

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président
 M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

CONSULTATION PUBLIQUE

**PROJET D'IMPLANTATION D'UN
CAMPUS DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
SUR LE SITE DE LA GARE DE TRIAGE D'OUTREMONT**

ATELIER 3

TRANSPORT ET CIRCULATION

Séance tenue le 19 mars 2007, 19 h
Centre communautaire intergénérationnel
999, McEachran
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 19 MARS 2007

MOT DU PRÉSIDENT	1
------------------------	---

AVEC LA PARTICIPATION DE :

- M. PIERRE ASSELIN, citoyen d'Outremont,
 membre de la Commission sur la sécurité publique et le stationnement,
 ingénieur chez Techsult
- M. CLAUDE BEAULAC, directeur général, Ordre des urbanistes du Québec
- MME SUZANNE DEMEULES, ingénieure chez SIMA
- M. MARC JOLICOEUR, conseiller à la recherche, Vélo Québec
- MME FLORENCE JUNCA-ADENOT, professeure
 Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM
- M. ANDRÉ PORLIER, conseiller en transport
 Conseil régional de l'environnement de Montréal
- M. YVES MAILHOT, directeur de l'arrondissement d'Outremont

PRÉSENTATION PAR LA VILLE DE MONTRÉAL

M. LUC GAGNON, chef de division	
Division du développement urbain à la Ville de Montréal	3
M. MATHIEU BÉLANGER, conseiller en aménagement	
Division du développement urbain et responsable du projet	3

PRÉSENTATION PAR L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

M. ALEXANDRE CHABOT, vice-recteur adjoint à l'Université de Montréal, responsable du projet	5
MME SUZANNE DEMEULES, ingénieure chez SIMA	9

PÉRIODE DE QUESTIONS :

MME FLORENCE JUNCA-ADENOT	12
M. CLAUDE BEAULAC	15
M. MARC JOLICOEUR.....	18
M. NORMAN KING	21
M. JEAN-MARC CORBEIL.....	23
M. JEAN DÉCARIE	27
M. MARC VANIER-VINCENT.....	35
M. PIERRE ASSELIN	36
M. ANDRÉ PORLIER	38
M. HUGUES BÉLANGER	39
MME MARIE-CHRISTINE ST-ONGE	43
M. JEAN LARIN.....	47

TABLE DES MATIÈRES

(suite)

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. PHILIPPE.....	52
M. MARC DUMONT	55
MME RENÉE JOYAL.....	58
STEFAN PLESZCZYNSKI	60
M. DAVID CANTON.....	62
M. JEAN-MARC CORBEIL.....	65
M. GASTON BRETON.....	66
M. ALBERT AUBRY	71
MME MARIE ST-ARNAUD.....	73
MME GENEVIÈVE DEROME.....	76
MME MARYLINE RANCO	79
M. MARC DUMONT	88

AJOURNEMENT

LE PRÉSIDENT :

Reprise de l'audience publique sur le Projet d'implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont.

5

Alors, bonsoir et bienvenue à chacun et chacune d'entre vous. Je m'appelle André Beauchamp, je préside la présente commission avec mes deux collègues commissaires, Monsieur Louis Dériger et Jean-Claude Boisvert. Le secrétaire de la commission, monsieur Michel...

10

M. MICHEL AGNAÏEFF :

Agnaïeff.

15

LE PRÉSIDENT :

Agnaïeff, oui. Alors, ça part bien, j'ai déjà des fuites de mémoire. Je voudrais signaler que la transcription de l'audience est assurée par madame Yolande Teasdale et la sonorisation par monsieur Yvon Lamontagne. Tous les échanges ce soir sont publics et sont donc transcrits et peuvent être ensuite consultés sur le site de la commission à l'Office de consultation publique.

20

Je salue le représentant du promoteur, monsieur Chabot. Bonsoir, Monsieur Chabot, de l'Université de Montréal, et le représentant de la Ville de Montréal, monsieur Luc Gagnon.

25

Donc ce soir, évidemment, c'est notre troisième atelier. Je rappelle que dans la phase de cueillette de l'information pour vous aider à la préparation des mémoires, il y a d'abord eu la période de questions où des citoyens et des citoyennes ont pu venir poser des questions au promoteur et à la Ville de Montréal. Il y a eu quatre soirs de questions et il y a eu évidemment les transcriptions de ces sessions-là qui sont accessibles, et nous sommes maintenant dans une phase d'atelier.

30

L'atelier se veut une étape d'enrichissement, d'approfondissement de la réflexion, pour vous préparer, pour vous aider, pardon, à préparer et à mettre au point les mémoires. Quand nous arriverons dans la phase des mémoires, nous vous demanderons vos opinions, vous essaierez de convaincre la commission de recommander ou de pousser dans tel sens ou dans tel sens, et l'idée de l'atelier c'est l'idée un peu d'une forme de table ronde, de permettre de partager la réflexion et des éléments pour essayer de mieux comprendre les bien-fondés, les tenants et aboutissants d'un pareil projet et d'en vérifier la rigueur scientifique, technique et la cohérence globale.

35

40

45 Ce soir, nous sommes autour du thème du transport et de la circulation avec, comme
sujets et principaux sujets qui seront éventuellement abordés : l'aménagement des voies
d'accès et la sécurité des passagers; la desserte en transport collectif, liens cyclables et
piétonniers; gestion de la circulation et du stationnement; cohabitation avec le transport
ferroviaire.

50 La méthode suivie sera la même. Nous avons invité cinq personnes ressources qui
agiront comme des témoins privilégiés pour nous. Alors, il y aura d'abord un exposé de la
Ville de Montréal sur le cadre de réflexion dans lequel ils situent le projet. Ensuite, le
promoteur, l'Université de Montréal, fera son topo sur la question autour du transport et
ensuite, nous entrerons vraiment dans l'atelier avec l'apport de nos cinq personnes
ressources que j'identifie maintenant, et on verra ensuite dans quel ordre ils interviendront.

55 Alors, ce soir nous accueillons madame Florence Junca-Adenot, qui est professeure
associée au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à
Montréal – bonsoir, Madame. Monsieur Claude Beaulac, qui est directeur général de l'Ordre
des urbanistes du Québec – alors, Monsieur Beaulac. Monsieur Marc Jolicoeur, qui est
directeur à la recherche de Vélo Québec. Très bien. Monsieur Pierre Asselin, qui est citoyen
60 d'Outremont et qui est membre de la Commission consultative sur la sécurité publique et le
stationnement de l'arrondissement d'Outremont et monsieur André Porlier qui est conseiller
en transport au conseil régional de l'environnement de Montréal.

65 Donc, la méthode sera la suivante : il y aura, dans la première partie de l'atelier, trois
intervenants qui seront madame Junca-Adenot, monsieur Beaulac et monsieur Jolicoeur
pour lancer la réflexion, puis nous partagerons la réflexion. Après un certain temps, je ferai la
pause santé. À la reprise, les deux autres intervenants feront leur communication et nous
continuerons en espérant de pouvoir terminer autour de 10 h.

70 Je vous demande d'être, pour ce qui est des personnes dans l'assemblée, d'être le
plus concis possible, s'il vous plaît, quand vous intervenez, d'éviter les formes de mépris; ça
fait juste jeter de l'huile sur le feu, ça met le monde en colère et ça ne permet pas d'enrichir
l'échange, d'éviter les applaudissements ou les mouvements de foule qui finissent par
exercer une censure sur les opinions minoritaires. Je pense que c'est important que
75 quiconque ici ait le droit, puisse dire son opinion sans se faire exercer de pression de la part
des autres, dire vos accords, vos désaccords, vos suggestions, essayant aussi, si possible,
d'éviter les discours politiques. Il y a une arène politique qui est largement ouverte ailleurs, je
pense qu'ici, on va essayer de faire le meilleur travail possible et jusqu'à maintenant, je dois
dire que ça va très bien, je pense, et que nous sommes en train de témoigner de la capacité
80 que nous avons d'étudier un projet et de le scruter dans tous ses aspects.

Alors, ceci étant dit, je demande donc à la Ville de Montréal, d'abord, monsieur Luc Gagnon, de présenter vos collègues et de faire le point sur les principes ou le cadre de référence de la Ville de Montréal dans les questions des transports.

85

M. LUC GAGNON :

Merci, Monsieur le président. Alors vous permettez de me représenter : Luc Gagnon, chef de division, développement urbain à la Ville de Montréal. Il y a du changement à notre table ce soir, alors à ma droite, je suis accompagné ce soir par monsieur Yves Mailhot, qui est le directeur de l'arrondissement d'Outremont et à ma gauche, évidemment, par monsieur Mathieu Bélanger, conseiller en aménagement à la Division du développement urbain et responsable du projet.

90

95

Monsieur Bélanger va faire une brève introduction à la présentation de l'Université, qui consiste en fait à rappeler ou à établir les principales balises dans laquelle l'étude de circulation a été réalisée par les consultants de l'Université.

M. MATHIEU BÉLANGER :

100

Bonsoir. Donc, ce soir dans le cadre du troisième atelier, je vais vous présenter brièvement les modalités d'encadrement d'une étude de circulation dans le cadre d'un projet majeur à la Ville de Montréal.

105

Lors de la planification des projets majeurs comme celui présenté ce soir de l'Université de Montréal sur le site de l'ancien triage Outremont, une étude d'impact sur la circulation est requise par la Ville de Montréal. Ce type d'étude est requis non seulement pour les projets de développement publics et privés mais aussi, par exemple, dans le cadre d'un projet de réfection d'infrastructures ou un projet majeur en transport.

110

De plus, tout autre projet de nature à influencer la fluidité et la sécurité des déplacements des personnes et des marchandises au sein de la Ville est aussi sujet à une étude de circulation.

115

Pour encadrer tout ça, le document intitulé « Exigences en matière d'études d'impact sur la circulation », qui a été déposé à la commission, énonce les normes de la Ville qu'un promoteur doit respecter afin de procéder à la réalisation d'une telle étude. Il est à noter qu'une telle étude s'inscrit dans un cadre de discussions entre la Ville et le promoteur.

120

Pour qu'une étude soit satisfaisante aux fins de l'analyse par les professionnels de la Ville, la Ville de Montréal a énoncé des exigences générales en matière d'étude de circulation. Premièrement, les résultats de l'étude doivent être colligés dans un rapport d'impact qui est signé par un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec.

125 Deuxièmement, les documents annexes doivent être transmis à la Ville. Ça comprend, entre autres, la programmation des feux de circulation, tous les comptages et les résultats électroniques des simulations.

130 Troisièmement, l'étude doit se baser sur des comptages de circulation récents.

135 Quatrièmement, au niveau du logiciel qui est utilisé, seul le module Sim Traffic 6 qui est intégré au logiciel Synchro 6 doit être utilisé. De plus, comme je l'ai dit, toutes les simulations ont été transmises à la Ville, qui possède aussi le même logiciel, pour contre-vérifier les résultats.

140 Dernièrement, les propositions de réaménagement des voies publiques proposées par le promoteur doivent aussi être transmises à la Ville.

145 De façon qui est un peu plus spécifique, l'étude d'impact sur la circulation doit aussi comprendre une description du projet, une caractérisation de la zone d'étude, une évaluation des impacts anticipés à la fin du projet, une proposition quant au stationnement hors rue, une proposition quant aux modalités de livraison, une illustration des itinéraires piétons et cyclistes, une proposition des réaménagements géométriques et, finalement, une évaluation des coûts.

150 De plus, une description des impacts durant le projet de construction et la proposition des mesures de mitigation est aussi exigée.

155 En ce qui a trait au projet de l'Université de Montréal, il est à noter que depuis plus d'un an, l'Université de Montréal, son consultant en circulation ainsi que l'arrondissement d'Outremont et les services corporatifs collaborent à la réalisation d'une étude de circulation. De nombreux échanges eurent lieu et permirent de raffiner l'analyse des impacts de l'implantation du projet.

160 Finalement, la version finale révisée de l'étude des impacts sur la circulation déposée par le promoteur en octobre 2006 est disponible sur le site de l'OCPM dans le cadre des consultations publiques et semble conforme aux exigences de la Ville en matière d'études d'impact sur la circulation.

165 Donc, nous espérons que cela a éclairé votre réflexion.

LE PRÉSIDENT :

165

Merci. Alors, Monsieur Chabot?

M. ALEXANDRE CHABOT :

170 Merci, Monsieur le président, bonsoir. Bonsoir aux gens dans la salle, je me présente à nouveau, Alexandre Chabot, vice-recteur adjoint à l'Université de Montréal et responsable pour la direction de l'Université du dossier du développement d'Outremont.

175 À ma gauche, nous aussi nous avons un changement ce soir, madame Suzanne Demeules qui est ingénieure pour la firme SIMA, qui a été notre experte en circulation depuis le tout début du projet.

180 Un mot, Monsieur le président, parce que je vois beaucoup de nouveaux visages, pour rappeler ce projet et rappeler aussi ce qu'est l'Université de Montréal; on le dit et je pense que c'est important : le savoir représente un atout fondamental pour Montréal, le savoir innovation va être, pour Montréal, l'élément clé de sa réussite économique dans les prochaines décennies.

185 Montréal a la chance de compter en son sein quatre universités et il est clair que si on veut tirer notre épingle du jeu avec l'internationalisation des marchés, ça devra passer par la recherche, l'innovation, la formation de nos gens, et en ce sens, l'appui à nos universités est fondamental.

190 Et donc, le développement du terrain de la gare de triage Outremont permet à l'Université de Montréal de remplir son rôle au niveau métropolitain mais au niveau du Québec également, quant à la formation, quant à la recherche, en nous assurant de poursuivre nos développements pour la formation d'étudiants, pour les fonds de recherche et c'est pour nous un projet fondamental et on espère qu'il le sera aussi pour tous nos autres partenaires.

195 Nous manquons chroniquement d'espace, vous le voyez sur la photo. Nous sommes sur le Mont-Royal, c'est un site extraordinaire, on ne le rappellera jamais assez, et le développement d'Outremont nous permet, oui, de poursuivre nos développements, d'assurer, comme je le disais, notre mission fondamentale, mais nous permet aussi de
200 préservé le Mont Royal, préserver les espaces verts sur la montagne en développant un site qui est à proximité de notre campus actuel, ce qui est exceptionnel pour une université d'avoir la chance de se développer sur deux sites mais dans un rayon très court, très rapproché, et on y reviendra, c'est un atout majeur lorsqu'on parle de développement intercampus.

205 Je veux revenir – un mot sur la situation du campus actuel, parce qu'on a beaucoup parlé lors des dernières séances du nombre d'étudiants à Outremont et le chiffre de 10 000

est revenu à plusieurs reprises, avec peut-être une incompréhension de ce que ça représentait en termes réels au niveau de l'achalandage.

210 Un mot pour vous dire sur notre campus actuel, si on compte – et j'exclus HEC, polytechnique, là – juste les étudiants de l'Université de Montréal, nous avons 38 500 individus étudiants qui fréquentent, sur une base hebdomadaire, notre campus. Nous avons 16 500 places assises dans nos salles de classe.

215 Donc, même si on voulait, il est impossible d'accueillir 100% de nos étudiants en même temps, et ce sera la même chose pour Outremont. Il y a, un peu comme dans un hôtel, un certain achalandage et même au niveau de nos places assises dans les salles de classe, le taux d'occupation n'est jamais de 100%. À un moment donné, au maximum, on est à 80%, 80 quelque pour cent et la moyenne est de 72%.

220 C'est important d'avoir ces chiffres-là en tête, on y reviendra, parce que lorsqu'on regarde les analyses de circulation, puis on le verra plus en détail avec madame Demeules, l'achalandage quotidien n'est jamais du maximum du nombre d'étudiants qui fréquentent le campus, c'est toujours une fraction de ça.

225 Le site, à proprement parlé, vous l'avez sous les yeux, nous sommes à la jonction de différents arrondissements. C'est donc une occasion en or de retramer la trame urbaine et d'assurer aussi des liaisons qui actuellement ne sont pas possibles entre différents arrondissements, notamment, et on le verra un peu plus tard, par le désenclavement du site vers l'est.

230 Vous avez deux voies ferrées actuellement : celle qui arrive, le train de banlieue qui arrive de Saint-Jérôme, en jaune, et en rouge, la ligne de chemin de fer qui arrive du Port de Montréal qui, elle, va être déplacée, comme on le voit sur le dessin, pour amener une nouvelle liaison vers le nord.

235 Le plan d'aménagement à proprement parlé – ça aussi c'est une dimension fondamentale – a été élaboré à partir de principes directeurs, principes qui ont fait l'objet de nombreuses discussions avec la Ville, avec l'Arrondissement, avec les comités de citoyens et avec différents groupes représentatifs, et ces principes ont servi de base à l'ensemble du concept, et je les répète : évidemment, adhérer à une pratique de développement durable; créer un ensemble urbain convivial et de qualité; développer un milieu de vie diversifié, dynamique, enrichissant; favoriser le transport en commun et le transport actif; – on y reviendra plus en détail parce que c'est fondamental – atténuer tout ce qui est les impacts de nuisance au niveau de la construction mais aussi en termes de circulation et la présence des voies ferrées et, bien entendu, maintenir un dialogue constant avant, pendant et après le projet avec les communautés.

250 Projet d'aménagement, nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, il est
résolument tourné vers le transport actif et le transport en commun. Nous avons la chance
d'avoir à proximité du site, dans un rayon de moins de 300 mètres, deux stations de métro :
métro Outremont, métro l'Acadie. On prévoit l'aménagement d'une passerelle et d'un lien
piétons pour rejoindre le métro l'Acadie, ainsi que l'ajout d'une gare de train de banlieue à
255 même le site, donc un site qui sera admirablement bien servi en termes de transport en
commun. Et autre élément à souligner, c'est cette ouverture vers l'est par Beaubien et ainsi
que l'ensemble des rue additionnelles et réseaux piétons qui vont être créés sur le site.

260 Je rappelle, juste pour fins d'information : nous ajoutons dans le quartier, près de
trois kilomètres supplémentaires de nouvelles rues. Donc, lorsqu'on parle de diffusion de la
circulation, de nouveaux patterns de circulation, c'est important de le prendre en compte,
parce qu'il y a création de nouvelles rues, donc il y aura nouvelle approche quant à la
diffusion de la circulation.

265 Les objectifs en transport, très rapidement. Je viens de le dire, le transport collectif
est vraiment la pierre d'assise et il y a toutes sortes de mesures qui seront mises de l'avant
pour encourager l'utilisation du transport collectif de même que le transport actif.

270 Autre objectif, c'est d'assurer évidemment l'accessibilité en diffusant les mouvements
et, enfin, toute la question de la sécurité, notamment aux pourtours du viaduc Rockland mais
à différents autres points, est une considération fondamentale.

