

Notes pour un mémoire sur le projet d'implantation d'un campus de l'**Université** de Montréal sur le site de la gare de triage d'**Outremont**

Par Marie-Odile Trépanier, professeure, Institut d'urbanisme, Université de Montréal.
29 mars 2007

Remarque préliminaire.

Bien que je sois employée de l'*Université* de Montréal, c'est à titre de professionnelle de l'urbanisme que je veux ici formuler des commentaires et propositions. Ceux-ci visent essentiellement la Ville de Montréal.

Une inquiétude majeure : l'absence de planification détaillée de la part de la

Je n'ai pas pu examiner tous les documents et assister à toutes les séances de présentation et d'ateliers. Il est certain qu'il me manque des informations. Mais à mes yeux, le processus choisi pour ce projet est à l'envers de ce que devrait être une saine planification. En effet, le site est identifié au plan d'urbanisme de **2004** comme un secteur de planification détaillée; or on nous présente un projet mais aucune planification détaillée, et des directives minimales de la part de la Ville.

Permettez-moi d'exprimer mon étonnement devant la passivité de la Ville dans tout ce processus, ou tout au moins sa passivité apparente. Des choix ont été faits, mais la Ville ne nous en a pas fait l'exposé. Ainsi, sur quelles études reposent les choix en matière de transport? Comment peut-on examiner un projet de l'envergure du projet de l'UdeM, un projet d'ampleur métropolitaine, voir même nationale, en l'absence d'études substantielles et d'énoncés de balises définies de la part de la Ville et de ses arrondissements. Pour un secteur de planification détaillée du plan d'urbanisme, on aurait attendu au moins des études contextuelles, mais plus encore, un leadership qui semble faire totalement défaut. Pire même, on est laissé à imaginer que plusieurs éléments ont fait l'objet de négociations entre la Ville et l'université mais ces éléments ne sont pas énoncés clairement publiquement. Par exemple pourquoi le projet n'implique-t-il formellement que le seul arrondissement d'Outremont? Pourquoi n'ouvre-t-on pas de nouvelle rue vers le nord?. Pourquoi ne prolonge-t-on pas l'esplanade vers l'est jusqu'à Parc? Pourquoi ne peut-on pas déplacer la voie ferrée ailleurs que sur le site? Et globalement, pourquoi la ville ne nous présente-t-elle pas des pistes concernant ce que deviendront les quartiers avoisinants?

Pourquoi donc la Ville est-elle ou s'est-elle mise à la remorque du promoteur? Pourquoi la Ville attend-elle que des décisions ponctuelles soient ficelées plutôt que d'orienter et de baliser elle-même le développement? Pour un projet de cette envergure, aussi structurant, et avec les implications qu'il suppose sur les infrastructures, j'ai peine à croire qu'on puisse se contenter d'une planification qui ne sera entreprise qu'après l'acceptation du projet: je dirais même que cela risque de n'être que des ajustements après coup, **Il y a là** une opportunité

majeure de restructuration et de requalification d'un ensemble de quartiers en déclin ou en difficulté que la Ville semble en train de laisser filer.

Pour avoir assisté à 3 séances d'information ou d'atelier, certaines questions sont à mes yeux restées avec des réponses insatisfaisantes. Ce sont les secteurs d'emploi, le transport, et les milieux de vie.

La planification détaillée implique plusieurs autres secteurs d'emploi que la cour de frige

Ils comprennent plusieurs zones, dont le centre commercial Beaumont; le secteur industriel Atlantic, et le secteur Marconi-Alexandra. Ces secteurs déjà en transformation ou qui le seront inévitablement, peuvent-ils tout simplement être laissés aux forces du marché? Quelle évaluation la Ville en a-t-elle faite, quelles actions a-t-elle entreprises et avec quelles collaborations? On a mentionné que des études sont en cours, mais la consultation publique n'a pas permis de faire le point sur l'évolution de ces secteurs. Encore moins sur des possibles réorientations, et sur les actions qu'entend mener la Ville.

Le projet de campus universitaire va aussi affecter les quartiers au nord du site et les milieux de vie avoisinants

Quelle est la situation dans ces quartiers? Quelles actions la Ville entend-elle prendre pour rendre le projet UdM bénéfique pour ces quartiers? Comment préserver le stock de logements bon marché? Quelles améliorations aux espaces publics? Quels équipements? Nous avons eu peu d'informations sur ces questions. Mais il importe de voir le projet comme une opportunité majeure pour ces quartiers, notamment sur le plan de l'économie locale. Cependant il faut bien s'y préparer, de concert avec le milieu.

Un besoin d'une vision large du transport et de la circulation

Le projet implique des modifications majeures aux infrastructures de transport, et à ce titre, déborde grandement des compétences du promoteur UdM. La Ville aurait dû nous présenter un portrait global de la question du transport sur un territoire beaucoup plus vaste que le site de l'UdM, et incluant la complémentarité des divers modes de transport.

