

L'Université de Montréal, un partenaire de la mobilité durable à Outremont et à Montréal

Mémoire présenté par l'Université de Montréal
à la mairie de l'arrondissement d'Outremont
dans le cadre des consultations publiques sur
la politique de stationnement et de circulation de
l'arrondissement.

27 février 2020

L'Université de Montréal a inauguré le campus MIL en septembre 2019. Ce campus a été désigné « projet phare de développement durable » dans le plan de développement durable de la Ville de Montréal. Il a été développé en étroite collaboration avec la Ville centre et l'arrondissement d'Outremont depuis 2005. Les choix qui ont été faits en matière de développement urbain ont été mûrement réfléchis et ont fait l'objet de débats, notamment à l'Office de consultation publique de Montréal. L'Université, en accord avec ses partenaires municipaux, a misé volontairement sur les déplacements actifs et collectifs pour ce campus. Depuis les tous débuts du projet, l'Université de Montréal est un partenaire engagé et actif en matière de mobilité durable à Outremont. Elle ne saurait toutefois être tenue responsable des décisions récentes de l'arrondissement en matière de gestion des stationnements dans l'arrondissement.

L'arrivée du projet d'un nouveau campus à Outremont

Dès la fin des années 1990, l'Université observe une hausse significative de ses effectifs étudiants. En effet, en moins de 10 ans, on constate une augmentation de 32 % du nombre d'étudiants; de 23 820 étudiants en 1997-1998, on passe à 31 500 en 2007¹. Au cours de la même période, les besoins en infrastructures et en modernisation sont soulevés : l'Université doit se doter de nouveaux espaces adaptés à la science d'aujourd'hui et de demain. La croissance de 183 % des revenus de recherche en 10 ans témoigne d'une activité en pleine expansion. Les projets scientifiques nécessitent aussi des infrastructures sophistiquées et des installations importantes que le campus vieillissant du mont Royal ne peut plus accueillir.

L'achat du terrain de la gare de triage du Canadien Pacifique par l'Université en 2006 représente une occasion unique de donner une nouvelle vocation à un vaste terrain et de répondre aux besoins de sa communauté, dans une approche respectueuse des attentes des citoyens des quartiers limitrophes quant aux impacts sur l'environnement, la circulation, l'urbanisme et l'architecture.

En 2008, à l'invitation de la Ville de Montréal, l'Université signe le Pacte patrimonial du mont Royal. Elle affirme ainsi sa volonté d'agir sur sa propriété du campus principal dans le respect des objectifs de protection et de mise en valeur de la montagne et de sa biodiversité. Il n'est donc plus question de construire de nouveaux édifices qui viendraient gruger les espaces verts de la montagne, sur le campus principal.

Un projet de développement durable

Le projet du campus MIL en est un de société. De concert avec la Ville de Montréal, le projet est conçu autour de 4 nouveaux parcs totalisant 40 000 mètres carrés d'espaces verts, pour créer un tout nouveau quartier, au cœur même de la métropole. Le plan du MIL Montréal vise d'ailleurs la certification Or LEED-AQ, selon le système d'évaluation LEED pour l'aménagement des quartiers. Le Complexe des sciences, première phase du nouveau campus, vise la certification Or du système LEED, nouvelle construction. D'une gare de triage et d'une friche industrielle qui était polluée, contaminée, l'Université de Montréal a été figure de proue dans le changement du quartier, dans la revitalisation d'une portion du territoire et propose un endroit centré sur le savoir.

¹ Université de Montréal, Plan directeur des espaces, étudié et adopté par l'Assemblée universitaire, 498^e et 501^e séances, les 23 mai et 27 octobre 2008.

Dès 2007, dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM, l'importance accordée aux transports collectifs et actifs par l'Université de Montréal fait l'objet d'un consensus. Rappelons que les séances d'information, les ateliers et l'audition de mémoires ont attiré près de 1 200 personnes, 21 experts ont participé aux ateliers et la commission a reçu 56 mémoires².

Le plan de développement urbain, économique et social (PDUES) de 2013, réalisé par la ville centre en étroite collaboration avec les arrondissements, pour le site Outremont et ses abords, s'inscrit lui-même dans une approche de développement durable. L'énoncé de vision prévoit, entre autres, de « créer un environnement favorable aux modes de transport actif et collectif »³. Dans un souci d'abolir les frontières entre l'Université et la ville, de multiplier les points de passage entre les quartiers voisins et de donner une priorité aux modes de locomotion douce (marche et vélo), l'Université de Montréal a inclus dans les plans de sa première phase de construction une passerelle qui relie dorénavant Outremont, le Complexe des sciences du campus MIL et le quartier Parc-Extension. Ce faisant, le métro Acadie se trouve à moins de 250 mètres du Complexe des sciences. Depuis septembre 2019, piétons et cyclistes peuvent transiger rapidement et de façon sécuritaire d'un arrondissement à l'autre.