275 Transport en commun : nous l'avons mentionné, nous sommes la poursuite de notre
campus actuel. Le campus de l'Université de Montréal – vous l'avez à l'écran – s'articule
actuellement sur trois stations de métro, on en ajoute deux à notre réseau, donc nous
aurons la chance d'avoir un campus qui va se développer autour de cinq stations de métro
d'une même ligne et ça permet donc des connections qui sont de beaucoup facilitées, de
même l'ajout d'une gare de train de banlieue à même le site va encore une fois favoriser
l'utilisation du transport en commun.

280 Rappelons qu'actuellement, 56% de nos étudiants utilisent déjà le transport en
commun. En fait, ces chiffres-là datent de la dernière étude origine-destination. Nos
informations sont à l'effet que les données sont même un petit peu, parce qu'elles datent, là,
un petit mieux. On serait plus proche du 60% au moment où on se parle et on entend poser
des gestes pour augmenter encore cette participation-là.

285 Par exemple, encore la semaine dernière, on avait des discussions avec la STM pour
voir s'il ne serait pas possible d'avoir un tarif préférentiel pour les étudiants qui utiliseraient le
transport en commun à l'intérieur des cinq stations qui desserviront l'Université de Montréal
dans le futur. L'Université de Sherbrooke a pris des mesures du genre en offrant, par

290 exemple, la gratuité pour l'ensemble de ses étudiants, il y a des mesures qui peuvent être prises en ce sens et auxquelles on réfléchit.

De même, au niveau de l'utilisation du transport actif, on a déjà sur le campus des vélos en accès libre qui sont offerts à nos étudiants et à notre corps professoral, il y a
295 différentes mesures qui peuvent être prises à cet effet-là.

On le rappelle, d'ailleurs, l'ensemble des rues, à une exception, là, qui est celle d'Outremont, tout ce que vous voyez en bleu, l'ensemble des rues au nord de la promenade ou des ouvertures vont être des rues strictement piétonnes ou cyclables. Donc, tout un
300 chapelet de cours intérieures de rues qui vont évidemment augmenter la qualité de vie mais encore une fois favoriser une circulation via une utilisation du transport actif de façon marquée, notamment pour les liens entre les différents pavillons et dans l'axe de Wiseman, qui sera notre axe privilégié pour l'utilisation du transport en commun.

Autre élément important, le vélo. Donc, présence sur le site de pistes cyclables et
305 pistes cyclables qui vont permettre, notamment par cette ouverture vers l'est, par le prolongement donc de la promenade, qui va permettre une connexion vers Beaubien, donc permettre des connexions à l'ensemble du réseau cyclable de Montréal. On sait que ce secteur-là d'Outremont est très mal desservi en termes de pistes cyclables, de même pour
310 Ville Mont-Royal et Parc Extension. Les connexions sont très difficiles pour rejoindre le réseau montréalais et la présence sur le site, de même que la passerelle qui prévoit un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite et les vélos et d'éventuels liens supplémentaires qui pourraient être créés vers Parc Extension vont donc faciliter des connexions éventuelles à tout le réseau métropolitain de pistes cyclables.

L'ensemble du projet a été conçu, nous le répétons sans cesse, en ayant en tête les
315 vélos, les cyclistes et les piétons. Quelques exemples : par exemple, au niveau du viaduc, on l'a dit à quelques reprises, un, sa largeur de même que la façon dont il sera construit, ainsi que le fait que les bâtiments institutionnels vont suivre la pente de part et d'autre, donc
320 il n'y a pas de mur aveugle, c'est encore un exemple d'un aménagement qui est prévu pour, en termes de sécurité et en termes d'utilisation du vélo, que ce soit convivial, sécuritaire et agréable pour l'ensemble des gens.

Un autre exemple, qui est celui de la passerelle qui va relier vers le viaduc l'Acadie :
325 ce qu'on prévoit, c'est une passerelle fermée, couverte aux intempéries, avec des liens par ascenseur, comme je le disais, pour les personnes à mobilité réduite et les cyclistes, qui vont nous permettre donc de passer du sud jusque du côté nord, là, et de même accéder au quai du train de banlieue.

Dernier exemple d'aménagement prévu pour les piétons et les cyclistes : tout le
330 réaménagement des bretelles du viaduc Rockland. Actuellement, c'est presque qu'un circuit

autoroutier, on resserre le rayon de virage, on ajoute des feux, des arrêts, marquage au sol pour que la circulation piétonne et la circulation cycliste soient favorisées dans tout ce secteur-là.

335

En termes de desserte véhiculaire, maintenant – on sait que c'est une question qui est très sensible – encore là, il y avait toute une série d'objectifs, le premier étant évidemment la sécurité des piétons et des cyclistes; deuxième, minimiser l'impact de la circulation de transit dans les rues résidentielles; favoriser la diffusion des mouvements – je l'ai mentionné, trois kilomètres de rues supplémentaires et une ouverture vers l'est qui va permettre ça; offrir des portes d'entrée – ça va dans ce même sens-là; positionner de façon stratégique les accès aux stationnements qui sont, pour l'essentiel, sur la rue Bates.

340

345

Et je rappelle que nous avons volontairement réduit l'offre de stationnement de 50%. On offre dans nos bâtiments, tous en intérieur, là, 1 000 places de stationnement. Encore une fois, c'est une mesure incitative pour encourager l'utilisation du transport en commun, et on pense aller plus loin et faire un peu comme l'Université McGill, par exemple, ne pas offrir à nos étudiants la possibilité d'avoir un permis mensuel de stationnement; ils pourraient avoir un permis quotidien mais pas mensuel, et là, ça devient, encore là, dissuasif au niveau du prix si les étudiants ne peuvent pas... Encore une fois, dans un optique d'encourager le transport en commun.

350

355

Donc accès routier, très rapidement, on le sait, c'est l'axe est-ouest qui est l'axe privilégié avec l'ajout de la promenade. Accès aux bâtiments, je l'ai mentionné : essentiellement par Bates, pour ce qui est des camions de livraison. Et les stationnements, on va le voir sur la diapo suivante, les principaux stationnements sont accessibles via la rue Bates, de sorte à minimiser la circulation par les rues en provenance du sud.

360

Je m'arrête ici quelques instants pour passer la parole à ma collègue, juste pour illustrer – nos collègues de la Ville de Montréal ont mentionné les simulations – juste pour fins d'illustration, prendre deux petites minutes pour vous expliquer un peu comment les ingénieurs travaillent, comment le travail est fait lorsqu'on parle d'une simulation en circulation. Il n'y a rien comme du visuel, donc voilà, on va pouvoir un peu voir comment on procède.

365

MME SUZANNE DEMEULES :

370

Donc, ce que vous allez voir à l'écran c'est un extrait de nos simulations en pointe du soir, la situation actuelle. Donc, on essaie, en fait, de modéliser le réseau routier. Donc vous reconnaissez sûrement la trame de rue : vous avez le viaduc, le pied du viaduc, l'avenue Rockland, Davaar, McEachran, Ducharme et on va jusqu'ici, jusqu'à l'avenue Outremont.

375 Donc vous voyez, ce qui circule, les petites autos, vous les voyez circuler. Donc, on vient modéliser l'ensemble du réseau routier en termes de temps de minutage de vert, de rouge pour les feux de circulation. On injecte sur le réseau, les véhicules, donc tout l'ensemble des comptages véhiculaires qu'on a fait aux intersections, c'est modélisé et simulé à travers du logiciel qui vous a été présenté tout à l'heure, Sim-Traffic. Peut-être qu'on va le refaire partir pour qu'on puisse voir maintenant les conditions de circulation.

380 Donc, ce qu'on voit, deux points à retenir : vous voyez, on est toujours en pointe du soir, on voit la situation qui est vécue actuellement où on a l'achalandage assez marqué sur McEachran en direction nord. Vous le voyez aussi sur Davaar, donc le flux assez intense de circulation qui s'accumule, donc ça reflète la situation actuelle en pointe du soir. Vous voyez 385 aussi, l'autre élément important à remarquer, vous voyez l'accumulation en direction est, qui est vécue sur l'avenue Van Horne.

390 Donc, ceci est un extrait de la situation actuelle et on fait le même processus pour la situation future. Donc, on peut aller avec la situation future. Encore une fois, on modélise le réseau projeté, donc vous allez voir qu'on a ajouté la promenade qui constitue une autre porte d'entrée. Donc, vous voyez en haut de l'écran, la promenade, qui constitue des liens supplémentaires, qui permet de diffuser les mouvements de la circulation. Vous voyez également l'ajout de feux de circulation au pied du viaduc, qui permet – vous voyez, entre autres, que la fluidité est améliorée grandement parce que les feux de circulation permettent 395 d'augmenter la capacité, permettent de mieux gérer les conflits et mieux organiser les mouvements.

400 Vous voyez aussi l'aménagement, le resserrement des bretelles, l'ajout des arrêts, l'élimination des îlots de virage à droite et vous voyez encore une fois en période du soir, ce qui est à noter, l'amélioration – je viens de le mentionner – de McEachran, mais vous voyez que la situation sur l'avenue Van Horne demeure sensiblement la même qu'actuellement, malgré... malgré le – on peut le repartir? Ça ne sera pas long, ça va revenir.

405 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il y a un problème de circulation?

M. ALEXANDRE CHABOT :

410 Circulation de l'information...

MME SUZANNE DEMEULES :

415 On est au niveau nuit, c'est le calme.

Donc, vous voyez la situation sur Van Horne, qui constitue sensiblement la même qui est vécue actuellement. On voit aussi l'accumulation sur Rockland et Davaar en direction sud, qui sont des conditions de circulation aussi qui représentent sensiblement ce qui est vécu actuellement.

420

Vous voyez aussi l'augmentation des véhicules sur Avenue Outremont, qui ne cause pas nécessairement de problèmes de fluidité ou d'accumulation. Vous voyez moins de véhicules sur Ducharme; sur Ducharme, en façade du parc, on avait, en situation actuelle, des débits de l'ordre, en pointe du soir, de 430 véhicules/heure. Alors qu'avec l'arrivée de la promenade, qui joue un rôle de soupape ou qui vient délester la rue Ducharme, donc on retrouve une diminution sur la rue Ducharme et on arrive avec des débits de l'ordre de 300, 360 véhicules/heure.

425

Donc, j'espère que ces simulations vous ont permis de mieux comprendre comment on modélisait et comment on reproduisait les conditions de circulation tant actuelles qu'anticipées. Donc, c'est vraiment fait par des modèles mathématiques qui gèrent les arrivées des véhicules et qui permettent de refléter les conditions de circulation, comme je le répète, tant actuelles que anticipées et futures.

430

435

M. ALEXANDRE CHABOT :

On voulait, parce que c'est censé prendre un peu de temps sur la circulation véhiculaire, mais je le rappelle, notre priorité, notre premier choix c'est le transport en commun, c'est le transport actif.

440

Une autre façon de l'illustrer : nous aurons, en stationnements pour vélos, autant de places qu'en stationnements pour autos; près de 1 000 places avec des stationnements intérieurs et des douches, tout ça.

445

C'est un projet, je le rappelle, en termes d'échéancier, qui va se dérouler sur 20 ans. La première phase est prévue pour 2010-2011. On parle d'une phase 1 avec à peu près 2 000 personnes. À terme, il y aura 10 000 personnes, mais je reprends l'exemple que je donnais tout à l'heure sur notre campus, ce n'est pas 10 000 personnes en même temps, c'est 10 000 personnes par semaine. Un projet donc, important, qui a été planifié de longue date en collaboration, il faut le rappeler, avec la Ville et l'Arrondissement; un projet, je pense, qui a le grand avantage d'éliminer le triage, une nuisance, et de le remplacer par des espaces verts, des parcs et surtout une institution de savoir – je ne reviendrai pas sur ce que je disais, sur l'importance de nos universités – et un projet qu'on veut en collaboration avec le milieu, en collaboration avec la Ville, avec nos partenaires et, nous l'espérons, qui va recevoir un bon accueil de la commission.

450

455

LE PRÉSIDENT :

460 Merci. Il y a ici ce soir non pas... il y a un petit problème de stationnement, je pense, en tout cas il y a un problème de chaises. Je rappelle qu'il y a cinq, six, sept chaises de libres en avant ici, là. N'ayez pas peur, venez, vous allez être plus confortables que de rester debout à l'arrière, mais je ne peux pas vous forcer, je ne veux surtout pas jouer les gros bras.

465 Donc, on va maintenant entendre trois de nos témoins. Dans l'ordre : madame Florence Junca-Adenot, ensuite monsieur Claude Beaulac et ensuite monsieur Marc Jolicoeur.

470 Alors, Madame Junca-Adenot, bonsoir. Nous vous écoutons.

MME FLORENCE JUNCA-ADENOT :

475 Alors, bonsoir. Je vais d'abord faire des commentaires généraux et puis après, même si je ne suis pas une experte en circulation, je vais me permettre de faire peut-être un certain nombre de commentaires sous forme de questions que l'analyse du projet m'a amenée à poser.

480 Alors tout d'abord dans les commentaires généraux, je pense qu'il faut rendre à César ce qui revient à César; c'est un projet qui va réhabiliter une zone particulièrement déstructurée, particulièrement désagrégée dans le secteur et qui va certainement redonner un élan de vitalité à l'ensemble du secteur, tout en permettant à l'Université de Montréal de continuer une expansion ordonnée de son développement. Bon, ça c'est un premier commentaire.

485 Un deuxième : dans l'équilibre de ce qui a été planifié, c'est rare de voir une université mettre ensemble toute une série de fonctions qui ne relèvent pas nécessairement d'elle directement, il y a un bon équilibre dans le développement des activités qui ont été prévues, qui vont certainement contribuer au développement économique du secteur, à une meilleure optimisation des services de l'Arrondissement et une meilleure utilisation de
490 l'ensemble des infrastructures.

495 Troisième commentaire et peut-être que celui-là... les deux derniers commentaires sont peut-être plus particuliers encore au projet de l'Université de Montréal : le processus jusqu'à maintenant, à mon avis – je l'ai suivi depuis le début – le processus de planification qui a été suivi est particulièrement exemplaire, non seulement en termes d'aménagement mais en termes de consultation et de prise en charge dans un processus continue, de tous les commentaires des différents intervenants. Je pense que si tous les projets suivaient ce même processus, on assisterait peut-être à moins d'échec ou de retour en arrière, comme on en a vu un certain nombre au cours des dernières années.

500

Puis mon dernier commentaire général c'est qu'il y a des objectifs extrêmement louables que l'Université a en termes de design urbain, d'objectifs de développement durable, en visant la qualification LEED. Il n'a pas beaucoup de projets qui mettent la barre aussi haute.

505

Ceci étant dit, je vais maintenant adresser un certain nombre de questions qui vont toucher beaucoup plus les questions de transport, les questions de stationnement et les questions d'accessibilité.

510

Si je commence avec les questions de transport et de circulation, je pense que la firme qui a fait les travaux de simulation a fait tout à fait correctement son travail; elle a simulé les flux et les passages sous les rues de la façon dont c'est habituellement planifié, mais moi, la question que je me suis posée face au secteur, ces flux génèrent des places de stationnement additionnelles et génèrent des débits de circulation et génèrent, en heure de

515

pointe, du monde de plus.

520

Alors, on arrive à certains résultats qui sont générés, comme les 1 512 places, 1 000 intérieures, 512 sur rues pour la population universitaire, et puis les 800 places pour les futurs quartiers résidentiels ou les résidences. Évidemment, ces stationnements, ça génère des flux de circulation aussi, puis c'est un secteur quand même qui est sensible; il n'y a pas beaucoup de places de stationnement hors rue. La situation actuelle : il y a à peu près 200 places de disponibles. Bon, la réaffectation des rues permet d'en générer plus, il y a plein de trucs qui sont tout à fait corrects qui sont proposés.

525

Mais là, la question que je me suis posée c'est : dans la façon dont les flux ont été générés, on est parti du principe que le transport en commun serait pour l'avenir utilisé de la même façon qu'il est utilisé aujourd'hui. Donc, on est parti des enquêtes O-D en disant : à Outremont, 23% des personnes prennent le transport en commun, des résidents d'Outremont, puis 56%, le vice-recteur a dit, peut-être 60% des étudiants prennent le transport en commun. Puis là, on a projeté ça dans le futur. Puis à partir de ça, on a généré des stationnements requis puis des gens qui circulent, et cetera.

530

535

Alors, moi, j'inverse, puis ça c'est ma première question : pourquoi, au moment où on va tous se poser des questions qu'il faut augmenter l'usage des transports collectifs partout, on ne fait pas, dans le domaine des transports collectifs et actifs, de façon concrète, une opération, entre guillemets, LEED qui est proposée pour le campus, en disant, je ne sais pas : mobilité Y, avec des barèmes qui permettent de façon très importante d'augmenter l'accessibilité par transport en commun et actif au site.

540

Alors donc, au lieu de prévoir en fonction de ce qu'on observe, pourquoi ne pas avoir pris une barre beaucoup plus haute, en donnant comme cible que les résidents qui vont être

545 là vont utiliser beaucoup plus que le 23% le transport en commun, que la clientèle universitaire, étudiants, profs, employés, beaucoup plus que le 56% qui a servi de base? Ça c'est une question fondamentale puis c'est une question de philosophie, et le secteur est très bien desservi par le transport en commun.

550 Alors, je m'attendais à voir toute une opération pleine de fleurs. Je ne sais pas, sur la ligne de Deux-Montagnes il y a Canora, mais c'est à un kilomètre et demi; il y a peut-être à voir toute une série de navettes entre la station de métro et le campus. Il n'est pas mentionné qu'un jour il y aura le train de l'est qui va aboutir à Chabanel, puis il n'y a même pas de jonction avec la ligne de train de Blainville où il y aura une autre gare là. Peut-être qu'il faudrait pousser sur l'AMT pour que ce soit au même endroit de façon à aller chercher la clientèle de l'est.

555 Alors, il y en a plein, plein d'idées comme ça, l'objectif étant de fixer la barre plus haute pour le transport en commun. Ça c'est ma première question. Et ça, évidemment, ça éliminerait de la circulation et des places de stationnement nécessaires, mais il faut être cohérent, il faut qu'il y ait toute la chaîne qui suive.

560 La deuxième question que je me suis posée, c'est le campus – et puis il n'a pas tellement le choix – il tourne le dos à Parc-Extension, parce qu'il y a la voie ferrée là, qui fait ça, là. Puis je me suis demandée pourquoi, alors qu'on prévoit des tunnels pour aller vers Durocher, pourquoi on ne pourrait pas penser à faire un tunnel pour faire l'accès vers le nord, pour éviter de couper cette barrière, augmenter l'accessibilité vers Parc-Extension mais
565 aussi augmenter l'accessibilité vers la petite zone commerciale. Parce qu'il y a une étude commerciale quelque part dans les travaux, là, qui indique qu'il n'y a pas besoin de beaucoup plus de commerces sur le site parce qu'il y en a sur Jean-Talon et puis il y en a au nord de Bates; mais il faut y accéder et ce n'est pas par la petite passerelle à pied qu'on va pouvoir le faire, puis ça permettrait peut-être de dégager un petit peu et puis qu'une partie de
570 la circulation ne sorte pas vers le bas et puis qu'il y en ait une partie qui sorte plus vers le haut.