Aux ateliers auxquels j'ai assisté, la Ville n'a présenté aucune étude de circulation dans les environs du site Outremont, ailleurs que dans l'arrondissement d'Outremont même. (Quelques cartes sommaires avaient été présentées en soirée d'information générale, mais elles n'ont pas été reprises dans l'atelier sur le transport !). Aucune vision large des grands axes de transport à la fois collectifs, routiers, actifs, etc n'a été présentée. Il aurait ainsi été utile de présenter des scénarios alternatifs sur un territoire plus large que le seul arrondissement d'Outremont. Le projet tel que soumis aurait pu être bonifié par des inputs plus significatifs de la Ville. Il est «encarcané» dans des choix de transport ou de circulation discutables. sur un site trop restreint.

Une collaboration nécessaire entre les organisations municipales et avec les milieux locaux sur un territoire plus large

En somme, on ne sent aucune vision d'ensemble, aucune démarche **intégrée**, ni même d'amorce de collaboration entre l'agglomération (ou la «ville centre*»), les A arrondissements et la ville reconstituée.

L'attentisme de la Ville devant cet équipement d'envergure métropolitaine est étonnant, pour ne pas dire désolant. Pourtant, il s'agit, selon la Loi ⁹¹, article 105 et annexe, d'un objet d'intérêt d'agglomération, qui à ce titre devrait relever de la municipalité centrale :

«Requalification de grands sites urbains à des fins de redéveloppement, tels que des gares de triage, des espaces industriels vétustes ou abandonnés, des emprises ferroviaires délaissées et d'autres friches (requalification incluant la décontamination, la démolition ou la relocalisation d'entreprises nuisibles et la préparation des sites pour les réintégrer dans la trame urbaine))».

Cet énoncé correspond parfaitement au site d'Outremont et de ses alentours. Or ce site n'est pas comme le Centre des affaires. Il n'est pas bien desservi par un réseau de voirie adéquat. Le projet est enclavé dans un lieu difficile. Il nécessiterait une grande collaboration entre un ensemble complexe de responsables et de personnes affectées.

Urgence de mettre en place les moyens d'une planification concertée

On aurait espéré que la Ville, les arrondissements et Ville Mont-Royal nous annoncent la création d'un **comité** conjoint de travail, avec des orientations préliminaires, des pistes de travail et d'action. Mais, rien. On verra, nous dit-on.

Il est urgent de créer un tel mécanisme. Pour ce faire, on pourrait penser à mettre sur pied une société d'économie mixte, ou une société de développement, ou un organisme semblable. Il serait important d'envisager également une collaboration forte avec les milieux communautaires locaux notamment en matière de logement et d'économie locale. Mais aucune position claire ne nous est annoncée.

La Ville ou l'agglomération aurait pu amorcer une opération conjointe majeure incluant l'université, acquérir la maîtrise foncière d'un territoire plus étendu, en vue d'un réaménagement. en profiter pour repenser le réseau des voies de circulation, dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme mûri en partenariat avec les arrondissements, le milieu d'affaires et le milieu communautaire. La Ville aurait pu renforcer le programme de revitalisation urbaine intégrée pour les quartiers au nord du site, y rattacher des programmes

¹ Loi concernant la consultation des citoyens sur la réorganisation territoriale de certaines municipalités. L.Q. 2003. c. 14

de soutien au logement, des programmes de requalification des friches urbaines industrielles, de décontamination, etc.... bref nous présenter une stratégie concertée et intégrée. Il est inquiétant de voir l'absence de leadership de la Ville encore une fois.

Les grandes villes savent planifier des grandes opérations de requalification

Il existe plein d'exemples dans le monde de telles opérations d'envergure. Par exemple, à Paris. L'implantation dans les années 1980-90 de grands équipements comme le Parc de la Villette, la Grande Bibliothèque, le ministère des Finances, ont été autant d'occasions pour la Ville de repenser des secteurs urbains défavorisés, ou en transition. Et tout cela s'est inscrit dans de vastes réflexions, notamment, sur le réaménagement de l'Est de Paris, une zone délaissée, comprenant une grande quantité de friches urbaines. La ville a adopté des politiques vigoureuses de régénération urbaine qui se sont traduites dans toute une série d'opérations d'aménagement concerté. Ces actions ont souvent passé par une main mise foncière publique afin de réorienter le développement et de fournir les infrastructures et équipements requis par de nouvelles vocations culturelles, publiques ou de quartiers résidentiels. Mais on n'a pas planifié que les grands équipements. On en a profité pour retisser les milieux urbains avoisinants de diverses manières, pour améliorer les conditions de l'habitat, **y intégrant** des équipements de proximité, des espaces verts, réaménageant quelques axes de circulation, **désenclavant** certains secteurs, par exemple le secteur de Bercy².

Sans tomber dans la rénovation urbaine à outrance, il y aurait lieu pour la Ville d'effectuer des réflexions majeures et de réexaminer l'ensemble de la situation. Surtout, la Ville de Montréal doit s'organiser pour assumer sa mission de planification de façon adéquate et intégrée.

En résumé, je recommande de la part de la Ville :

- Un leadership majeur, en collaboration avec les arrondissements et Ville Mont-Royal, et en partenariat avec l'université et les milieux locaux
- Des études contextuelles élargies
- Des moyens d'action plus dynamiques et plus fermes pour mieux prendre en charge les problèmes d'enclavement physique mais aussi social, pour orienter la transformation des zones d'emploi et contenir les poussées spéculatives

² Source : Paris Projet no 27.28, L'aménagement de l'est de Paris. 1987