

Projet de l'Université de Montréal sur le site Outremont
OCPM : Séance d'information
Jeudi 1er mars 2007, 19h
Complexe William-Hingston, 419 rue Saint-Roch à Montréal

COMPLÉMENTS D'INFORMATION À REMETTRE AUX COMMISSAIRES

ACTIVITÉS FERROVIAIRES

1) Quel est l'histoire de la cour de triage du CFCP?

Sur le site www.ocpm.qc.ca, consulter le document Analyse et orientations du projet d'aménagement, Campus Outremont, Université de Montréal préparé par Cardinal Hardy en septembre 2006. Aux pages 6, 7 et 8, l'évolution historique du site est décrite et illustrée à l'aide de cartes et de photos aériennes.

2) Quelle est la nature de l'achalandage ferroviaire?

Le CFCP transporte la majorité du trafic conteneurisé en provenance et à destination du port de Montréal qui est transbordé par rail. Ce service est intrinsèquement lié aux opérations maritimes et représente, en moyenne, de 10 à 12 trains par jour, sept jours sur sept, qui empruntent les deux voies ferrées présentement situées au sud de la propriété et qui sont presque exclusivement dédiées à l'acheminement des trains jusqu'au port. La vitesse maximale admissible pour ces trains est de 40 km/h et la plupart d'entre eux la réduisent en quittant le triage Saint-Luc et aux approches de la pente descendante vers le triage d'Hochelaga et le port.

Toutes les activités de transbordement effectuées par le Canadien Pacifique sur le site du triage d'Outremont ont été déplacées définitivement. De plus, le hangar à marchandises a été complètement démoli à l'Automne 2006 à l'exception des bureaux occupés par le Chemin de Fer Québec Gatineau. Pour ce qui est du triage, ce dernier poursuivra ses activités de triage à Outremont jusqu'à ce qu'elles puissent être relocalisées vers un autre site, situé à Boisbriand à proximité de site ou se trouvaient les usines GM. Il s'agit de la cour de triage que CP utilisait précédemment pour desservir le fabricant automobile. Le déménagement dépend de certaines conditions qui font partie du contrat de vente entre CP et l'Université et qui sont aussi reliées aux fonds publics devant pourvoir à la viabilisation du site.

Une fois les activités des Chemins de Fer Québec Gatineau relocalisées, les seules activités ferroviaires seront le passage des trains à destination et en provenance du port de Montréal ainsi que la circulation des trains de marchandises et de banlieue dans la subdivision Parc. Il n'y aura pas d'activités de triage, seulement du trafic direct. Actuellement, de 10 à 12

trains par jour circulent sur les voies à destination et en provenance du port; chacun mesure de 6 000 à 7 000 pieds de longueur (soit de 1 829 à 2 133 mètres). Le trafic marchandises dans la subdivision Parc devrait se maintenir au niveau actuel, soit de 4 trains par jour. Actuellement, le CFCP pour le compte de l'AMT fait circuler sur la ligne une vingtaine de trains de banlieue desservant la ligne Ste-Thérèse –Blainville.

3) Quelles sont les normes applicables pour l'installation de passages à niveau ?

Selon Transport Canada :

Dans la Loi sur les chemins de fer, le règlement concernant la construction d'un passage à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique présente tous les critères et les normes applicables. Le texte du règlement est disponible sur le site web de Transports Canada à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/Isf/reglements/001/Isf001/Isf1.html>

Selon Canadien Pacifique (en date du 5 mars 2007) :

Canadien Pacifique ne supporte pas la suggestion d'installer un ou plusieurs passages à niveau pédestre/vélo sur ce tronçon de chemin de fer, pour les raisons suivantes :

- le design proposé du projet de l'université canalise toutes les activités pédestre/vélo vers la passerelle qui serait située sur l'axe de la rue Wiseman, ce qui aura un effet positif sur le contrôle de l'empiètement au long de la ligne ferroviaire entre le viaduc Rockland et la gare de trains de banlieue Parc ;
- de plus, la configuration de la voie ferrée qui comporte une courbe limite la visibilité à cet endroit. La fréquence et la vitesse des trains de banlieue ne sont pas propices aux passages à niveau ;
- ajouter un ou plusieurs passages à niveau aurait l'effet d'ouvrir plusieurs points d'entrée à l'emprise ferroviaire et l'empiètement sur le tronçon, augmentant les risques d'accident ou de décès ;
- Les statistiques indiquent que neuf accidents reliés à l'empiètement ont été répertoriés au Québec en 2006, causant le décès de six personnes et des blessures graves dans les trois autres cas. Au Canada, pour la même année, on a compté 91 accidents semblables, dont 58 ont causé des décès et 27 des blessures graves.
- Les coûts pour un passage à niveau pédestre/vélo est de l'ordre de 150,000 à 200,000 \$.

LOGEMENT

Question : Combien y aura-t-il d'unités de logement hors site?

Sur les 816 unités de logements prévues pour l'ensemble du projet, 334 unités sont à l'extérieur du site UdeM. Vous trouverez en pièce jointe un tableau illustrant chacun des ilots concernés.

BRUIT

Les dates et périodes de lecture des émissions (date, heure, conditions climatiques) sont indiqués à la page 14 de l'étude acoustique pour le développement du campus Outremont de l'Université de Montréal, intitulée *Le bruit généré par les activités ferroviaires et les mesures de mitigation requises*, Acoustec, Juin 2006.

Cette étude est disponible sur le site web de l'OCPM et sur celui du projet :

www.siteoutremont.umontreal.ca

Nombre de logements sur le site de l'Université de Montréal ⁽¹⁾

Nombre de logements Terrain U de M		Nombre de logements Terrain privé	
# ilot	nombre unité	# ilot	nombre unité
M - 1 *	8	M - 1 *	138
M - 2	50	M - 3 *	100
M - 3 *	36	R - 3 *	96
R - 2	200		
R - 3 *	78		
R - 4	110		
Total	482	Total	334
Grand total		816	

⁽¹⁾ Le calcul tient compte de l'échange de terrain entre l'U de M et la Ville pour la relocalisation des ateliers municipaux (îlot R-2)

* Ces lots exigent un remembrement et une entente pour leur développement entre l'Université et le ou les propriétaires fonciers.