575 Puis ma troisième, peut-être, question que je me suis posée, c'est que dans le projet, l'entrée du campus se fait par la petite rue, par Stuart, qui est une rue qui n'est pas très, très large, puis c'est Outremont qui sert de canal là. Est-ce qu'il n'y a pas moyen d'éparpiller mieux la circulation? Mais la première façon de le faire c'est d'augmenter l'usage des transports en commun, avec un plan qui accompagne et qui n'est pas du ressort de l'Université, pas du ressort de l'Arrondissement, qui est du ressort d'un peu tout le monde, mais il faut peut-être le mettre en place.

580 Alors, c'est ça mes principaux commentaires, c'est plutôt sous forme de questions – est-ce que j'en ai d'autres? Non, ça viendra avec les...

LE PRÉSIDENT :

585

Merci, Madame. Alors, Monsieur Claude Beaulac maintenant. Vous êtes prêt?

M. CLAUDE BEAULAC :

590

Oui.

LE PRÉSIDENT :

595

Allez-y.

M. CLAUDE BEAULAC :

600

D'abord, j'aimerais me présenter. Je suis Claude Beaulac, je suis le directeur général de l'Ordre des urbanistes du Québec. J'ai été aussi président pendant six ans de l'Ordre, j'ai donc 25 ans d'expérience en planification et donc, je suis un praticien, dans un premier temps, et pour la première fois de ma vie, je vais pouvoir parler librement, n'étant pas consultant pour qui que soit.

605

Deuxièmement, j'ai également enseigné à l'Université de Montréal à l'Institut d'urbanisme et, notamment, dans un atelier où justement le site Outremont faisait l'objet – je pense que le site Outremont, année après année, fait l'objet d'exercices de la part des étudiants à l'Université de Montréal en urbanisme, et donc c'est un sujet assez bien connu.

610

Donc, ce que je voudrais souligner dans un premier temps c'est que, par expérience, faire un projet d'aménagement d'un secteur quel qu'il soit est un processus assez complexe qui demande plusieurs expertises et aussi de composer avec plusieurs contraintes : des contraintes économiques, des contraintes physiques, des contraintes sociales, des contraintes politiques et donc, ce n'est pas facile de concevoir un projet pour satisfaire tout le monde.

615

Mais d'autre part, il y a beaucoup d'intervenants aussi qui sont impliqués là-dedans. Il n'y a pas que le promoteur lui-même, mais il y a aussi la municipalité et d'autres niveaux de gouvernement, il y a des investissements publics importants qui doivent être faits ou non, il y a des choix politiques qui doivent être faits et, notamment, la population concernée que ces investissements-là ou que ces aménagements-là vont toucher.

620

625

Et donc, c'est important que ce processus-là, comme je le vois, le processus, c'est comment, à travers un travail qui a été fait par des professionnels suite à des consultations multiples à différents niveaux, comment aujourd'hui, avec la proposition qui est ici, comment on peut améliorer le projet. Comment on peut le rendre encore plus performant, plus en

accord avec non seulement les besoins de l'Université mais aussi les besoins de la population résidante qui va vivre des inconvénients, certes, mais aussi des avantages aussi. Parce que quel que soit l'usage qu'on va mettre sur la gare de triage, on aura toujours des impacts négatifs, on aura toujours des impacts positifs.

630

Alors, comment concilier l'ensemble de ces enjeux-là, et comment vous pourrez aider l'ensemble des penseurs du projet et du promoteur de l'Université de Montréal à mieux faire un projet qui s'intègre davantage dans le milieu urbain et qui a plus d'avantages que d'inconvénients, au global.

635

Le site de la gare d'Outremont c'est un site difficile; c'est un site contaminé, c'est un site ferroviaire. Il y a des barrières physiques importantes : la voie ferrée, deux voies ferrées même qui forment un Y, donc son accessibilité est très difficile et pour améliorer son accessibilité, il faut évidemment des investissements publics majeurs, si on veut faire des viaducs, ouvrir davantage vers Parc-Extension et autres, ces investissements-là.

640

Donc, il y a des choix politiques à faire aussi et ce n'est pas seulement que du ressort du promoteur de proposer ou de payer ces équipements-là, il y a aussi une interaction avec le milieu parce qu'il y a des retombées positives sur le milieu qui peuvent être importantes.

645

Donc, quand on parle d'accessibilité, évidemment l'accessibilité majeure se fait par le territoire d'Outremont. C'est un territoire, c'est une extension naturelle du territoire d'Outremont, avec des portes d'accès très difficiles : celle du viaduc Rockland, qui est là depuis longtemps, qui est la principale porte d'entrée en provenance du nord; vers l'est, le projet propose une ouverture vers la rue Durocher avec un viaduc pour désenclaver le site davantage et donner une autre sortie que l'accès par Van Horne, et ce sont les deux principaux accès, outre les rues locales et les accès qu'on retrouve en provenance d'Outremont. Donc, il y a des choix importants à faire à ce niveau-là.

650

655

Et donc, le parti qui a été pris ici, c'est un parti qui est dans la continuité de la trame, qui s'intègre davantage avec la trame existante, qui joue aussi sur les contraintes pour réduire l'impact sonore de la voie ferrée avec des bâtiments, des barrières, donc les bâtiments servent aussi de barrières, et donc pour les résidants d'Outremont, c'est un gain évident au niveau du bruit qu'il y a actuellement par rapport à la cour de triage ou qu'il y aura plus tard par le passage des trains sur ces voies-là. Donc, il y a des contraintes et il y a des avantages, et le projet qui est ici répond, à plusieurs égards, à l'ensemble de ces contraintes-là.

660

665

Comment on pourrait l'améliorer? C'est sûr que la barrière physique de la voie ferrée est importante et fait une coupure directement. Et le projet majeur de l'Université est un peu, dans ses impacts sur le milieu, positifs, j'entends, est un peu limité par cette barrière-là. Et

comment on pourrait faire déborder un peu cette influence positive-là sur l'avenue Beaumont, par exemple, dans le secteur de Ville Mont-Royal et de Parc-Extension? Je
 670 pense qu'ici, dans ce secteur-là, il y aurait des possibilités de réaffectation commerciale ou industrielle ou même un mariage qui pourrait y avoir avec certaines dynamiques de développement économique liées à l'Université de Montréal qui pourraient être intéressantes.

675 Comment on pourrait améliorer ce lien-là? Actuellement, on a un lien qui est piétonnier seulement et qui tient compte uniquement du contexte actuel et qui fait le lien entre la station de métro et la gare de train de banlieue qui, à mon avis, est un gain important aussi, pas seulement pour l'Université mais pour les gens d'Outremont aussi pour un accès plus régional. Comment on peut faire jouer un peu plus ce lien-là, ce pôle bimodal entre le
 680 métro et la gare de train de banlieue, et comme facteur de localisation pour favoriser un peu plus le développement de ce secteur-là ou, en tout cas, avoir des impacts positifs plus importants?

685 Donc, à mon avis on pourrait réfléchir, et si on pouvait améliorer l'accès véhiculaire, on aurait peut-être aussi certains gains importants aussi sur la trame, mais ça impliquerait des investissements publics importants. Est-ce qu'on est prêt à les faire, ces investissements publics là? Quelle est la nature de ces investissements publics? Est-ce que ça vaut la chandelle? Est-ce que la Ville est disposée à regarder ça d'une façon plus importante, compte tenu des autres acteurs politiques? Comme je vous l'ai dit, il y a plusieurs acteurs
 690 politiques aussi dans ça, dans ce secteur.

Donc, c'est sûr que globalement, je pense que compte tenu des contraintes, le projet ici améliore de beaucoup la situation, compte tenu aussi qu'on ajoute de l'activité puis qu'on ajoute des résidants et de l'activité. Mais par rapport à la circulation ou à l'achalandage en
 695 provenance de l'Université sur l'ensemble d'Outremont, à mon avis, c'est un redéploiement de la circulation : on réduit un peu ailleurs pour reconcentrer certaines circulations qui sont ici sur la gare d'Outremont plutôt que les amener à travers...

700 Quand je regarde les chiffres d'achalandage, le tiers des universitaires viennent du nord, le tiers viennent de l'est, donc près de Beaubien et par Rockland. Donc, deux tiers des gens arrivent de ce côté-là, ils vont encore à l'Université, donc ils transitent à travers Outremont de toute façon et ils vont accéder de d'autres façons.

705 Là, on va les retenir un peu plus à la barrière d'Outremont, donc il y a des gains aussi, au niveau de la circulation, à l'intérieur même d'Outremont aussi. Donc, il ne faut pas oublier qu'il y a une redistribution puis dans l'assimilation automobile, on n'a pas ce portrait-là plus global qui est envisagé.

Donc, il y a ces gains-là, et comment on pourrait – comme nous l'a souligné madame Junca-Adenot – comment on pourrait améliorer, par exemple, l'accès à l'avenue Du Parc?.

710 Est-ce qu'il y a possibilité d'améliorer un lien plus important, compte tenu que l'avenue Du
Parc est une artère importante et qu'on parle peut-être aussi d'un rabattement de transport
en commun sur Avenue Du Parc, qui pourrait avoir un lien plus direct avec le campus, ce
n'est pas à négliger.

715 Évidemment, ça déborde du territoire du promoteur, ça rentre à ce moment-là dans
d'autres intervenants et, là, à ce moment-là, il faut se pencher davantage sur comment la
Ville pourrait intervenir : est-ce que c'est important? Quels sont les investissements? Parce
qu'on peut bien vouloir des choses, mais il y a toujours quelqu'un qui paye au bout du
compte. Alors c'est qui, qui va payer, de quelle façon, et comment ça va être réparti aussi.

720
725 Donc, c'est des questions qui sont là. Pour le reste, au niveau, je pense, piétonnier,
le concept lui-même est très intéressant au niveau de l'axe central. On favorise et on anime
le campus par des grands parcs, et tout le long. Donc, à mon avis, c'est un gain important,
ça va favoriser les échanges piétonniers à l'intérieur même du campus et même pour les
résidents aussi, parce que c'est un campus qui est ouvert, ce n'est pas un campus qui est
fermé comme plusieurs campus universitaires qu'on va retrouver à l'extérieur, c'est des
campus fermés, ici, c'est un campus qui est en relation avec le milieu et non pas fermé avec
le milieu.

730 Donc, je vais terminer là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, Monsieur Jolicoeur, bonsoir.

735

M. MARC JOLICOEUR :

Bonsoir, Monsieur Beauchamp, bonsoir tout le monde. Merci de nous avoir invités à
cette présentation.

740

Vélo Québec intervient de plus en plus fréquemment pour des aspects autant
concernant les cyclistes, bien entendu, mais aussi des piétons. Alors, c'est dans cette
optique-là que je vais faire la plupart de mes commentaires concernant à la fois les piétons
et les cyclistes.

745

Un petit mot pour me présenter : je suis Marc Jolicoeur, directeur de la recherche à
Vélo Québec, je suis ingénieur et diplômé de l'école Polytechnique, il y a plus de 25 ans.
J'empruntais le viaduc Rockland à vélo à l'époque pour me rendre à l'Université et le viaduc
n'a pas changé encore, sauf que malheureusement on y a ajouté deux panneaux
d'interdiction de cyclistes à chacune des extrémités, il y a un an ou deux.

750

755 Donc, c'est un projet qui, dans l'ensemble – et je reprends les commentaires des
deux intervenants précédents – dans l'ensemble, c'est un projet qui était très bien ficelé, très
bien présenté et monté. C'est un projet pour les piétons et les cyclistes qui va être facilement
760 accessible à partir d'Outremont, donc de ce côté-là, il n'y a vraiment pas de problème
majeur. C'est aussi un projet qui a la très grande qualité d'ouvrir un nouvel axe vers l'est
sous la voie ferrée, dans l'axe de la promenade. Donc ça, ça donne une possibilité de lien
après ça, éventuellement, vers l'est pour les cyclistes, entre autres, pour les piétons aussi
vers un éventuel transport en commun amélioré sur l'avenue Du Parc, mais même vers les
765 autobus, les circuits déjà très fréquents sur l'avenue Du Parc.

765 Donc ça, je pense que c'est quelque chose d'extrêmement intéressant. Par contre,
on l'a tous un peu dit, les liens vers le nord sont nettement plus difficiles à cause de la
barrière que constituent les voies ferrées et il y aurait à mon avis des améliorations à
770 apporter à ce niveau-là, améliorations qui ne dépendent pas nécessairement de l'Université
elle-même, mais vraisemblablement plus de la Ville dans son ensemble et des
arrondissements concernés.

770 La passerelle qui est prévue, sans nier son intérêt, demeure une passerelle fermée
avec ascenseurs aux extrémités. Bon, on parle d'ascenseurs capables d'accueillir des vélos,
ce qui est quand même une certaine forme d'innovation, mais on peut avoir des craintes
quant à l'achalandage, par exemple, en période de pointe le matin ou en fin d'après-midi,
vous pouvez vous imaginer s'il y a plusieurs dizaines de cyclistes qui attendent pour prendre
775 l'ascenseur, on peut facilement avoir des congestions à ces moments-là. On peut s'attendre
à des choses quasi similaires pour les piétons, dans un certain sens. Ce n'est pas seulement
un bâtiment, c'est un campus complet qu'on se trouve à relier vers le nord avec cette
passerelle.

780 Donc, une passerelle qui soit accessible 24 heures sur 24, oui, la protection contre
les intempéries ça peut être intéressant mais, bon, on a parlé d'accès véhiculaire potentiel,
est-ce que ça prendrait une rue carrément qui traverse? Ça peut être une possibilité mais, à
tout le moins, une rue piétonne et cyclable.

785 Bon. Un autre élément à prendre en considération, qui est vraiment majeur, c'est
également toute la très longue période de travaux. On parle d'un projet qui se développera
sur une vingtaine d'années. C'est certain que ça va demander beaucoup d'imagination pour,
au fur et à mesure, assurer la sécurité et la qualité et le confort des déplacements, des
piétons et des cyclistes vers les pavillons qui seront construits au fur et à mesure.

790 C'est un aspect qui est majeur et qu'on tend souvent un peu à occulter et puis qui
aura son importance tout au long de cette période-là.

Autre élément important, c'est évidemment le stationnement. On a mentionné tout à l'heure, et là encore le projet semble exemplaire dans ses intentions à tout le moins, d'avoir, 795 d'offrir au moins 1 000 places de stationnement pour 10 000 étudiants; 1 000 places de stationnement pour vélos bien entendu. Et également là-dessus, la Ville demande que 30% des places de stationnement soit du stationnement intérieur.

Il est préférable dans ces situations-là, règle générale, de le regrouper en un pôle où 800 on peut avoir également des services, comme l'UQAM est en train de réaliser en ce moment à l'îlot voyageur, une station de vélo où il y aura au-delà de 500 places de stationnement pour vélos.

Très important aussi de penser aux résidences, aux étudiants qui seront en 805 résidence. Effectivement, le stationnement dans un édifice, quand on habite dans un édifice de plusieurs étages, le stationnement d'un vélo peut être quelque chose d'assez problématique.

Bon. Pour les piétons, c'est toujours plus facile ces choses-là, on a une très grande 810 mobilité puis à partir du moment où on rentre, règle générale, on a pensé dans les édifices à avoir des vestiaires pour les piétons que nous sommes tous, en particulier dans des résidences, bien entendu.

Pour les vélos, c'est souvent beaucoup plus difficile. Si on occupe une chambre en 815 résidence, on n'est pas nécessairement intéressé à monter son vélo dans sa chambre et si on n'a pas d'espace de stationnement adéquat au pied de l'édifice, ça peut être nettement plus compliqué. Et c'est un moyen de transport qui est d'autant plus important dans un campus comme celui-là, en particulier vu qu'on se trouve à créer un second campus pour l'Université et la possibilité d'avoir des liens entre les deux, sur une distance qui est 820 relativement courte mais quand même assez longue à faire à pied, le vélo devient un mode de transport très intéressant dans cette circonstance-là.

Je ne rentrerai pas dans des détails au niveau des aménagements piétonniers, mais j'imagine qu'on pensera, dans le futur, à s'assurer d'avoir des trottoirs de bonne largeur sur 825 tout le campus. Et même potentiellement, éventuellement on parle d'un axe principal sur Wiseman, bon, et d'autres axes, il faut s'assurer que s'il y a des piétons en quantité relativement importante, que ces gens-là puissent circuler de façon relativement aisée aussi sur les trottoirs. Donc, qu'on n'ait pas des petits trottoirs trop étroits, qu'on crée quelques axes majeurs vers le métro, entre autres, côté sud.

830 Donc, ça fait un bon tour de ce que j'avais à dire finalement par rapport aux aménagements pour les piétons et les cyclistes. Alors, en résumé, essayez d'améliorer la situation. Ah! Et j'oubliais le viaduc Rockland, mon viaduc fétiche donc, qui, on l'espère, sera éventuellement reconstruit ou reconfiguré et accueillera, cette fois, à la fois piétons et

835 cyclistes de façon nettement plus conviviale qu'en ce moment, parce qu'en ce moment il y a un petit trottoir étroit et, comme je vous le rappelle, une interdiction pour les cyclistes officiellement dans les deux directions.

Alors, clôt mes commentaires.

840

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Jolicoeur. Donc, si vous voulez intervenir, vous vous présentez à l'un des deux micros, je vous demande de faire des interventions ramassées, s'il vous plaît.

845

Alors, il y a déjà du monde debout – alors allez-y, Monsieur, vous êtes?

NORMAN KING :

850

Bonsoir, Norman King de la Direction de santé publique de Montréal, le secteur de l'environnement urbain et santé.

855

Très rapidement, un petit commentaire dans le même sens que madame Junca-Adenot au niveau de mettre la barre plus haute. Quand je vois 6.5% en transport actif actuellement, je trouve ça très faible comme pourcentage pour des étudiants jeunes et en santé, alors il faudrait vraiment faire des projections en visant plus haut.

860

Et pour le reste, je voudrais parler d'un aspect qu'on a touché un petit peu : c'est le côté transport ferroviaire. Ça me préoccupe actuellement, et je mets ça en lien avec les échéanciers. On parle d'un projet sur 20 ans, évidemment, je me réjouis de voir que la cour de triage actuelle sera déplacée ailleurs. J'aimerais essayer d'avoir une idée... On parle de quel échéancier pour ce déplacement-là, est-ce que c'est au début du projet, à la fin du projet?

865

Une autre question qui me préoccupe, c'est la voie plus industrielle, si on veut, pour le transport, va continuer; est-ce qu'on a envisagé des précautions pour un éventuel accident touchant les matières dangereuses transportées par train?

870

Et enfin, en poussant la voie ferrée plus près de Parc-Extension, toute la question du bruit, est-ce que ça va avoir un plus grand impact sur la population de Parc-Extension à ce niveau-là? Merci.

