaces et appropriées, assurer la sécurité des piétons et des cyclistes qui y circulent. Faire abstraction de ce principe aurait pour conséquences d'augmenter le potentiel d'accidents auprès de ceux-ci. Ce phénomène **contribue** à augmenter l'utilisation de l'automobile chez certains et à désertir le secteur pour d'autres.

Selon cette thèse, l'intersection **Beaubien** / du Parc ne présente aucun aménagement spécifique qui tient compte des piétons et des cyclistes. L'idée de la baie de virage augmentera la place **attribuée** aux véhicules au détriment du confort des piétons et cyclistes. En ce sens, la situation s'aggrave et accentue la rupture physique et psychologique entre Outremont et la **Petite-Patrie** ouest.

### Assurer l'utilisation accrue du transport en commun et alternatif

L'un des préceptes préconisés par l'université de Montréal pour concevoir son futur campus est de privilégier l'utilisation de moyens de transports alternatifs à l'automobile en misant sur le transport collectif, l'usage du vélo et la convivialité des espaces réservés aux piétons.



Pourtant, le projet présenté n'élabore pas beaucoup à ce sujet. Les propositions sont peu nombreuses, sinon de vagues esquisses de développement.

La Ville de Montréal, avec ses partenaires, doit présenter un plan de développement de son réseau cyclable en lien avec le site du campus Outremont. La bande cyclable projetée sur la rue **Beaubien** doit se faire assez promptement, mais par une implantation du côté sud de la rue qui tient compte de la protection des résidents qui habitent du côté nord de cette artère.

De plus, la Ville doit mettre en œuvre les démarches pour poursuivre à court terme son réseau vert qui permet de lier plusieurs quartiers à la fois.

La STM doit développer son réseau d'autobus pour l'adapter à la demande. Dans cette perspective, il est impératif de prolonger le trajet de l'autobus no18 de la rue **Beaubien** vers le site du nouveau campus.

### **Circonscrire le phénomène de gentrification et de spéculation foncière**

Comme nous le disions plus tôt, la venue du nouveau campus engendrera une augmentation des valeurs foncières dans les secteurs environnants. Il y aura alors un bouleversement du marché immobilier au profit de un mais au détriment de l'autre. Ceux qui sont touchés le plus sévèrement par cette nouvelle donnée immobilière sont pour la plus part du temps les moins nantis de notre société.

Nous devons prévoir rapidement une programmation pour contrer un éventuel phénomène de **gentrification**. Les familles, les personnes âgées, les étudiants, les artistes, entre autres, pourraient avoir recours à du logement subventionné de type logement social, coopérative d'habitation ou autres types de logements abordables.

### **Assurer un développement économique harmonieux**

Dans un souci de revitalisation des commerces du secteur et de prévoir de nouvelles places d'affaires afin de limiter les fuites commerciales, les décideurs publics ont tout intérêt à prévoir un processus de développement commercial qui comprend un diagnostic complet, un plan d'action et un plan de mise en œuvre.

La Ville pourrait, entre autres choses, prévoir un programme d'aide financière pour aider les gens d'affaires à rénover leur bâtiment et leur commerce. Cette aide devient en quelque sorte un levier économique de revitalisation commerciale. Le diagnostic a également pour fonction de dresser la liste des produits commerciaux demandés par les citoyens du quartier. Le plan d'action dicte, quant à lui, les moyens pour assurer la revitalisation commerciale.

### **Assurer le développement d'espace public**

En terminant, soulignons l'importance de l'aménagement d'espaces publics (parc, place publique, trottoir aménagé, etc.) dans un quartier. Évidemment ce **type** d'aménagement peut prendre plusieurs formes pour une multitude de fonctions, cependant il est nécessaire pour aérer la trame construite de la ville. Ce genre d'aménagement contribue également à la transition entre deux entité ou deux secteurs de la ville comme cela pourrait être le cas entre le site du nouveau campus et les quartiers limitrophes. **On pourrait** facilement imaginer un parc dans le quadrant de l'intersection de la rue **Beaubien** et de l'avenue du Parc