Aujourd'hui, le campus MIL est relié directement au campus de la montagne par une seule ligne de métro, la ligne bleue. Du métro Parc au métro Côte-des-Neiges, les étudiants, professeurs et membres du personnel peuvent transiter d'un pavillon à l'autre, en l'espace de 6 stations maximum. Le campus MIL est par ailleurs bien situé pour les autobus et trains desservant la couronne nord (Saint-Jérôme, Blainville et Sainte-Thérèse, notamment). Enfin, une piste cyclable reliant les deux campus permet dorénavant à la communauté de faire la transition active de la montagne à Outremont de façon sécuritaire. Un guide d'accessibilité au campus MIL fait la promotion des différentes options et est disponible en ligne⁴.

La direction de l'Université a eu le souci d'inclure les citoyens bien avant l'ouverture afin de leur permettre de s'approprier le site. Avant même le début de la construction du Complexe des sciences, une portion du site est devenue un lieu de médiation culturelle, de verdissement des espaces et a permis de diminuer les îlots de chaleur et de créer des liens concrets avec les communautés grâce à l'appui d'une quinzaine d'organismes issus des milieux voisins. Depuis 2015, les Projets éphémères ont été l'hôte d'une pouponnière d'arbres de la Soverdi (de 5 000 à 6 000 arbres par année) et de 10 ruches d'abeilles de Miel Montréal qui ont permis de récolter près de 350 kg de miel en 5 ans. Ils sont également constitués de 2,5 acres d'agriculture urbaine (l'équivalent de 10 000 m²).

La mauvaise cible

En septembre 2019, ce sont 2400 personnes qui ont investi le Complexe des sciences, premier et seul édifice, pour le moment, du campus MIL. Ainsi, 2000 étudiants et 400 membres du personnel administratif et enseignant évoluent aujourd'hui au Complexe des sciences.

Les parts modales tirées de l'enquête Origine destination⁵ 2013, commandée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), ont été mise à jour par Voyagez Futé, à la demande de l'Université

² Office de consultation publique de Montréal, Projets de règlements P-04-047-34 et P-06-069, Projet d'aménagement d'un nouveau campus universitaire sur le site de la gare de triage d'Outremont, 31 juillet 2007

³ Ville de Montréal, Secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau, Plan de développement urbain, économique et social (PDUES), septembre 2013

⁴ Université de Montréal et Voyagez futé, Accessibilité au MIL, août 2019

https://campusmil.umontreal.ca/wp-content/uploads/2020/02/Guide-accessibilit%C3%A9-MIL_V2.pdf

⁵ Document interne Université de Montréal – Origine destination 2013, mise à jour (en annexe).

de Montréal, à partir de l'évolution de l'enquête Origine destination de Polytechnique Montréal en 2018. On y démontre une nette augmentation de l'utilisation des transports alternatifs à la voiture entre 2013 et 2018, tant pour les employés que pour les étudiants⁶. L'Université de Montréal y est arrivée notamment en réduisant son offre de stationnements et en améliorant les infrastructures dédiées au vélo.

De fait, entre 2013 et 2018, on observe une augmentation de 9 % des employés qui empruntent les transports collectifs, dont le nombre passe de 43 à 52 % d'utilisateurs des transports en commun. Pour la même période, on note une réduction de 6 % du nombre d'étudiants qui utilisent l'auto (en solo), les automobilistes représentent 5 % (comparativement à 11 % en 2013). En 2018, ce sont 59 % des étudiants qui utilisent les transports en commun. Le nombre d'étudiants-cyclistes augmente également, passant de seulement 2 % à 9 % en 2018.

Polytechnique Montréal, dont les habitudes des étudiants et du personnel sont similaires à celles de l'Université de Montréal, a permis de produire des données basées sur l'évolution des parts modales entre 2013 et 2018. Elles permettent de mettre en relief les comportements des employés et étudiants pour un groupe de 2400 individus. En résumé, on peut observer que plus de 88 % des individus évoluant au Complexe des sciences optent pour le transport en commun et les déplacements actifs (marche et vélo) alors qu'à peine 11 % d'eux utilisent la voiture, en incluant ceux qui choisissent le covoiturage.

L'organisme Voyagez futé a également été saisi de ce questionnement. Sur une étude de janvier 2020, et basée sur les étudiants inscrits pour le trimestre d'hiver dans les programmes offerts au Complexe des sciences, il appert que 62 % d'entre eux habitent l'île de Montréal (dont 59 % dans le centre, le centre-Nord et l'est de l'île), 15 % dans la couronne nord, 13 % dans la couronne sud et seulement 10 % à l'extérieur de la grande région métropolitaine.

Le même type d'analyse, effectuée par le même organisme en 2018, démontre que les employés du Complexe des sciences sont à 70 % résidents de l'île de Montréal. Les couronnes nord et sud sont similaires, à 11 % et seulement 7 % des employés du Complexe des sciences demeurent à l'extérieur de la grande région métropolitaine.