LE PRÉSIDENT :

875 Merci, Monsieur. Un bon nombre de questions que vous soulevez ont déjà été
évoquées dans d'autres rencontres. – Peut-être me rappeler l'échéancier, bref, pour la gare
ferroviaire elle-même.

M. ALEXANDRE CHABOT :

880 On parle de 12 à 16 mois à partir du jour 1, là, et ce jour 1, il démarre avec l'entente à
conclure en termes financiers avec le gouvernement fédéral et donc, normalement, si on
arrivait à conclure dans les prochaines semaines, là, calculez de 12 à 16 mois. Pourquoi
l'écart de quatre mois? C'est les mois d'hiver où il y a des travaux qui ne peuvent pas se
885 faire. Donc, dépendant où on tombe, là, mais à l'intérieur de la prochaine année, année et
demie, ça devrait, si tout va bien, être complètement éliminé.

LE PRÉSIDENT :

890 Très bien. Sur le transport des matières industrielles, dans le transport industriel des
matières dangereuses, là, avez-vous des informations là-dessus?

M. ALEXANDRE CHABOT :

895 Oui. Un, la situation ne sera pas différente de ce qu'elle est actuellement, il y a déjà
des matières en provenance du Port de Montréal. Il faut s'entendre sur ce qu'on qualifie de
dangereux, là; le fixatif à cheveux, par Transport Canada, est considéré comme une matière
dangereuse, donc il n'y a pas de produits radioactifs ou il n'y a pas de produits
excessivement dangereux, là, qui demanderaient une évacuation à large échelle.

900 Mais il y a quand même des matières inflammables ou des matières dangereuses qui
circulent, c'est un fait, mais les trains vont à basse vitesse. Le risque n'est pas plus grand
qu'il ne l'est actuellement, même à la limite il serait inférieur parce qu'on parle d'un nouveau
tronçon, donc pour le réaménagement des voies, donc des nouvelles rails, nouvel
905 aménagement. Et donc, on minimise un peu le risque mais les trains vont continuer à aller à
très basse vitesse, donc même s'il y avait déraillement, là, ce n'est pas des déversements...
on ne peut pas s'attendre à un déversement majeur comme à des endroits où les trains
roulent à 100 kilomètres/heure.

910 **LE PRÉSIDENT :**

 Est-ce que vous avez des listes de matières interdites actuellement? Est-ce qu'il y a
des informations accessibles sur le type de matière interdite?

915 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

C'est-à-dire que nos professionnels ont eu accès à ces données-là, mais pour des raisons de sécurité, nous n'avons pas l'autorisation de CP de les rendre publiques.

920 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Que vous, vous ne l'avez pas, je comprends; est-ce que le CP, lui, peut les rendre publiques?

925 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

Je ne crois pas, pour les mêmes raisons essentiellement, notamment les craintes d'attaques ou de vandalisme ou d'attaques terroristes mais c'est des informations qui ont été transmises au pouvoir public, à la Ville, à la sécurité publique et je pense qu'on peut faire confiance à nos pouvoirs publics, là, pour faire une évaluation juste et correcte de ces données-là.

930

LE PRÉSIDENT :

935 Merci. Monsieur.

M. JEAN-MARC CORBEIL :

Bonsoir, Jean-Marc Corbeil, je suis résidant d'Outremont. Écoutez, j'ai apprécié les ateliers, enfin les démonstrations qu'on a faites. Je recoupe l'information puis je m'aperçois, lorsqu'on voit la simulation, que la promenade en réalité, c'est un boulevard avec une très large allée centrale, là, plus qu'un parc. C'est ce que j'ai vu de visu sur la démonstration. J'ai appris aussi qu'il y avait les deux tiers du trafic qui provenaient à la fois du nord et de l'est, donc le trafic automobile d'aujourd'hui qui serait donc transposé sur le site, on ne parle pas d'objectifs futurs, comme madame Junca-Adenot nous a mentionné.

940

945

Alors, moi, je me demande pourquoi il n'y a pas un scénario qui est beaucoup moins coûteux. Donc, je pense que c'est un paramètre important et beaucoup plus écologique qui n'a pas été étudié, à savoir de prolonger l'avenue Bates, disons, de McEachran ou enfin du secteur déjà énervé, Rockland, Davaar jusqu'à l'avenue Du Parc, qui aurait constitué l'entrée principale du campus, qui aurait pu rejoindre le nord, desservir les deux tiers du trafic et faire de la fameuse promenade, quelque chose qui serait uniquement piétonnable et cyclable, donc un campus sans auto où il y aurait une ségrégation : l'automobile et les livraisons se feraient par une entrée propre, et pour des transports essentiels, et que ça suivrait aussi le développement logique des buildings, donc du développement de l'Université de Montréal, sans coûter l'ajout de tronçons à entretenir, des frais qui sont évidemment des taxes qui vont être imposées aux Montréalais et puis tout ça dans une enveloppe budgétaire qui, à l'heure actuelle, n'est pas vraiment existante.

950

955

960 Alors, je comprends très mal que toute – excusez-moi, là, puis ce n'est pas pour
attaquer les qualifications professionnelles – mais je ne comprends pas qu'un tel scénario ne
soit pas à l'ordre du jour, étudiable et étudié et qu'on fasse simplement une extension de la
trame urbaine et puis qu'on nous donne toute une série d'excuses après ça, pour nous
965 vendre ça comme un projet de circulation qui est à la page, alors que le prix de l'énergie
dans 20 ans, je m'excuse, ne nous permettra peut-être pas une telle circulation.

 Là, il y a des objectifs futurs à atteindre pour une institution d'enseignement, une
institution de savoir. Alors, j'aimerais savoir pourquoi le scénario simple le long de la rue
Bates, avec aussi, peut-être, mise en sens unique de l'avenue Ducharme, donc n'a pas été
970 étudié pour répondre aux besoins.

LE PRÉSIDENT :

 Un instant, là. Évidemment, là, vous évoquez des choses – je connais un peu le
975 quartier mais moi je ne suis pas un urbanisme ni un géographe, là, j'ai de la misère à me les
figurer. Redites-moi l'hypothèse que vous avez, c'est le prolongement de Bates?

M. JEAN-MARC CORBEIL :

980 Bon. L'hypothèse est simple, là; donc le plus simple, c'est que la fameuse
promenade, que je trouve tout à fait intéressante...

LE PRÉSIDENT :

985 Ça, j'ai compris ça.

M. JEAN-MARC CORBEIL :

990 Oui, mais je vais établir les paramètres. Une promenade sans automobile, l'avenue
Bates serait étendue, disons, on part du parc de baseball, là, ce qu'on voit, là, et ça se
dirigerait avec un tunnel en dessous de la voie ferrée pour aller rejoindre Parc, par ce qui
serait la nouvelle cour de voirie.

995 Donc, on aurait le fameux lien est-ouest essentiel, donc qui semble essentiel, en
même temps ça permettrait évidemment d'accepter les deux tiers du trafic, c'est-à-dire celui
est-ouest et celui nord-sud, sans engager de trafic à travers le tissu urbain outremontais et
en limitant, évidemment, les voies carrossables, c'est-à-dire en limitant les dépenses, quoi.

1000 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Chabot, est-ce que cette hypothèse-là a été envisagée? J'imagine vous avez eu des tas de discussions avant d'arriver au design que vous avez là?

1005 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

Effectivement, il y a eu différents scénarios. Il faut comprendre que ce qui est soumis là – et ça répond aussi à des éléments qui ont été mentionnés précédemment quant à l'ouverture sur le nord, parce que c'est les mêmes considérations.

1010

Ce projet-là se veut un projet équilibré entre différentes considérations. D'abord, considérations d'aménagement : nous sommes, nous avons travaillé sur le terrain que nous contrôlions; que ce soit l'ouverture jusqu'à Parc, il y a une série de bâtiments ici qui ne sont pas propriété de l'Université de Montréal, pour lesquels il aurait fallu, dans un scénario comme le prolongement de Bates, envisager des expropriations ou acquérir des bâtiments supplémentaires, sans compter qu'il peut y avoir des problèmes de liaison physique, là, parce qu'ici, Bates, on est dans la descente du viaduc, mais au-delà de ça, ne serait-ce que pour... et c'est la même chose vers le nord, entre Beaumont, et on l'a dit à quelques reprises, tout ce secteur-là n'est pas contrôlé par l'Université.

1015

1020

Donc, là, ça fait partie de discussions avec la Ville où on arrive avec un premier scénario qui nous apparaît équilibré entre les différents objectifs, que ce soit la desserte véhiculaire et la desserte cyclable, et cetera, et donc s'il devait y avoir des liens supplémentaires, parce que ce n'est pas complètement exclu – nous, comme promoteurs, on est ouvert, mais ces liens-là devront être développés en concertation avec les pouvoirs publics qui ont les moyens d'exproprier ou de prendre les décisions nécessaires.

1025

LE PRÉSIDENT :

1030

Si je comprends bien à ce moment-là, il n'y a pas eu de discussion formelle sur une pareille hypothèse avec la Ville de Montréal au moment où on se parle.

M. ALEXANDRE CHABOT :

1035

C'est-à-dire que oui, ça a été évoqué, mais le choix que nous avons fait pour l'instant, parce qu'il faut pousser plus loin les études pour ouvrir, par exemple, jusqu'à l'avenue Du Parc et tout ça, c'était de présenter le projet sous la forme qu'il est présenté actuellement. Comme c'est un projet qui va de toute façon se développer sur 20 ans, on aura l'occasion de poursuivre la discussion quant à des liens additionnels ou des ouvertures pour le futur.

1040

LE PRÉSIDENT :

1045 C'est parce que l'intervenant évoque une telle l'hypothèse en disant : ça transformerait la vocation de la promenade. Donc, il laisse entendre que si on étudie cette hypothèse au départ, la fonction de la promenade ne serait plus la même. Là, vous me le présentez dans un autre sens en disant : là, on s'est fixé sur le terrain qu'on possédait, on fait cette hypothèse-là, on pourra envisager ultérieurement l'autre.

1050

M. ALEXANDRE CHABOT :

Mais si on parle de cette hypothèse précise, il y a un problème physique, là, au niveau de l'avenue Du Parc. Il y a un viaduc ferroviaire, celui qui supporte dans le fond la voie ferrée qui arrive de Saint-Jérôme, et la rue Bates, si vous suivez la ligne droite, arriverait dans la pente ou dans le bas de la pente de l'avenue Du Parc, là, qui vient de passer tout juste sous le viaduc ferroviaire et, là, il y a des questions de sécurité qui se poseraient.

1055

LE PRÉSIDENT :

1060

Donc, sans en avoir discuté, il y a eu une espèce de première appréciation d'une telle hypothèse.

M. ALEXANDRE CHABOT :

1065

Exact.

LE PRÉSIDENT :

1070

Merci. Merci, Monsieur. Oui, bonsoir.

M. JEAN DÉCARIE :

1075 Bonsoir, Jean Décarie, urbaniste à la retraite, citoyen d'Outremont très impliqué dans ce dossier-là depuis une vingtaine d'années, encore aujourd'hui.

1080

J'ai compris qu'un atelier c'était un endroit où on travaillait un projet pour l'améliorer, ce n'était pas déjà les audiences. Alors, je vais essayer d'être positif, mais il faut quand même commencer par voir clair.

Je pense que là on est devant un projet, comme on en a vu plusieurs ici à Outremont dans les années 80, d'une énorme institution qui tombe du ciel, qui se cherche un trou pour s'installer. On a eu ici un complexe – des différents projets dans la cour de triage : un

1085 complexe d'édifices à bureaux; on a eu le siège social d'Hydro-Québec qui était intéressé à
venir s'établir ici; l'Agence spatiale, qui est maintenant à Saint-Hubert, aussi ça a été
considéré; le déménagement de l'Hôtel Dieu, en 90 ou 91, dans ce coin-là; et puis le dernier,
évidemment, ça a été le CHUM.

1090 Donc, on est habitué à ça, on a un peu résisté à ça, on avait plutôt proposé un projet
beaucoup plus simple que tout simplement la complétion de la trame urbaine et du tissu
urbain d'Outremont, qui a été bloqué en 95.

1095 Alors, on revient avec cette problématique de quelque chose qui tombe du ciel, une
soucoupe volante et comment intégrer, comment travailler les impacts. Tout projet a des
impacts positifs et négatifs, quelqu'un l'a dit avant moi. Dans ce cas-ci, les impacts positifs
sur Outremont sont pratiquement nuls, parce que Outremont a une trame qui est
complètement développée et de grande qualité. Donc, il n'y a pas beaucoup d'impacts
positifs à attendre de ce côté-là au niveau du développement urbain.

1100 Par contre, du côté nord, que ce soit à Ville Mont-Royal mais encore plus
évidemment à Parc-Extension, sans compter du côté de Marconi-Alexandra, il y a beaucoup
d'impacts positifs possibles qui pourraient être générés, sauf que le projet ferme la porte de
ce côté-là de la porte, ferme le chemin de fer de ce côté-là, il y a un problème donc
1105 d'intégration.

On ne résoudra pas ce problème ce soir, on peut essayer de l'améliorer et j'ai des
propositions à faire là-dessus, mais je veux revenir quand même à Outremont comme telle,
où là on avait à l'époque, dans le projet, ouvert Beaubien d'un bout à l'autre pour passer
1110 sous le chemin de fer et venir intercepter la circulation de transit à travers les rues
résidentielles d'Outremont qui obèrent le développement d'Outremont depuis des années,
depuis au moins 50 ans, et donc pour dévier cette circulation-là vers Parc et Saint-Urbain et
St-Laurent, soir et matin.

1115 Autre objectif fondamental à l'époque du projet de 95, 94, c'était aussi de détourner
la circulation de transit de camions qui passent par Van Horne à travers Outremont. C'est la
seule rue d'Outremont qui accepte le transit de camions et ici il y avait une possibilité avec
Beaubien, justement, de dévier le transit de camions vers Bates, vers l'ouest.

1120 Je pense que si on ne revient pas à quelque chose qui ressemble à ça, on va perdre
une occasion unique de régler ces problèmes-là qui nous embêtent depuis des années et
qui ne seront jamais résolus autrement.

1125 Bien sûr, ici, on a ouvert quand même, on est allé un peu plus loin, on permet un
transit à travers Beaubien jusqu'à Durocher, un décroché vers les deux rues qui longent
l'esplanade, mais ça n'est pas tout à fait – et on vient de le dire, je pense que je n'ai pas été

le seul, plusieurs ont fait cette remarque-là – l'esplanade c'est la marque de commerce du projet.

1130 C'est une allée de prestige, c'est une Rambla à la barcelonaise avec deux contre-allées toutes petites de chaque côté qui n'ont aucune possibilité d'assurer le transit automobile et encore moins le transit de camionnage, sans compter que ça va affecter, parce que quand même les gens vont s'en servir, ça va affecter l'image de marque qu'on a voulu créer avec cet espace-là, et je pense que c'est négatif.

1135 Je pense qu'il serait beaucoup plus simple, sans toucher du tout au campus comme tel, de revenir avec la proposition initiale et de ramener directement la rue Beaubien sous le chemin de fer et qu'elle emprunterait à ce moment-là la contre-allée sud de la Rambla, tout simplement, et elle viendrait dévier, disons, cette circulation, elle reprendrait les fonctions
1140 qu'on lui avait proposées à l'époque.

Je pense que c'est fondamental et que si on ne fait pas ça, on va être pris avec un problème de surcirculation sur ces allées-là, ça va complètement gaspiller la beauté de cette Rambla-là qui est, encore une fois, qui est l'espèce d'élément de recul dans le fond, d'une
1145 université dans le quartier. Je pense que c'est important de revenir là-dessus.

J'ai une série d'autres petits projets, je ne sais pas si je peux vous en faire une liste rapide?

1150

LE PRÉSIDENT :

Si vous me la faites rapide, ça va.

1155

M. JEAN DÉCARIE :

Oui, oui, je vais la faire rapide. Bon. Pour ce qui est de la relation avec le nord, il y a au moins une possibilité, c'est un passage à niveau dans l'axe de l'Épée depuis le nord, Durocher vers le sud. Là, on a seulement, à ce moment-là, le train de banlieue. On sait qu'il
1160 y a un passage à niveau vers l'ouest, à Wilderton, où les deux voies se rencontrent là, donc il y a énormément de trafic et malgré tout, ce passage à niveau là fonctionne très bien depuis fort longtemps.

1165 Ici, on aurait simplement un simple passage à niveau sur un train de banlieue. On le sait que les trains de banlieue, il y a des passages à niveau en masse à travers la région métropolitaine, pourquoi pas en ajouter un là, qui permettrait cette communication avec Parc-Extension; ça me semble fondamental.

1170 Soit dit en passant, parlant des autres projets, entre parenthèses, le projet du CHUM
avait parfaitement compris la logique d'installation et, lui, il gardait la voie sud pour éviter les
impacts négatifs sur Outremont et maximiser les impacts positifs sur le nord et sur l'est et en
ouvrant en particulier, bien sûr, l'Acadie mais aussi en développant davantage sur l'avenue
1175 Du Parc. N'oublions pas – je pense qu'on l'oublie – l'essentiel, le gros du développement du
CHUM, il était dans le secteur atlantique et il avait front sur l'avenue Du Parc et non pas vers
Outremont. Outremont, c'était la cour arrière du projet du CHUM. Il serait très important de
ne pas oublier ça.

1180 De ce côté-là aussi, prolongement possible de l'avenue de l'Esplanade jusqu'à
avenue Du Parc, de façon à amorcer la structuration du secteur atlantique et d'une partie
également de Marconi Alexandra. Je pense que c'est absolument... Je comprends que ce
n'est pas le rôle de l'Université de faire ça, du promoteur, mais je pense qu'il y aurait peut-
être dû y avoir une forme de table de concertation des arrondissements guidée par la Ville
1185 centre, pour un peu essayer de voir un peu l'ensemble des retombées puis de travailler avec
tout le monde.

1190 Dans le projet lui-même, je pense qu'il est inutile de prolonger Outremont. Je pense
qu'il y a eu beaucoup d'objections à ça et pour cause, il n'y a aucune raison de prolonger
Outremont. On pourrait tout simplement prolonger Bates vers l'est – on a en parlé tantôt – et
la faire rejoindre, redescendre sur Beaubien dans l'axe, plus ou moins, de l'Épée ou de
Bloomfield, tout simplement, pour justement permettre la circulation, l'accès des voitures au
stationnement du complexe et également le détour du trafic de camionnage.

1195 Une chose qui avait été étudiée, pas étudiée, n'exagérons pas, considérée, mais
quand même regardée à l'époque, c'était la possibilité de remplacer le viaduc caduc de
Rockland – qui tombe en morceaux, qui va coûter des fortunes à refaire de toute façon – par
un tunnel. Parce que le déplacement de la voie sud fait qu'on gagne une trentaine de mètres
au moins de distance, ce qui permettrait de remonter à Outremont pour arriver au niveau de
la rue Bates. Et là, ça permettrait donc d'éviter cette espèce de spaghetti invraisemblable qui
nous défigure l'espace depuis des années, qui nous permet heureusement d'avoir une vue
1200 plongeante sur la cour de triage, bien sûr. Mais je pense que ça serait intéressant, il y aurait
moyen d'aménager du côté est un passage piéton sécurisé, éclairé, large, et cetera. Donc, il
n'y a pas de problème.

1205 Ça permettrait, ça, de sauver à peu près six 6 000 mètres carrés dans le terrain où
on prévoit l'installation du terrain de baseball. Au prix que ça vaut du mètre carré, ça revient
peut-être à deux ou trois millions de dollars, déjà ça permet peut-être de financer une partie
du travail, plus le retour fiscal sur les bâtiments qui pourraient être mis là.

1210 Ce parc-là, il n'est pas vraiment bien situé, il est à l'extrémité, complètement en
périphérie de son aire de desserte. On avait déjà proposé il y a longtemps, et on est revenu

1215 quelques fois là-dessus mais après ça on a abandonné, la possibilité que ces équipements-
là, terrain de baseball et de soccer, puissent s'installer sur le couvercle du réservoir Vincent
d'Indi, qui appartient à la Ville de Montréal – maintenant on fait partie de la Ville de Montréal
– et qui est actuellement prêté ou loué, je ne sais pas trop, partie à l'Université de Montréal
même et partie à des équipes de cricket de Côte-des-Neiges.

1220 Je pense donc, là, je ne vois pas pourquoi Outremont ne pourrait pas installer – il y a
de la place en masse – ses équipements comme ceux-là à cet endroit-là, ce qui serait
beaucoup plus central, beaucoup plus accessible qu'ici, et ce qui libérerait le terrain ici.

LE PRÉSIDENT :

Là, je vois que vous êtes en train de m'élaborer tout un projet.

1225 **M. JEAN DÉCARIE :**

Non, il en reste quatre, cinq, ça ne sera pas long. Bien, c'est mon métier, hein?

LE PRÉSIDENT :

1230 Non, mais j'ai l'impression que là vous êtes en train de me dire votre mémoire et
quand vous allez revenir, vous allez l'étoffer mais je vois un peu l'ensemble de votre...

M. JEAN DÉCARIE :

1235 J'achève, il en reste trois.

LE PRÉSIDENT :

1240 Vous me les énumérez.

M. JEAN DÉCARIE :

1245 O.K. Remplacement de ces espaces verts là, peut-être en revenant avec une
hypothèse qu'on avait travaillée à l'époque, c'est-à-dire d'avoir un parc central qui occupait à
peu près la totalité de la cour de voirie d'Outremont actuellement et relocalisation de la cour
de voirie Bates. On avait commencé à l'époque des négociations avec Ville Mont-Royal pour
voir la possibilité qu'il y ait une cour de triage, une cour de voirie commune, du côté de la rue
Jean-Talon, et cetera, donc pourquoi pas? Peut-être aussi regarder la possibilité d'utiliser
1250 des terrains le long de Bates vers l'ouest, je ne le sais pas.

1255 Et enfin, une chose qui n'a pas été mentionnée du tout et ce que je trouve curieux, c'est la possibilité de prolonger le réseau vert, dont j'ai été un des concepteurs à la Ville de Montréal, et qui a été, un premier tronçon s'est fait en 94 et s'est arrêté – qui est dans l'emprise du CP – et s'est arrêté au viaduc St-Urbain et il devait être dans le plan directeur de 94, il se prolongeait évidemment à travers Outremont pour aller rejoindre Ville Saint-Pierre éventuellement.

1260 Je pense que ça serait une occasion extraordinaire, justement, de prolonger le réseau vert, de le faire passer sous le viaduc pour reprendre dans le fond, là où il était d'ailleurs dans le projet 94, il était sur le talus antibruit qui longeait complètement le chemin de fer d'un bout à l'autre du développement.

1265 Alors voilà, je vais vous en dire plus dans mon mémoire.

LE PRÉSIDENT :

1270 Je vous ai permis une faveur parce que vous êtes un homme d'expérience qui avez beaucoup touché à ça et je pense que c'était important de le faire, je vais quand même accorder un droit, non pas de réplique parce qu'on est dans le dialogue et on est dans l'exploration de possible, mais au moins un droit de réponse à l'Université.

1275 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

1280 Bien, je vous dirais, Monsieur le président, il y a plusieurs des éléments mentionnés avec lesquels, sur le principe, on est d'accord, et je suis heureux de constater que les gens ont beaucoup d'ambition pour le projet, ont beaucoup d'ambition eu égard à l'Université et c'est très correct comme ça. Le travail qu'on a fait c'est d'essayer d'arriver avec une approche équilibrée, on le disait, en concertation, qui prenne en compte une série d'objectifs, une série de demandes ou d'éléments à prendre en compte dans un cadre financier aussi crédible.

1285 C'est clair qu'on aurait pu faire les choses autrement, c'est clair qu'il pourrait y avoir plus d'ouverture et qu'on pourrait... mais c'est l'équilibre de tout ça qui a donné le produit qu'on a sous les yeux ce soir et on l'a fait en partenariat avec la Ville et encore là, on ne veut pas leur lancer la balle indéfiniment, mais dans les limites de ce que l'Université pouvait réaliser, notamment parce qu'elle contrôlait seulement une partie du site.

1290 **LE PRÉSIDENT :**

1295 Petite réaction de la Ville de Montréal? J'imagine que les choses qu'a évoquées l'intervenant ne vous sont pas étrangères, c'est des choses dont vous avez entendu parler, qui ont été des projets longuement discutés à d'autres moments. Comment vous réagissez à l'égare de ça?

M. LUC GAGNON :

1300 Il y a plusieurs des éléments qui ont été mentionnés tout à l'heure, effectivement, qui rappellent le projet de 1994 et certains de ces éléments-là ont servi d'intrant au projet qu'on a actuellement à l'étude ce soir. Certains éléments ont été pris, pour des raisons qui ont été expliquées par l'Université, puis d'autres éléments ont été laissés de côté pour d'autres raisons aussi qui ont été établies.

1305 Ce que je trouve intéressant, c'est d'entendre également des éléments qui reviennent fréquemment. Je pense que c'est fortement indicateur de l'intérêt de la population à voir le projet se faire bonifier, ne serait-ce que sur le terrain même, sur le site même du projet mais également de toute la franche qui l'entoure. Puis je pense que dans les semaines et les mois qui viennent, on a tout le loisir justement de pouvoir bénéficier, à la lecture du rapport que la commission voudra bien déposer, des idées qui auront été évoquées ce soir, ne serait-ce que l'établissement de passages à niveau, par exemple, sur... ou dans l'axe de l'avenue de l'Épée. C'est une idée qui a été mentionnée il y a déjà quelques jours ou il y a deux semaines, je pense, et c'est un élément qu'il faut regarder, on en convient.

1315 La question du prolongement de la grande esplanade jusqu'à l'avenue Du Parc, j'imagine que dans son rapport, l'Office en fera état et on pourra y réfléchir plus avant. Donc, il y a une série d'éléments comme ça, évidemment, qu'on prendra en compte pour s'assurer d'une bonification du projet.

1320 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

M. ALEXANDRE CHABOT :

1325 Ou Aurèle Cardinal, qui a fait le plan de 94 puis qui a travaillé à ce plan-ci, peut-être juste un petit deux minutes pour expliquer un peu plus en détail les différences ou les parties qui ont conduit au choix qu'on a sous les yeux.

1330 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Aurèle Cardinal.

M. AURÈLE CARDINAL :

1335

Oui. Bon, j'ai travaillé longuement avec Jean Décarie sur le plan de 1994, comme j'ai travaillé longuement sur ce plan-ci. Je pense, dans ce que Jean nous soumet, il y a quand même des choses intéressantes à regarder, à évaluer puis à voir comment bonifier le projet – il a une approche quand même positive, là, en suggérant des choses, entre autres comment on peut améliorer le lien avec Beaubien et le reste du projet, c'est quelque chose à examiner.

1340

1345

Il faut se rappeler quand même qu'en 1994, les gens nous avaient reproché de raccorder Beaubien avec la Ville d'Outremont, donc il faut gérer ça avec une certaine méfiance. On en a quand même parlé, Jean Décarie et moi, donc ce n'est pas la panacée des solutions non plus, parce que dans le temps c'était considéré comme un problème majeur, en amenant possiblement du trafic de transit vers Outremont, et les Outremontais voulaient se protéger de cette possibilité-là.

1350

Je pense que la relation vers le nord a été mentionnée à plusieurs reprises ce soir, et non pas seulement par Jean Décarie, c'est quelque chose qui peut effectivement être amélioré mais je voudrais souligner deux ou trois choses par rapport à ça : ce n'est pas uniquement la voie ferrée qui fait la barrière avec le nord, c'est une zone industrielle qui est adossée à la voie ferrée en plus de la voie ferrée et c'est toute la desserte camionnage de ces industries-là et du centre commercial.

1355

1360

Donc, se relier avec l'arrière d'un centre commercial, ce n'est pas très, très positif; se relier avec une station d'Hydro-Québec ce n'est pas très, très positif non plus. Ceci dit, on peut quand même faire des efforts pour trouver des solutions intéressantes, et la solution la plus intéressante qu'on a trouvée, entre autres, ce serait peut-être de travailler sur le viaduc. C'est sûrement une solution très positive, c'est juste, comme ça coûte de l'argent de travailler sur le viaduc, mais de le modifier, parce que quand un viaduc est interdit aux cyclistes et que c'est la seule façon de passer, ce n'est évidemment pas un lien très, très positif. Ça c'est quelque chose qui pourrait vraiment être amené dans le projet et qui va au-delà de l'Université.

1365

1370

1375

Toute la question du lien vers la station de métro l'Acadie, je pense qu'il faut se rappeler que le terrain dans Outremont est plus haut que le terrain dans Ville Mont-Royal et pas plus haut de seulement quelques centimètres, il est plus haut d'à peu près trois mètres. Donc, d'amener un tunnel en dessous, c'est qu'on part déjà trois mètres plus haut et de partir trois mètres pour se rendre au niveau puis redescendre en dessous des voies ferrées, c'est probablement plus difficile que de passer en passerelle aérienne, à cause du fait qu'on est déjà surélevé et qu'en plus, on va se relier avec un étage d'un bâtiment universitaire. Donc, on ne part pas d'un sous-sol pour monter sur une passerelle aérienne, on va partir d'un étage de bâtiment universitaire pour traverser à niveau et, heureusement, dans l'axe où on traverse, si vous voyez ce qu'il y a de l'autre côté, tout simplement une station service et garage automobile avec un terrain qui est à vendre, bien c'est là qu'on a fait le lien. On a

choisi la seule place qui est disponible. Ailleurs, il n'y a pas de place disponible. Déplacer la cour de voirie ailleurs, tout le monde serait pour, on est sans aucun doute pour ça.

1380 Le réseau vert, on l'a vraiment prolongé en prenant l'axe de la voie ferrée et en le rabattant dans le projet et entre autres dans l'esplanade.

Donc, on a fait un certain nombre de gestes dans le sens où ce que Jean Décarie propose, mais il y a des choses qu'on peut sûrement regarder de façon additionnelle.

1385

LE PRÉSIDENT :

Merci.

1390 Je retiens vos figures, je vais vous entendre, après ça, je vais faire la pause santé et vous serez en priorité quand vous reviendrez.

Vous, posez votre question, c'est correct, allez-y. Je parle pour les trois autres, ne partez pas, vous êtes les trois en priorité, là, quand je vais rouvrir au public. Allez-y Monsieur. Votre nom c'est?

1395

MARC VANIER-VINCENT :

1400 Mon nom c'est Marc Vanier-Vincent, alors je suis de la rue Ducharme. Moi, j'ai le bonheur de travailler avec ceux qui seront les utilisateurs de votre site. Alors, j'enseigne à l'élémentaire et au secondaire, les enfants sont contre la voiture, eux autres, ils commencent déjà à penser beaucoup plus vert que nous et vous seriez surpris de l'impact que ça peut avoir sur eux.

1405 Alors, ils sont venus me voir, sans que je pose la question, moi, j'ai simplement demandé s'ils aimait la voiture et ils m'ont dit : « Transport en commun, il faut y aller. » Alors je vais lire, ça va être très court. Je reviens avec mon rêve vert de la dernière fois, si vous le permettez?

1410 Alors, 20 à 25 ans pour implanter le campus universitaire complet, c'est court mais c'est certainement assez long pour y déposer la semence d'un projet plus vert en termes de transport. Il faut amener ce projet à maturité en faisant dès le départ la promotion réelle, tangible et complète du transport en commun et actif, avec l'élimination de l'automobile de l'équation.

1415

En termes de superficie, ce site ressemble à s'y méprendre, en superficie, là, à l'île Sainte-Hélène de Terre des Hommes. Alors beau rapport, c'est un beau rêve ça aussi, ça pourrait être intéressant. Une image parle très fort à celui qui se présente devant vous; dans

1420 celle que vous avez présentée à date dans votre documentation, on ne voit pratiquement pas de voitures. Les avenues sont larges, fréquentées par des piétons; le calme et la beauté règnent; par comparaison, la réalité semble aller dans une direction opposée.

1425 J'aimerais avoir votre point de vue sur la piétonisation complète du site et ses répercussions possibles sur la trame urbaine environnante. Je vous demande tout simplement d'imaginer, de rêver un instant devant nous, de ce que ce campus pourrait être s'il n'y avait pas de voiture.

1430 Vous l'avez déjà fait partiellement avec la piétonisation d'une certaine zone qui est institutionnelle seulement, donc pour moi j'ai l'impression que c'est dans ma cour mais les voitures pas chez moi. Chez vous peut-être mais pas chez moi.

1435 Lorsqu'on sait que toutes les interventions municipales pour rendre la circulation plus vivable dans nos arrondissements se limitent à des dos-d'âne, des rétrécissements de voies, des resynchronisation de feux et que ces initiatives ne font strictement rien pour réduire le nombre toujours croissant de voitures sur notre territoire, ne pensez-vous pas que nous manquons collectivement d'audace dans ce projet?

LE PRÉSIDENT :

1440 Merci, Monsieur. S'il vous plaît, il faut que quelqu'un puisse venir dire ici qu'il n'y a pas assez de voitures dans le quartier et qu'il en veut plus et qu'on puisse l'écouter.

1445 Alors pause santé, quinze minutes. Quand on revient, nos deux témoins qui n'ont pas parlé vont s'exprimer et ensuite les trois personnes qui attendaient, vous êtes en priorité. Merci.

PAUSE

LE PRÉSIDENT :

1450 Alors reprenons donc notre travail. Je rappelle donc, on a des témoins privilégiés, puis on essaie d'approfondir la réflexion. On a bien vu ce soir que beaucoup d'interventions se font sur d'autres possibles, sur d'autres manières de concevoir les choses. Alors, j'invite maintenant monsieur Pierre Asselin, s'il vous plaît, à prendre la parole.

1455 Bonsoir, Monsieur Asselin.

M. PIERRE ASSELIN :

1460 Alors, je suis un résidant de la rue Champagneur à Outremont. Je suis aussi
ingénieur et je suis impliqué beaucoup dans les projets de transport à travers la firme dans
laquelle je travaille. Je suis aussi membre de la Commission consultative permanente sur le
stationnement et la sécurité et j'ai été impliqué dans la consultation qu'a eue l'Université de
1465 Montréal à titre de résidant d'Outremont. Il y a eu une consultation depuis, je dirais, un an
auprès d'un certain... il y avait un groupe de consultation, et comme l'a dit madame Adenot
au début, je pense que l'Université a fait beaucoup d'efforts de consultation, même au
niveau des principes directeurs, et cetera, depuis le début.

1470 Alors de ce côté-là, oui, c'est un exercice qui est assez exhaustif et, bon, on n'arrive
pas encore à la perfection mais je pense que tout le monde veut y arriver.

 J'ai aussi été impliqué dans le dossier de 94, 95, dans le réaménagement de la cour,
alors je ferai peut-être quelques commentaires en relation avec ça.

1475 Premièrement, je vous dirais que l'étude de circulation qui a été faite par SIMA, c'est
une étude qui est faite, je pense, très correctement, selon les règles de l'art, et puis je pense,
je ne mets pas en doute les résultats qu'il y a dans cette étude-là.

1480 Pour moi, le projet est certainement moins inquiétant en termes d'impact sur la
circulation que celui qu'il y avait en 1994, 95, où est-ce qu'il y avait un grand nombre de... il y
avait au-delà de 2 000 logements où est-ce qu'il y avait tout ce monde-là, et une grande
partie de ces gens-là devaient passer à travers la ville d'Outremont le jour, le matin et le soir
pour aller travailler. Et ça, enfin, durant toute l'année.

1485 Je regarde un petit peu, je compare le projet un petit peu avec l'Université de
Montréal, les quartiers alentours de l'Université de Montréal actuellement, j'ai souvent été
dans les rues avoisinantes et puis ce qui me rassure un petit peu c'est que, bon, les
étudiants, il n'y en a pas l'été, il n'y en a pas les fins de semaine. Alors, moi, à titre de
résidant, je n'aurai pas à subir, enfin, un afflux de circulation pendant plusieurs jours de
1490 l'année.

 Alors ça, ça me donne une certaine... et puis les gens viennent, comme ça l'a été
expliqué, ils viennent du nord, ils viennent de l'est et ils ne passent pas nécessairement dans
le secteur.

1495 Je pense que les mesures – on m'a demandé de parler un peu des mesures de
gestion de circulation – oui, effectivement, les mesures proposées sont, je pense qu'elles
peuvent, et puis j'ai été moi-même surpris dans un premier temps de voir qu'il y avait moins
de problèmes de circulation après qu'avant, mais effectivement, quand on regarde ça
1500 attentivement puis on regarde l'ensemble des propositions qui ont été faites, des
aménagement qui sont proposés, toutes sortes de petits détails, en fait, mais ces choses-là,

il faut les mettre en place pour que ça marche. Il y a des feux de circulation, il y a toutes sortes de choses importantes pour que ça fonctionne.

1505 Bon. Cela étant dit, je pense qu'il y a eu des commentaires intéressants aussi sur :
est-ce qu'on a vraiment besoin d'avoir tous ces stationnements-là? Je dirais, il y a une chose
qui est intéressante dans ce projet-là, c'est, je dirais, comme planificateur en transport, ce
qu'on aime beaucoup, là, pour améliorer le transport en commun, c'est un projet qui est
semblable à celui-là : c'est dense, c'est une mixité urbaine, ça, ça fait partie... et je pense
1510 que les urbanistes vont tous nous le dire, un projet avec une mixité urbaine, ça encourage le
transport en commun.