Tant les employés que les étudiants sont sensibles à leur mobilité et savent qu'il y a d'autres options à l'auto solo pour se rendre à l'un ou l'autre de nos campus montréalais.

En résumé, ces données démontrent que les individus fréquentant le campus MIL sont une mauvaise cible pour justifier la réforme que veut entreprendre l'arrondissement d'Outremont sur l'ensemble de ses 3.84 km². On estime à moins de 276 personnes le nombre de membres de notre communauté qui se rendent au campus MIL, à différents moments de la semaine, en automobile (en incluant ceux qui optent pour le covoiturage).

Une politique qui soulève des questions

Pour terminer, nous souhaitons proposer quelques pistes de réflexion et des questions qui, à notre avis, devraient être considérées:

- Combien coûte réellement la réforme de la politique du stationnement? Combien d'argent ira au fonds vert? Quel est le prix de revient?

⁶ Voyagez Futé, Évolution des parts modales – Mise à jour des parts modales 2013-2018, 4 novembre 2019 (en annexe)

- Comment la politique sera applicable sur l'ensemble du territoire et pour tous les types de populations?
- Est-ce que des études ont été faites sur l'utilisation des stationnements sur rue et hors rue (par exemple au CCI) en semaine, durant les heures normales de cours universitaire en dehors des heures de cours?
- L'arrondissement serait-il prêt à amender sa politique en tenant compte des opinions des différentes parties prenantes?
- Est-ce que l'arrondissement a tenu compte des réalités des établissements, des citoyens, des OSBL, des commerces, des centres de cultes, des entreprises de l'arrondissement et des heures d'activités normales? Par exemple, sur une période de 24 h, effectuer une fine analyse des comportements?
- Pourquoi ne pas travailler main dans la main à trouver des solutions réalistes et efficaces, pour faire la promotion ensemble des valeurs de mobilités collectives et actives, sans brimer certaines personnes qui n'auraient pas les possibilités de se déplacer autrement qu'en voiture?
- L'arrondissement serait-il prêt à former un comité consultatif pour discuter des amendements à apporter?
- Pourquoi prétendre que le campus vient tout juste d'arriver dans le quartier? Le campus est dans les plans depuis plus de 15 ans. Des études de circulation ont été menées au moment des consultations publiques de l'OCPM, pourquoi ne pas revoir ces documents et enrichir le projet de politique de stationnements?
- Quelles sont les actions concrètes qui ont été entreprises par l'administration pour offrir une meilleure desserte de transport en commun? Comment la STM a-t-elle été interpellée pour instaurer un réseau efficace, pour bonifier l'offre en amont de l'implantation de la politique de stationnement?

Conclusion

L'Université de Montréal souhaite ardemment participer à la vie des quartiers où elle est présente. Elle est également engagée dans le développement durable et la transition écologique.

Nous proposons donc à l'arrondissement d'instaurer un moratoire sur la politique de stationnement. Le temps de pause permettrait à l'arrondissement de procéder aux études nécessaires et d'engager une réelle conversation avec l'ensemble des parties prenantes. Étant l'un des plus grands établissements sur le territoire d'Outremont, l'Université de Montréal désire participer activement à la vision d'avenir que l'arrondissement souhaite édicter, qui va, à notre avis, au-delà des places de stationnement et qui inclut une bonification des transports en commun.

Il est vrai que le campus MIL est appelé à se densifier dans les 30 voire les 50 prochaines années. Mais il nous apparaît important de garder une approche réaliste en fonction de la situation actuelle de l'arrondissement.

Il nous apparaît important de considérer la mobilité dans sa globalité, en accord avec les quartiers environnants. Nous sommes disposés à collaborer en ce sens avec l'arrondissement d'Outremont, la Ville de Montréal et tous les partenaires concernés.



ÉVOLUTION DES PARTS MODALES

Mise à jour des parts modales - 2013-2018

Remis à :

Stéphane Béranger

Coordonnateur en développement durable

4 novembre 2019

Évolution des parts modales 2013-2018

À la demande de l'Université de Montréal, le graphique suivant présente l'évolution des parts modales des étudiant.es et employé.es de l'institution sur la période 2013-2018.

Pour ce faire, les résultats obtenus dans le cadre d'un sondage appliqué à Polytechnique ont été transférés aux données de l'Université de Montréal. En effet, il avait été remarqué que les étudiant.es et employé.es des deux institutions avaient des comportements semblables. C'est pourquoi, en attendant que l'Université de Montréal procède à une enquête auprès de sa clientèle étudiante et de ses employés (prévue pour l'automne 2020), nous avons appliqué la variation obtenue par Polytechnique dans le cadre d'un sondage d'évaluation en 2018.

Ainsi pour l'Université de Montréal, voici l'évolution des parts modales entre 2013 et 2018 :