Alors ce projet-là, je pense que c'est intéressant de ce point de vue là. Bon, il y a les
pavillons universitaires, il y a l'institutionnel, il y a les résidences étudiantes et il y a du
1515 logement. Je pense ça c'est des éléments qui peuvent favoriser, à mon avis, oui, le transport
en commun et je dirais dans le sens que, oui, je pense que l'idée de rehausser la barre au
niveau de l'utilisation du transport en commun, elle est intéressante et puis les conditions
probablement semblent le permettre, les conditions d'aménagement le permettent, en plus
de tous les modes de transport en commun qui sont là, incluant le train de banlieue.

1520 Peut-être au niveau de la rue – je pense qu'on a parlé beaucoup de Beaubien puis le
prolongement vers... Mais c'est sûr que le point le plus sensible, je pense, dans toute cette
question de gestion de circulation, c'est peut-être le lien avec la rue Beaubien avec l'est. Je
pense qu'il y a encore du travail à faire, il y a encore des variantes à étudier, probablement.
1525 Oui, c'est vrai que ce n'est pas nécessairement toutes des choses qui relèvent strictement
de l'Université de Montréal, mais il y a des variantes à étudier, de la même façon que ce qui
a été étudié là. Il faut faire des simulations, il faut regarder. Je pense qu'on peut prolonger
Beaubien, la promenade, il y a différentes façons de prolonger la promenade jusqu'à
l'avenue Du Parc, soit dans l'extension de Beaubien ou carrément prolonger la promenade
1530 jusqu'à l'avenue Du Parc.

Il va y avoir des avantages et inconvénients de ça, et il y a toute une relation...
qu'est-ce que ça va faire dans la relation avec la trame urbaine, enfin, des autres rue
d'Outremont, est-ce que ça va amener plus de monde ou moins de monde à Outremont, de
1535 façon générale? Parce que de la façon que c'est conçu en ce moment, oui, ça dessert
l'Université mais ça n'amène pas trop de monde. Le lien avec Beaubien, ça n'amène pas
trop de monde de transit, là.

Alors, est-ce qu'on veut utiliser ça pour régler toutes sortes de problèmes, par
1540 ailleurs? Je pense qu'il y a peut-être encore un peu de travail à faire à ce niveau-là tout
comme des... je pense que des simulations ou, enfin, des études pour voir à quel point qu'on
peut réduire le stationnement encore un peu plus que ce qui a été mentionné là.

1545 Puis je dirais que, comme citoyen, là, puis je regarde les niveaux de circulation qui
sont réaffectés, qui sont prévus dans les rues en général, partout c'est des niveaux de
circulation qui sont, je dirais, acceptables pour le type de rues dont on parle. Oui, il y a
encore des améliorations qu'on peut faire, puis je pense qu'il y en a qui ont été mentionnés.
Oui, il va falloir regarder rue par rue, largeur de rue par largeur de rue, sens de rue par sens
de rue, mais ce n'est pas un projet, moi, je vous dirais comme citoyen, comme résidant de la
1550 rue Champagneur, qui m'inquiète, que je vois comme quelque chose de gros, affreux et de
méchant qui s'en vient, qui va tout changer la perspective d'Outremont. Parce que, comme
je vous l'ai dit, je pense que c'est un projet qui va encourager l'utilisation du transport en
commun, qu'on peut en faire plus à ce niveau-là, oui, et avec une bonne diffusion à travers
les rues puis je pense qu'il y a encore des améliorations à faire, oui, mais voilà.

1555

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, monsieur Porlier.

1560

M. ANDRÉ PORLIER :

1565 Bonsoir. Écoutez, il est toujours un peu difficile, étant le dernier d'une liste de
panélistes et de l'heure qui file, de prendre la parole.

LE PRÉSIDENT :

Hélas.

1570

M. ANDRÉ PORLIER :

1575 Quand même, évidemment je suis ici au nom du Conseil régional de l'environnement
de Montréal, donc c'est un regroupement d'organismes, on parle de 120 organismes qui sont
préoccupés par des questions d'environnement.

1580 Peut-être, au risque d'être redondant, je pense qu'il faut quand même reconnaître
tous les efforts qui ont été faits par l'Université de Montréal et la Ville pour faire de ce projet-
là où on a intégré les dimensions environnementales, on parle de bâtiment LEED, il y a eu
quand même certains efforts assez importants pour favoriser le transport en commun,
réduire la place de l'automobile, favoriser les accès à pied et à vélo.

1585 Évidemment, c'est une université, on s'attend à beaucoup. Ils ont un rôle de
leadership à faire. Je pense qu'on a déjà d'autres institutions : Sherbrooke, Concordia et
McGill qui font preuve aussi d'innovation, ce qui m'amène à parler évidemment de peut-être

un point sur lequel, je pense qui a déjà été souligné, vous allez voir, c'est le stationnement. On l'a mentionné un peu plus tôt, on parle de 1 000 espaces de stationnement pour le campus, 512 stationnements supplémentaires sur rue, 800 places de stationnement pour les résidences, pour un grand total de, on ne l'a pas dit, là, mais de 2 300 espaces de stationnement supplémentaires.

Évidemment, le stationnement, sans être un expert moi-même dans le transport, on sait que le stationnement c'est quand même un facteur extrêmement important dans nos choix de transport. Quand on décide d'aller à une destination on regarde : avant de prendre ma voiture, est-ce que je vais avoir du stationnement et il va me coûter combien. Et donc, le fait d'offrir 2 300 places de stationnement risque d'avoir un impact très important sur la circulation et donc sur les préoccupations aussi qui ont été émises ce soir.

Et dans ce cas-là, je rejoins un peu la parole de mon prédécesseur à savoir : est-ce qu'il y a eu des modèles ou des scénarios par rapport à des réductions de stationnement plus importantes?

On sait que Concordia récemment a fait un pavillon sans aucun stationnement. Le collège Rosemont récemment a diminué son nombre de stationnements absolu en construisant un pavillon sur des stationnements actuels. Et donc, je pense qu'on peut demander à l'Université de Montréal peut-être d'en faire un peu plus. Au moins de faire l'effort de démontrer qu'il y a eu certaines analyses et des scénarios pour voir si, justement, il n'y pas place de diminuer encore le stationnement.

Le stationnement étant une chose, évidemment il y a aussi la question, on l'a mentionnée, des accès piétons, cyclistes au site, l'accès vers le nord, l'idée d'avoir d'autres lieux de passages, qu'ils soient souterrains, passerelles – je vais laisser aux ingénieurs le soin de trouver la meilleure des solutions. Évidemment, améliorer l'accessibilité vers le nord, je pense que c'est souhaitable, de la même façon que ce qui a été mentionné pour l'est. L'avenue Du Parc est quand même la voie de transport en commun par autobus la plus importante à Montréal, peut-être à part l'estacade du Pont Champlain, on peut toujours rêver à un futur tramway. Je pense qu'il y aurait vraiment une préoccupation dès le départ à avoir pour donner un accès direct par la promenade à l'avenue Du Parc, surtout que ce secteur-là, point de vue de l'avenue Du Parc, aurait peut-être avantage à avoir une opération de revitalisation et de requalifier un secteur, je pense, qui est en changement.

Donc, dernier point; évidemment, on dit : priorité aux piétons. La Ville de Montréal, avec la charte du piéton, veut en faire une priorité. Il y a peut-être là une occasion, via deux axes, la promenade qui a été soulignée tout à l'heure mais aussi l'axe Wiseman où on sent qu'il y a une volonté de donner plus de place aux piétons, mais je pense qu'on devrait peut-être essayer d'en faire sans fermer la circulation, il y a des façons de faire.

1630 À Vancouver, ils ont eu des techniques d'aménagement où on crée un
environnement qui est carrément un environnement piéton, dans lequel l'automobiliste peut
circuler mais visiblement il sent qu'il n'est pas sur son propre territoire et donc, adopte des
comportements qui sont évidemment à des vitesses réduites, que ce soit par le type de
chaussée qu'on met en place, des chicanes, le type de végétation, les trottoirs; il y en a
beaucoup de mesures d'apaisement de circulation qui sont disponibles. Et au-delà de la
promenade, je pense qu'il y aurait intérêt aussi à voir dans l'axe de la rue Wiseman, à
1635 vraiment créer un environnement piéton, où est-ce qu'on pourrait dire « priorité aux
piétons », tout en permettant évidemment une circulation pour les résidants dans le secteur.

Donc, c'est peut-être les trois points que j'aurais aimé revenir encore, là, et qui sont
évidemment un peu redondants avec tout ce qui a été dit ce soir. Merci.

1640

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Porlier. Je m'excuse, effectivement il faut toujours qu'il y en ait un
qui parle le dernier. Alors, j'espère que ça ne vous offense pas trop.

1645

Alors donc, j'ai trois personnes en attente. Il y a une dame de côté-là puis deux
messieurs de ce côté-là. Alors allez-y donc, Monsieur, oui?

M. HUGUES BÉLANGER :

1650

Bonsoir. Je suis un résidant de l'avenue Outremont. Je suis aussi un papa inquiet de
l'avenue Outremont.

LE PRÉSIDENT :

1655

Et votre nom c'est?

M. HUGUES BÉLANGER :

1660

Hugues Bélanger.

LE PRÉSIDENT :

Hugues Bélanger, oui.

1665

M. HUGUES BÉLANGER :

Tout d'abord, bon, la circulation. Le point a été touché souvent ce soir, sur
l'accroissement qu'on risque de voir sur l'avenue Outremont, mais je regarde aussi le plan
de Bates qui s'en vient directement sur Outremont, puis je tiendrais à souligner que tout

1670 d'abord il y a trois garderies qui sont directement dans cet axe-là. Donc, il y a énormément
de circulation d'enfants. Il y a la piscine Kennedy qui, surtout en période estivale, a
1675 énormément d'enfants qui traversent la rue. Il a fallu ajouter des signaux d'arrêt obligatoire
parce que justement avec le trafic existant, c'était problématique. Ensuite de ça, il y a le parc
Outremont, il y a l'école Lajoie qui sont sur cet axe-là. Donc, je trouve ça assez inquiétant de
voir.

Effectivement, si j'habitais sur la rue Champagneur, je ne serais pas du tout stressé
par ça. Mais sur l'avenue Outremont, je trouve que c'est assez stressant.

1680 Déjà avec... je regarde avec les autobus, avec tout ce qu'on a comme circulation,
vous avez juste à aller tous les matins au coin de l'école Lajoie voir comment ça se passe et
vous allez comprendre quelques petits problèmes et risques qui risquent d'arriver en
augmentant de 60% la circulation sur l'avenue. Donc, effectivement je pense que ce serait
bien d'utiliser d'autres voies de contournement pour amener sur ça.

1685 Ensuite, vous parlez du trafic que les étudiants vont amener. Il y a un tiers qui vient
du nord, un tiers vient de l'est, mais je pense que si on facilite le flot de la circulation à ce
niveau-là, il y a énormément de gens qui vont prendre l'opportunité encore une fois de
passer par Outremont pour contourner certains des éléments du trafic pour se rendre au
1690 centre-ville.

Je regarde l'an passé, quand il y a eu l'effondrement du viaduc à Laval et qu'ils ont
fermé les autoroutes, le trafic a diminué de façon énorme à Outremont. Sur l'avenue
Outremont, on l'a constaté, c'était pratiquement un tiers, sinon la moitié du trafic qui avait
1695 disparu. Et la journée qu'ils ont réouvert et diminué les incitatifs au transport en commun,
tout a remonté. Alors, ça m'inquiète.

Ensuite de ça, le stationnement : personnellement, pour avoir vécu en bordure de
différentes universités et aussi en voulant accéder à différents sites universitaires, c'est
1700 problématique de stationner autour de l'université et les résidents autour trouvent tous que
ça endommage ou que ça diminue leur qualité de vie, parce qu'ils ont beaucoup de
problèmes de stationnement. Et déjà, à Outremont, c'est assez compliqué, plus
particulièrement en période de déneigement. Alors, ça c'est mon point au niveau du
stationnement.

1705 J'ai un autre élément qui n'a pas rapport à la circulation, que je trouve dommage un
peu dans l'ensemble; on parle beaucoup du centre intergénérationnel dans lequel nous
sommes ce soir, justement comme quoi ça a grandement amélioré la qualité de vie des
citoyens. Les activités sont plus populaires, que ce soit les cours de danse et autres, mais je
1710 pense que l'idée était de rassembler autour d'un point, les différents équipements de loisir
pour la Ville.

1715 Et quand je regarde le plan, je considère que le terrain de baseball est déplacé sur
une superficie déjà plus petite, mais aussi on perd le parc qui était à côté et qui est utilisé
pour les chiens et il y a d'autres personnes qui l'utilisaient pour s'entraîner. Encore une fois,
on diminue l'espace autour de ce centre qu'on voulait être rassembleur pour toutes les
activités de loisir de la Ville.

1720 C'était mes points.

LE PRÉSIDENT :

1725 Merci, Monsieur. Madame?

MME MARIE-CHRISTINE ST-ONGE :

1730 Marie-Christine St-Onge, avenue de l'Épée.

1735 Moi, mes craintes c'était surtout, bien, je travaille dans l'est, j'ai mon conjoint qui
travaille à l'Université de Montréal, je passe devant l'Université de Montréal régulièrement
pour lui donner des lifts quand il ne prend pas le métro, puis je vois le trafic, je vois les
écoles, la rue Lajoie, tout ça, mais c'est surtout la saleté. Moi, c'est la saleté et autour de
l'Université c'est très sale. Je n'ai pas voulu déménager près de l'Université de Montréal
parce que je trouvais ça sale, je me retrouve à côté de l'Université de Montréal trois ans plus
tard. Ça fait que je peux imaginer que ça ne sera pas très, très propre, là, avec les sacs
éventrés... J'ai voulu vous prendre des photos, je ne l'ai pas fait. Je peux y retourner, à
1740 toutes les fins de semaine au CEPSUM, on voit très bien, là, de quoi a l'air la rue Edouard-
Montpetit, ce n'est pas très propre.

1745 Ensuite, je trouve que c'est utopique de penser que les étudiants qui viennent de l'est
vont voyager en autobus et en métro. Ça prend une heure trente quand tu habites
Repentigny, Lachenaie, L'Assomption, peu importe, là, l'est, ça prend une heure trente de
venir en métro. J'ai des gens que je connais qui vont me dire, tout le monde, tous les
étudiants... O.K. Un étudiant au cégep, oui, il va venir, c'est certain, en métro parce qu'il n'a
pas d'argent. Mais à l'université, il va travailler. Ça fait que normalement, pour un cours de
trois heures, ça va être plus payant pour lui de venir en auto, trouver un stationnement
1750 proche, quelque part, marcher huit minutes puis s'en venir, puis après retourner à la maison
puis aller travailler.

1755 Ça fait que ce temps-là, moi, je me dis : me stationner... J'arrive chez moi parfois à 10 h le soir, je ne trouve pas de stationnement. Je me retrouve en avant de l'école juive, à 8 h le lendemain matin, il faut que je sois partie. La fin de semaine c'est la même chose, c'est difficile avec les restaurants, les gens qui vont sur Van Horne, se stationner c'est difficile. Les soirs de souper, tout ça, ça peut être plus difficile. Ça fait que c'est certain, on a un véhicule, ça fait qu'au moins on sauve un petit sur ça. Je travaille dans l'est, oui, bon, mais j'ai décidé d'habiter Outremont pour l'Université de Montréal mais là, on se retrouve.

1760 Puis il y a aussi le fait que... attendez, j'avais bien des points, des craintes.

LE PRÉSIDENT :

1765 Mais ça vous pourrez venir nous les dire dans un mémoire, ça il n'y a pas de problème.

MME MARIE-CHRISTINE ST-ONGE :

1770 Oui, bien je pense que oui. C'est ça, oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1775 C'est correct?

MME MARIE-CHRISTINE ST-ONGE :

1780 Mais moi, je me demandais, c'est que les gens qui ont fait toutes ces belles planifications-là, est-ce qu'il y en a dans ça qui habitent le nord d'Outremont? Qui voient, tu sais, qui peuvent voir que vraiment, là, les stationnements c'est difficile, se déplacer c'est difficile, la rue Van Horne c'est difficile. Tout est difficile dans le fond. C'est vrai.

LE PRÉSIDENT :

1785 S'il vous plaît, ne faites pas appel à la salle.

MME MARIE-CHRISTINE ST-ONGE :

1790 Oui, oui, mais je suis désolée, mais c'est parce que je pensais que... je me disais, que je parle peut-être trop, là.

LE PRÉSIDENT :

1795 Bien oui, c'est correct.

MME MARIE-CHRISTINE ST-ONGE :

1800 Bien, c'est ça. Ça fait que je trouve que partout c'est difficile, ça fait que c'est un petit
peu désolant, justement, qu'ils n'imaginent pas... les beaux plans, là, qu'ils imaginent : Bates,
Beaubien, je trouve que c'est des supers plans. Évitez Outremont, parce qu'en ce moment
1805 Outremont... On a voulu déménager à Outremont parce qu'on trouvait ça beau, c'était
propre, c'était calme. On habitait sur Saint-Urbain, la circulation, tu sais, c'était vraiment...
c'était parfait. Puis là, on se retrouve presque sur Saint-Urbain, te stationner avec des
1810 vignettes d'un bord puis de l'autre, changer de rue... c'est ça. Ça fait qu'il me semble que le
nord qui est laid, parce que c'est vrai que c'est laid, tout le nord, le marché, là, où est-ce qu'il
y a le métro Mont-Royal, ce n'est vraiment pas beau ce coin-là, Beaubien ce n'est pas beau,
il me semble que c'est les rues idéales pour comme rendre ça plus beau, avec des rues qui
rentrent à l'Université, ça va automatiquement rendre ça plus beau que d'enlaidir Outremont
en faisant passer des voitures par Outremont. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1815 Merci, Madame. Dites-moi, est-ce que l'Université est sale et qu'est-ce qu'on peut
faire pour la nettoyer?

M. ALEXANDRE CHABOT :

1820 Bien, je voudrais d'abord revenir, Monsieur le président, vous permettrez, parce qu'il
y a eu deux ou trois interventions, là.

LE PRÉSIDENT :

1825 Oui, oui.

M. ALEXANDRE CHABOT :

1830 Il est vrai que de notre point de vue, là, nous sommes tout à fait ouverts et il est vrai
qu'on peut faire davantage en termes de réduction du stationnement, en termes de réduction
de la superficie des rues, du nombre de rues pour augmenter la participation piétonne, et ce
n'est pas le premier choix de l'Université que d'avoir fixé le nombre de stationnements à
1 000 – plus on en fait, plus ça nous coûte cher. Et donc, si on pouvait en faire 600, comme
c'est des stationnements intérieurs, on va être très heureux de ça. De même, le
stationnement sur rue fixé à 500, si l'Arrondissement en veut 250... Ce n'est pas une
1835 demande de nous, comme promoteurs. De même, l'ouverture d'Outremont, ça nous fait une

rue supplémentaire qui transperce notre campus, c'est clair que notre premier choix serait que l'ensemble... il n'y ait aucune rue véhiculaire qui transperce le campus.

1840 Je parlais tout à l'heure d'un équilibre entre différentes considérations et c'est ce qui nous a conduits à présenter ce plan-là. Mais je pense que c'est important de l'avoir en tête et nous serons les premiers heureux si, par exemple, la promenade, s'il s'advenait possible qu'elle soit complètement piétonne ou si on pouvait arriver avec un scénario où on est à 250 cases de stationnement – là, je lance un chiffre à travers mon chapeau – mais de réduire vraiment au stricte minimum les cases de stationnement sur le campus.

1845 Ce n'est pas le choix de l'Université, c'est une cible qui a été fixée suite aux conversations qu'on a eues avec la Ville et l'Arrondissement. Mais si on peut aller encore plus loin puis si on nous permet de le faire, on va être tout à fait heureux de le faire.

1850 Sur la question des espaces verts et de la qualité, écoutez, je pense qu'en termes de propreté, on élimine une gare de triage. Donc, au net, il y a quand même une grande amélioration, il y a 20% d'espaces verts. On reconsolide les espaces autour du pourtour du centre où nous sommes actuellement, avec des ajouts supplémentaires d'espaces.

1855 Notre campus, il est sur le Mont-Royal, on fait des efforts pour le préserver et reboiser. À chaque année, il y a des collectes avec les Amis de la montagne, des objets, des déchets sur le site, il y a du travail qui est fait. Là, je ne sais pas si on ciblait les terrains de l'Université ou des terrains vides aux pourtours, il est clair qu'il y a des efforts en continue qui doivent être faits partout sur l'Île de Montréal pour augmenter la propreté, mais notre perception c'est qu'il n'y a pas de problèmes particuliers à l'Université de Montréal, sur nos terrains, j'entends, en termes de propreté, bien au contraire.

1860 **LE PRÉSIDENT :**

1865 En tout cas, l'intervenante percevait de la pollution grossière venant de la population étudiante... Ça va, Madame, on ne peut pas vous transcrire. Ça va.

Madame Adenot, un commentaire sur le stationnement.

1870 **MME FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

Le stationnement, c'est un choix. Alors on peut décider, quand on est un campus universitaire, on peut très bien, quand c'est relativement bien desservi en transport en commun, décider de faire moins de place de stationnement.

1875 C'est vrai qu'il y a des réglementations de la Ville ou de l'Arrondissement qui fixent le nombre de places de stationnement, donc c'est un équilibre qui est à trouver. Parce qu'il ne

1880 faut pas non plus que les gens débordent dans les rues quand il n'y a pas de stationnement. C'est pour ça qu'il faut supporter ça, en même temps, avec une stratégie de desserte par transport collectif, qui est songée, qui est pensée pour desservir les personnes qui viennent à l'Université. Je vais vous prendre deux ou trois petits exemples que c'est faisable.

1885 Angus, c'est un projet récent, ça s'est développé avec des normes de stationnement inférieures à ce que la réglementation indique, mais par contre, il y a eu toute une stratégie de services négociée avec la STM pour arriver aux objectifs qui étaient fixés.

1890 Je vais prendre un autre exemple que je connais très bien, là : l'UQAM. On a construit – je m'en suis occupée, donc je le sais – les 10 premiers pavillons de l'UQAM se sont construits jusqu'en 96 avec 850 places de stationnement. On est au centre-ville, on a discuté avec la Ville. Au début, bien, il fallait qu'on en construise plus, puis on a résisté, puis on n'a pas voulu. Puis à un moment donné, bien c'est l'ensemble des services, à un moment donné, qui ont... puis pourtant, les étudiants n'arrivent pas en retard aux cours, puis les professeurs sont assez à l'heure dans leur cours aussi, même s'il n'y a pas beaucoup de places de stationnement aux alentours et même si le prix de l'heure payé sur les parcomètres est de 3 \$ de l'heure.

1900 Donc, quand on freine l'offre de stationnement, automatiquement ça entraîne des changements de comportement, on trouve des solutions. Mais il faut quand même aider. Il faut qu'il y ait un joueur quelque part au niveau de la Ville qui organise l'aide de service pour que ça supporte. Alors, je ne sais pas si je suis claire quand je dis ça.

1905 La dame qui est au fond parlait de : ce n'est pas possible de desservir l'est, d'accord? C'est pour ça tout à l'heure que j'ai parlé du train de l'est. Il faut regarder ça dans le temps. Le train de l'est, il est annoncé, il va arriver, il va desservir jusqu'à Repentigny puis ça va prendre une trentaine de minutes pour se rendre à l'Université de Montréal, dans tout l'axe.

1910 Et c'est en pensant à des solutions comme ça dans un ensemble que, en bout de ligne, ça aide un projet comme celui de l'Université de Montréal pour éviter de capturer des automobilistes à l'arrivée en leur offrant une offre de stationnement qu'ils vont prendre.

LE PRÉSIDENT :

1915 Vous savez, là-dessus, quand on a mon âge, 15 ans ce n'est pas beaucoup. Quand on a l'âge de madame, les planifications à très longs termes, tu sais, le train de banlieue depuis Repentigny, on l'attend depuis cinq ans, 10 ans, le temps paraît beaucoup plus long. C'est ça la difficulté souvent.

MME FLORENCE JUNCA-ADENOT :

1920

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

1925

Merci. Monsieur?

M. JEAN LARIN :

1930

Oui. Jean Larin, je suis un résidant d'Outremont. Écoutez, je suis rassuré par rapport à la dernière réunion publique à laquelle j'ai assisté où j'avais l'impression que le projet était coulé dans le béton, de l'Université de Montréal, et qu'il n'y avait pas de possibilité de réaménagement concernant la circulation et je vois une ouverture, là. On a répété à plusieurs occasions qu'on peut faire ceci, qu'on peut faire cela et il y a eu aussi de belles suggestions : madame Adenot en a fait de même que monsieur Décarie et plusieurs autres, mais il reste qu'il y a un certain nombre de chiffres, ou l'absence de chiffres qui m'inquiète.

1935

Notamment, l'Université de Montréal disait tout à l'heure que 12 000 personnes, ce n'est pas par jour, c'est par semaine, là, quand on additionne le nombre d'étudiants, 9 100, et les professeurs et le personnel plus les clients, et cetera, donc ça fait à peu près 12 000, mais pourtant dans votre mémoire, page 32, je vous souligne humblement que c'est indiqué par jour. Donc, je ne sais pas si vous venez de changer d'opinion, là, et que maintenant vous répartissez ça par semaine, mais c'est bien écrit dans votre mémoire : par jour.

1940

Alors, il y a aussi dans votre mémoire où il est indiqué qu'il y a 37.5% de ces 12 000 personnes qui viendraient par automobile. Et vous arrivez à un moment donné dans la génération de trafic par vos logiciels, à nous dire que ça augmente seulement de 494 véhicules par jour. Moi, quand je prends 12 000 puis je fais 37 et demi pour cent, ça me donne 4 500 voitures par jour. Alors, il y a un différentiel là que j'ai de la difficulté à m'expliquer. Peut-être que je ne comprends pas votre formule, mais moi j'ai de la difficulté à vous...

1950

LE PRÉSIDENT :

Mais n'oubliez pas de vous adresser à moi.

1955

M. JEAN LARIN :

Bon, très bien. Puis il y a aussi, enfin, une autre chose : c'est que dans vos simulations, si je comprends bien, concernant la circulation future, vous avez pris la situation actuelle et vous avez ajouté l'ajout de circulation provoqué par la construction ou l'aménagement de ce complexe-là. Et c'est ça que vous appelez la circulation future.

1960

1965

C'est comme si vous présumiez que l'ensemble de la Ville de Montréal ne connaîtra aucun changement. Le reste, là, toute chose étant égale, il n'y a rien qui va bouger au cours des 20 prochaines années.

1970

Pour vous amener un peu dans la réalité, j'ai été sur le site de la Société de l'assurance automobile du Québec; sur le rapport de 2005, à la page 113 – je pourrai vous en donner une copie si ça vous intéresse – entre 1985 et 2005, 85 et 2005, donc 20 ans – vous dites que votre projet va durer 20 ans – le nombre d'automobiles du parc automobiles au Québec a augmenté de 62%. Alors, écoutez, on peut présumer là, je ne suis pas capable d'en faire une application mais disons que 62%, moi, qui vis sur la rue McEachran, je peux vous dire que depuis 20 ans, ça me semble une statistique absolument réaliste.

1975

Donc, votre simulation semble ne pas tenir compte de la croissance de la circulation tout à fait normale. La Ville de Montréal va grossir, va grandir et il n'y a pas d'autres avenues collectrices. McEachran, Davaar et Rockland restent les trois seules avenues collectrices, d'après votre plan.

1980

Donc, juste la circulation, l'augmentation naturelle de la circulation au cours des 20 prochaines années risque de nous amener dans un capharnaüm absolument indescriptible, et si on ajoute en plus, le projet, ça devient absolument inacceptable. Ajouter à ça les bouchons, les émanations de gaz carbonique, donc on va avoir un environnement absolument pollué.

1985

Alors, ça ce sont des choses qui m'inquiètent. J'ai entendu des solutions qui étaient proposées, des propositions, mais moi je me demande et je demande à l'Université de Montréal : est-ce que vous avez tenu compte du fait que la Ville va grossir, que le parc automobile va grandir, va grossir au cours des 20 prochaines années et comment ça affecte vos simulations? Et si ça n'a pas été fait, bien je pense qu'il faut que l'Arrondissement demande une autre étude.

1990

Merci.

1995

LE PRÉSIDENT :

2000

Merci. Alors, on va revenir à l'Université. Pour ce qui est de la page 32, on s'en est déjà parlé, ça, ça va. Le 35% qui viendrait, d'étudiants qui viendraient par automobile, est-ce que c'est bien votre évaluation et comment vous arrivez à 484 véhicules de plus dans cette circonstance?

M. ALEXANDRE CHABOT :

2005 On va pouvoir vous expliquer, mais je veux quand même revenir sur la fameuse
 page 32, il y a peut-être des gens qui n'étaient pas là. On a scénarisé le scénario du pire qui
 est un scénario hypothétique, là, qui ferait... par exemple, le jour de la rentrée où tous les
 10 000 étudiants se présentent en même temps sur le campus, ça ne se produira pas, je
 n'aurai pas 10 000 places assises sur le campus. Mais pour les fins de simulation, c'est ce
 qu'on a mis dans nos chiffres, de là le fameux 10 000 plus... donc, 12 000 individus avec les
 2010 employés et tout ça. Et même, ce scénario qu'on pourrait qualifier de catastrophe nous dit :
 bien, c'est viable – et ça ne sera pas ça. Ça va être beaucoup moins que ça, parce que pour
 les raisons que j'expliquais tout à l'heure.

Quant à la question plus précise du 35%, je laisserais la parole à madame
 Demeules.

2015 **MME SUZANNE DEMEULES :**

Donc oui, le ratio du 37% a été étudié, mais ce qu'il faut bien comprendre c'est que si
 vous appliquez le 37% de la façon comme monsieur le fait, ça totalise l'achalandage d'une
 2020 journée. Alors, que nous c'est vraiment, les analyses ont été faites à l'heure de pointe, donc
 pour l'heure la plus critique le matin et pour l'heure la plus critique le soir. Donc, les gens ne
 se rendent pas tous en même temps à la première heure le matin. Donc, ils sont répartis
 dans le temps et ça c'est tenu compte dans nos chiffres. Alors, c'est pour ça qu'on arrive au
 nombre de 400 quelque.

2025 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que l'heure de pointe d'une université correspond à l'heure de pointe normale
 d'une ville? Est-ce qu'il y a un décalage horaire là-dessus?

2030 **MME SUZANNE DEMEULES :**

En fait, ce qu'on analyse, c'est les heures les plus critiques du réseau routier,
 juxtaposées avec l'achalandage généré par l'Université. Donc, je prenais l'autre fois
 2035 l'exemple : si on analysait, par exemple, un centre commercial, la journée, par exemple,
 l'heure la plus critique peut être un samedi. Avec le réseau, l'heure de pointe, bon, du réseau
 ou le samedi peut être est plus de deux 2 heures à 4 heures et à la sortie des commerces,
 donc de 4 h à 5 h.

2040 Alors, dépendamment du type d'usage, du type de projet, les analyses sont faites en
 fonction de l'heure la plus critique du réseau routier, juxtaposée avec l'heure du générateur.

LE PRÉSIDENT :

2045 Très bien. Maintenant, est-ce que vous avez intégré la réflexion de monsieur, là, l'augmentation globale du volume de voitures au Québec? La SAAQ donne des chiffres, une augmentation de 62% en 20 ans. Est-ce que vous avez supposé qu'en 2020, il y aura plus de voitures dans l'ensemble du Québec et donc, plus de voitures dans le quartier d'Outremont par le seul fait de l'accroissement naturel?

2050

MME SUZANNE DEMEULES :

2055

En fait, on estime puis on pose comme hypothèse que cette tendance-là, dans les 20 prochaines années, ne se poursuivra pas. Alors, en ce sens, non, on n'a pas pris un taux d'augmentation annuelle, par exemple dépendamment des réseaux. Parfois, on prend un taux d'augmentation annuelle de l'ordre de 2% d'augmentation annuelle.

2060

Dans ce cas, il faut penser qu'on est dans un cadre bâti dans un réseau déjà utilisé. Donc, l'augmentation qu'on va retrouver sur le réseau fait partie intégrante du projet lui-même. Donc, l'augmentation va être créée par la venue de l'Université.

2065

LE PRÉSIDENT :

Mais vous n'avez pas calculé le taux de croissance?

MME SUZANNE DEMEULES :

2070

Pas dans ce cas-ci.

LE PRÉSIDENT :

2075

Pas dans ce cas-ci, très bien. Monsieur Beaulac?

M. CLAUDE BEAULAC :

2080

Justement, sur ce point de taux de croissance, c'est toujours très tendancieux de prendre des taux de croissance de 60% d'augmentation du nombre de véhicules par rapport à la population, par exemple. Comment on peut expliquer une telle croissance de véhicules alors que la population n'a jamais crû de 60% pendant ces 20 dernières années? C'est tout simplement qu'il y a un phénomène de vieillissement de la population et aussi d'atomisation des ménages également.

2085

2090 Je vous donne une statique : dans la région de Montréal, je ne vous parle pas de l'Île de Montréal, région de Montréal, région métropolitaine de Montréal, 42% des ménages ont un seul adulte, pas des familles avec deux adultes, un seul adulte. Donc, population vieillissante, bébés boomers qui arrivent à 50, 60 ans et leurs enfants qui sont maintenant à l'âge adulte et qui accèdent au logement et à l'automobile. Donc une multiplication, pas de population mais de véhicules.

2095 Il y a également un phénomène, ça touche également le phénomène de l'étalement et aussi des déplacements, parce que la structure de déplacements aujourd'hui est complètement différente de celle qu'il y avait il y a 25 ans, compte tenu de la structure des ménages et de leurs besoins de déplacement aussi. Avec le vieillissement de la population, la répartition des déplacements est beaucoup plus variable dans le temps. La croissance des déplacements de loisir à longue distance aussi a augmenté, donc il y a beaucoup de modifications, et de comparer 1980 à 2005 sur la base d'un chiffre de 60% d'augmentation de véhicules et dire que tout est égal, par ailleurs, est complètement biaisé. Je pense qu'il faut analyser ça en fonction de l'évolution démographique, des besoins de déplacements et de ne pas faire tout simplement une règle de trois en disant qu'on va saturer nos routes, parce que dans 20 ans on va avoir le même taux de croissance.

2105 À mon avis, ce taux de croissance-là va être beaucoup plus limité que celui qu'on connaît actuellement parce que, justement, on arrive à des périodes de saturation au niveau d'une auto par individu. Et de toute façon, on peut juste conduire une auto à la fois, on ne peut pas en conduire deux; alors, même si on en a deux, on en conduit juste une.

2110 **LE PRÉSIDENT :**

2115 Je me méfie toujours là-dessus. Peut-être qu'un jour, il y en a un qui va réussir à nous en faire conduire deux en même temps. Non, je ne vous redonnerai pas le droit de réplique, il y a trop de personnes qui attendent.

M. JEAN LARIN :

2120 Une petite précision statistique. Écoutez, sur 20 ans, si on va moins loin que 20 ans, au cours des cinq dernières années seulement, 2000 à 2005, c'est 14% d'augmentation.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

2125 Alors je vous donne encore deux, trois minutes, s'il y en a qui veulent s'ajouter, sans ça je vais fermer les interventions pour m'assurer que vous êtes là.

Alors, Monsieur, allez-y.

2130 **M. PHILIPPE :**

Oui, Philippe du Groupe en recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve. Mes remarques concernent, en fin de compte, l'hypercentre de Montréal et évidemment des arbitrages pan montréalais sur le corridor ferroportuaire du CP.

2135

En préalable, je ferais remarquer que l'Université de Montréal se développe en un campus multisite, aussi bien la montagne que la gare d'Outremont, Saint-Hyacinthe pour les vétérinaires, Laval, et évidemment le CHUM 2010 et évidemment s'ajoute la Cité universitaire internationale de Montréal. Donc, très rapidement, il y a au moins six sites où l'Université de Montréal se développe et on pourrait essayer de concevoir comment se déplace, à ce moment-là, l'ensemble de la communauté universitaire sur l'ensemble de ces sites – je ne sais pas si j'en oublie – et sans compter qu'évidemment la Cité universitaire de Montréal, bon, je ne sais pas si en font partie évidemment les résidences de ce campus à Outremont.

2145

Mais surtout ce que je voudrais soulever, c'est qu'actuellement au débat partiellement de l'appropriation d'un secteur du corridor ferroportuaire de Montréal qui, faut-il dire, et je voudrais abonder là-dessus, que l'arrivée des containers ont lieu au pont tunnel de la 25 et les containers transitent par le port Hochelaga, la cour de triage Hochelaga, remontent à travers le plateau Rosemont, ici à Outremont et s'en vont à Côte Saint-Luc où le triage réel a lieu.

2150

Antérieurement à 75, les containers devaient arriver dans le Vieux Port de Montréal, mais il y a eu un grand arbitrage qui a consisté à déplacer les containers à l'est au pont tunnel.

2155

Actuellement, on annonce, sous forme de rumeurs urbaines, que Contrecoeur va peut-être un jour accueillir les containers mais il n'y a pas de réseau ferroviaire qui accueille le site de Contrecoeur. Actuellement, la force du port de Montréal s'est d'être connecté sur les deux grands réseaux qui sont le CN et le CP.

2160

Actuellement, le corridor du CP fait transiter au-delà de 60% des containers du port de Montréal, sauf qu'il est quand même annoncé que la cour de triage va peut-être se délocaliser de l'Île de Montréal et va se retrouver à Vaudreuil-Soulanges, dans les dernières informations.

2165

Donc, à ce moment-là, on se retrouve avec un immense corridor que l'on traite à la pièce dans le plan d'urbanisme de Montréal de 2004. Alors, je trouve étonnant que Montréal se développe à proximité du corridor ferroviaire sans vouloir tenir compte de sa protection.

2170 Donc, nous avons aussi bien des propositions dans Rosemont, comme l'atelier municipal qui s'est déplacé, que peut-être les ateliers de la STM.

2175 Alors, devant cette position-là où on développe le nord, ou si je peux dire le centre-ville se développe vers le nord et rencontre la barrière ferro-industrielle, on n'a pas de réflexion d'ensemble pour aussi la partie est du corridor ferroviaire du CP. Donc, actuellement dans l'est, entre donc l'est du Plateau, Centre-Sud Hochelaga, il n'y a aucune réflexion d'appropriation de ces corridors-là, et donc ce serait bien d'avoir, que dans les enjeux qui se discutent ici de sauter par-dessus la barrière, on puisse avoir une vision d'ensemble.

2180 Cet enjeu-là, si je peux dire de l'hypercentre de Montréal, comme j'évoquais, actuellement ça frappe la barrière ferroviaire mais on sait aussi qu'on pourrait le définir par le réseau autoroutier supérieur. Et par conséquent, cette conception-là d'hypercentre, qui est en voie de se disposer, parce qu'actuellement les fonctions universitaires sont les fonctions de type international et de type centre-ville, maintenant sont sur l'ensemble du territoire.

2185 J'aimerais évoquer la principale directive de la Direction de la santé publique que d'espérer pour un horizon de 2020, donc d'ici 13 ans, que 50% du transit à l'intérieur de l'hypercentre de Montréal devrait se faire en transport en commun et en transport actif. Donc, on doit rechercher une baisse 20% de la circulation automobile.

2190 Et ce qui est intéressant avec l'anneau de fer ferroviaire, c'est que l'ensemble des viaducs est balancé. Autrement dit, les viaducs du nord accueillent autant de véhicules que les viaducs de l'est. Donc à ce moment-là, ça permet de contrôler le nombre de véhicules à l'intérieur du centre-ville qui s'étend actuellement.

2195 Par conséquent, j'aimerais rajouter deux, trois points. C'est ça, c'est que l'hypothèse d'un arbitrage pan montréalais sur le corridor ferroviaire permettrait de libérer la façade portuaire de Centre-Sud, autrement dit entre Berri et Bercy. Autrement dit, Montréal pourrait travailler, non pas à la pièce mais libérer l'accès du fleuve en permettant des négociations entre le CP et le port pour libérer évidemment le fleuve au sud. Et simultanément aussi, ça implique de protéger le rail, parce que si on doit aller vers le respect de Kyoto, le rail doit être valorisé et non pas vu comme un secteur ancien de la trame urbaine, parce qu'on s'en irait vers une ville postindustrielle basée sur l'économie du savoir.

2200 Et je conclus que dans le plan d'urbanisme de Montréal en 92, dans le plan d'urbanisme de Montréal en 2004, dans le schéma d'aménagement de la CMM en 2005, l'ensemble du corridor ferroviaire du CP était désigné pour un réseau vélo supérieur, et par conséquent, ça permet à ce moment-là de transiter à l'intérieur même de l'Île de Montréal, qui permet de réunifier aussi bien le fleuve que Rivière-des-Prairies et il y a eu un fragment de fait dans le Plateau-Rosemont et que je pense qu'une des priorités d'accès au nouveau

2205

2210

campus devrait être la mise en chantier immédiate du réseau vélo supérieur dont monsieur Jean Décarie a été promoteur à une certaine époque.

2215 Ce serait en fin de compte le onzième écho territoire de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Bonsoir, Monsieur.

2220 **M. MARC DUMONT :**

Bonsoir, Monsieur Beauchamp, mon nom est Marc Dumont de la rue Outremont à Outremont.

2225 Je vous avoue que je commence à prendre plaisir à venir ici, dans la mesure où c'est un spectacle de réalité virtuelle tout à fait fascinant, en dépit de toutes les analyses très, très sophistiquées et intelligentes des gens qui sont consultants et promoteurs et associés et partenaires de tout ce projet-là.

2230 Je suis toujours fasciné de voir l'énormité des affirmations qui sont faites et le peu de contact avec la réalité. Je vous donne deux petits exemples, là, en introduction où on dit : l'importance, dans ce projet-là, du vélo, qui va avoir des impacts extraordinaires sur la fréquentation et sur l'allègement de la fréquentation automobile, et cetera. Mais c'est comme si on n'était pas au Québec, Monsieur le président. C'est comme si de fin octobre à tard en
2235 avril, il n'y avait pas un pied de neige partout qui empêchait plus ou moins l'utilisation du vélo pour les gens qui ne sont pas trop, disons, extrêmes à l'utilisation du vélo. Alors là, ça suppose que pendant ces périodes-là, les gens s'en vont en transport en commun absolument où il y a aucun impact sur la circulation automobile classique. J'en doute énormément, Monsieur le président.

2240 Par ailleurs, un autre élément de réalité virtuelle, c'est quand on dit : on va limiter le stationnement. Écoutez, on va empêcher les véhicules d'arriver parce qu'on va leur interdire, par l'absence de stationnement de se garer. Alors ça, c'est comme si on disait : ce projet-là, qui va s'étaler sur 25 ans – on l'a dit bien des fois – n'aura pas de terrain vague pendant 25
2245 ans.

Or, qu'est-ce qui arrive dans la Ville de Montréal avec un terrain vague, Monsieur le président? Vous commencez à avoir sans doute un certain nombre d'expériences à ce sujet-là, c'est immédiatement transformé en stationnement. C'est mathématique. Ce n'est pas
2250 parce que le monde est méchant, c'est parce que le monde qui ont des véhicules font des pressions sur les terrains, sur les propriétaires de terrains ou même les propriétaires de terrains – devinez quoi? – font énormément d'argent avec le stationnement et le jour où l'Université va commencer à être un peu près de ses sous après s'être saignée à blanc pour

2255 faire le projet, va découvrir qu'il peut aller chercher peut-être un deux, trois millions supplémentaires en faisant des espaces de stationnement avec ces terrains vagues – bien sûr, dans le futur, 15 ans – qui pourront être utilisés pour implanter la pharmacie, mais en attendant, c'est de la gravelle. Ça fait que pourquoi pas un stationnement?

2260 C'est des administrateurs, c'est des gens qui sont comme vous et moi, qui savent compter et c'est ça qui va arriver. Je veux dire, il ne s'agit pas de se conter des pipes ou de faire semblant que ça n'arrivera pas, ça va arriver. Il faudrait y penser tout de suite puis se dire que l'accès véhiculaire va être beaucoup plus prometteur que ce qui est présenté comme étant : ah, là, on limite au maximum. Si vous limitez au maximum et que vous rendez très insatisfaits les usagers, ils vont faire pression sur vous et ils vont aller chercher ce qu'ils
2265 veulent. Avec raison, parce que vous leur avez permis d'entrer sur le site.

Et ça, c'est la grande erreur de ce projet-là, c'est l'accès véhiculaire. On fait comme s'il était limité avec des affaires qui sont, Monsieur le président, tout à fait réalité virtuelle, un marquage au sol pour permettre de limiter les... Par exemple, sur la rue Outremont où
2270 vraiment, là, on collectionne les clichés tout à fait fantasmatiques : je suis sur la rue Outremont et je suis dans une philosophie « pas dans ma cour » au sens où ça va énormément – je l'avoue publiquement – me déranger et déranger mes enfants et déranger ma famille et tous mes voisins, ça c'est clair, mais cet accès sur Outremont – monsieur Décarie l'a mentionné – c'est une erreur fondamentale d'aménagement...
2275

LE PRÉSIDENT :

Là, vous commentez. Pouvez-vous me résumer votre...

2280 **M. MARC DUMONT :**

Mais c'est qu'au fond, on dit, on permet un accès par Outremont et par deux, trois autres rues pas plus, mais on fait en sorte que c'est une voie de sortie énorme dans une rue ou une artère qui a des parcs, une piscine, des garderies, des écoles.

2285

LE PRÉSIDENT :

Là, vous faites une critique des choses mais votre volonté c'est quoi, c'est qu'il n'y ait pas d'accès véhiculaire?

2290

M. MARC DUMONT :

Ma volonté... ma volonté, si je l'avais, ce serait effectivement de faire un projet vraiment novateur comme la Ville et l'Université s'efforcent de faire, c'est-à-dire de franchir la
2295 barrière du véhicule et dire : pas de véhicule.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

2300

M. MARC DUMONT :

Des véhicules pour les accès résidentiels, bien sûr, pour les 800 quelques logements. Quelqu'un disait : avant, en 1995, c'était énorme, on parlait de 2 000 logements... Ce n'est pas vrai. En 1995, on parlait de 1 600 logements et ce n'est pas énormément plus que ça.

2305

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous n'auriez que des accès pour les maisons, pour les résidences?

2310

M. MARC DUMONT

Que des accès pour les maisons et une sortie véhiculaire pour les camions et trucs de livraison par Bates, et éventuellement une ouverture de Beaubien, mais pas plus que ça.

2315

LE PRÉSIDENT :

Et pas les 500 places de stationnement.

2320

M. MARC DUMONT :

Et quand on dit, Monsieur le président, que c'est impossible une chose comme ça pour un campus universitaire qui se respecte, je mentionnerai que le campus actuel de l'Université de Montréal a deux accès autoroutiers, deux seulement.

2325

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

2330

M. MARC DUMONT :

Sur la Montée Edouard-Montpetit et par Camilien-Houde... excusez-moi, par Côte-des-Neiges. Deux rues seulement pour tout le campus que vous voyez en photo aérienne, qu'on montre depuis le début des audiences. C'est tout et c'est très suffisant. Voilà.

2335

LE PRÉSIDENT :

2340

Merci.

Madame?

MME RENÉE JOYAL :

2345

Bonsoir, je suis Renée Joyal, je suis une résidante de la rue de l'Épée à Outremont, mais je suis aussi présidente d'une association qui s'appelle Association pour la promotion de la marche et le respect des piétons.

2350

Alors, depuis quatre ans que nous existons, nous faisons pression à la fois sur les autorités de l'arrondissement, sur les autorités de la Ville de Montréal, sur les postes de police aussi, nous faisons pression pour que la circulation automobile soit réduite le plus possible dans Montréal et aussi pour que la vitesse des véhicules automobiles soit réduite.

2355

Évidemment, quand nous sommes en présence d'un projet qui aurait pour effet d'accroître la circulation automobile, c'est sûr que nous sommes inquiets. Comment la limiter? Je pense que oui, je suis d'accord avec les personnes qui ont parlé de projet novateur à cet égard-là. C'est sûr que nous nous battons aussi pour que les transports en commun soient plus adéquats et que donc, corrélativement, la circulation automobile diminue. Mais est-ce que ça peut se faire dans un laps de temps relativement rapide? C'est toute la question.

2360

Aussi, ce que je voudrais dire... bien sûr, on parle d'accès à vélo. Bon, l'hiver, déjà ça pose problème. Le vélo c'est bien, c'est écologique, c'est un mode de transport actif mais le problème aussi avec le vélo, c'est qu'il y a énormément de délinquants, et ces délinquants-là augmentent beaucoup le niveau de stress des piétons et ils sont également dangereux. Chaque année, il y a des accidents graves. Pas l'été dernier mais l'été précédent, il y a même des médecins urgentistes du Montreal General qui ont convoqué La Presse pour dire à quel point ils avaient pendant l'été soigné des blessures graves causées par des collisions entre cyclistes et piétons.

2370

Nous, à notre association, on a fait un sondage auprès des citoyens. On a, sur la rue Bernard par un bel après-midi, interrogé plusieurs centaines de citoyens et on leur a demandé de désigner le problème le plus aigu, le plus grave pour les piétons dans Outremont et les trois quarts nous ont signalé les cyclistes. Les cyclistes sur les trottoirs, les cyclistes qui ne respectent pas les arrêts réglementaires, les cyclistes qui arrivent à contre courant.

2375

2380 Alors, c'est sûr que, bon, je pense qu'actuellement c'est très à la mode, le cycliste, mais on peut difficilement être contre, mais il faut faire très attention aux aménagements qu'on fait et surtout il faut trouver les moyens de sensibiliser, d'éduquer et de discipliner les cyclistes.

2385 Alors, ce n'est pas parce qu'on prévoit des espaces de stationnement pour les bicyclettes qu'on a réglé les problèmes. Et je pense qu'il faut aller beaucoup, beaucoup, plus que ça, si on veut développer le cyclisme et en même temps qu'il y ait une cohabitation harmonieuse entre les cyclistes et les piétons.

2390 Alors, je vous laisse avec ces préoccupations. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2395 Merci, Madame. Dites-moi à la Ville de Montréal, est-ce que vous êtes conscients de ce type de problème et qu'est-ce qui est fait, qu'est-ce qui peut être fait pour assurer la bonne entente entre les cyclistes et les piétons?

M. LUC GAGNON :

2400 Il y a toute une réflexion qui a déjà été amorcée et à laquelle d'ailleurs Vélo Québec a pris part l'année dernière, sur la révision, si on veut, des pratiques d'aménagement des voies cyclables à Montréal.

2405 Si on regarde les projets qui ont été réalisés dernièrement, on remarque que de plus en plus la Ville varie ses types d'aménagement selon le milieu dans lequel on s'insère. Des fois, on aura des voies cyclables en site propre, en site protégé ou encore en bande faisant l'objet d'un marquage sur la chaussée, tout simplement. Donc, la préoccupation c'est d'adapter le type d'aménagement au milieu dans lequel cette bande cyclable s'insère.

2410 Dans le plan de transport, cette question-là va être centrale. Le plan de transport va toucher différents aspects des façons de se déplacer en Ville. Il y aura toute une section qui portera sur le vélo et puis évidemment la question de la sécurité puis du voisinage entre les différents modes de transport fera l'objet de propositions.

LE PRÉSIDENT :

2415 Mais vous êtes conscients qu'il y a un problème.

M. LUC GAGNON :

2420 Un problème, c'est-à-dire qu'il y a toujours une difficulté à faire cohabiter différentes situations...

LE PRÉSIDENT :

2425 Parce que ce qu'a évoqué madame, avec les urgentistes de l'hôpital qui disent que les accidents sont nombreux...

M. LUC GAGNON :

Ayant moi-même eu un accident de vélo, je peux en témoigner, oui.

2430

LE PRÉSIDENT :

2435 Très bien. Donc, je rappelle que j'ai fermé le cercle des interventions, donc n'en ajoutez pas. Vous, je vous ai vu, mais les autres, n'en ajoutez pas. Ceux qui sont là, après je n'en prendrai plus. Alors, Monsieur?

STEFAN PLESZCZYNSKI :

2440 Bonsoir, Monsieur le président, bonsoir. Stefan Pleszczyński, habitant d'Outremont, la rue Wiseman. J'ai une remarque à faire, particulière, mais avant d'y aller, juste quelques points à clarifier, juste pour qu'on reste vraiment réel, parce qu'on parle beaucoup dans l'abstrait mais je pense que c'est important de rester vraiment dans le réel ici.

2445 Quand on parle que ce projet-là est une extension naturelle du quartier, je veux juste dire que ça n'a aucun bon sens de penser ça. C'est un quartier résidentiel de triplex, familial qui s'étend et qui devient un énorme complexe universitaire d'entre 6 et 11 étages, avec une densité qui est la moitié de toute la population d'Outremont dans un petit coin.

2450 Alors, juste pour ne pas dire que c'est une extension quelque part naturelle de notre quartier ici, je pense qu'il n'y a personne ici qui peut croire quand on entend ça.

2455 D'autre part, je pense que la plupart des résidents d'Outremont n'ont pas d'intérêt particulier à être revitalisés ou développés. Je pense qu'on est correct, on est assez actif, on est assez bien développé intellectuellement et autre et je pense qu'on est correct. Ça fait qu'encore une fois, quand j'entends parler, puis ça revient souvent, je ne comprends pas, là, il faut qu'on reste réel.

2460 Et l'autre chose, c'est concernant, parce qu'on parle de circulation, ce soir, de trafic et de plan de circulation, la fameuse étude de circulation, je ne veux pas en venir à 1 000 fois, mais juste pour dire que comme toute étude, écoute, c'est normal qu'elle a des contraintes, qu'elle a des limitations. Excepté que quand on essaie de comprendre quelque chose, le

bottom line encore c'est de se dire : O.K. En ajoutant, que ce soit 3 000, 6 000, 14 000 peu importe, en ajoutant une énorme quantité de gens dans un quartier existant qui est déjà assez saturé, qu'est-ce que ça va faire? C'est ça qu'on veut savoir.

2465

Ça fait que c'est bien beau voir les petites autos se promener et je comprends les limitations d'une étude comme ça, mais c'est important de regarder l'ensemble de l'effet que ça a et pas juste des choses comme l'heure de pointe. Parce que moi, si on me dit : écoute, devant chez toi, il va y avoir seulement 20 autos de plus à l'heure de pointe qui vont passer. O.K. , c'est pas mal. Mais si par contre dans la journée il va y en avoir 1 500 de plus, moi, je veux le savoir, ça. Et ça, l'étude ne tient pas compte de ça, parce qu'elle fixe un temps particulier qui est l'heure de pointe qui a été évaluée par l'étude même.

2470

Ça fait que je pense qu'il y a un commun bon sens qui dit : tu ajoutes 6 000 à 14 000 personnes, ils veulent voir, se promener beaucoup en auto, ça va influencer énormément le trafic, à moins qu'on prenne des démarches particulières.

2475

Et je suis d'avis, du même avis que bien des gens ce soir ont parlé et dans les autres soirées aussi, que ça serait très important d'envisager une façon que le campus lui-même ait un boulevard universitaire, un accès particulier qui relie des artères, des grosses artères capables de supporter un surplus de véhicules comme l'avenue Du Parc et comme la rue Bates peut-être, quelque chose qui enlève le noeud de tout ça sur la Ville d'Outremont, sur les résidants qui sont là, parce qu'ultimement on va vivre des problèmes longtemps.

2480

On n'est pas contre le projet, mais je pense que les idées qui sont proposées doivent être regardées. Et je suis encouragé d'entendre l'Université de Montréal ce soir qui, à plusieurs reprises, a répété qu'ils sont très ouverts de regarder d'autres scénarios possibles, de regarder des scénarios qui sont vraiment plus à l'avant et qui feraient peut-être des rues... peut-être les rues outremontaises pourraient devenir des rues piétonnes et un accès vraiment de Parc à Bates, qu'ils sont ouverts à penser à ça. Bravo! Mais ma remarque ce soir c'est que ce genre de considération-là doit être pris, et ça je parle à la Ville de Montréal et à mes représentants aussi de mon Arrondissement et de ma Ville, c'est que ça, ça doit être pris comme décision, comme idée. Ça doit être considéré avant qu'il y ait une décision de prise sur le zonage et le début d'un projet. Parce que moi, quand j'entends dire : écoute, sur 20 ans, on va continuer de s'en parler et l'améliorer... Moi, dans ma profession, si je dis à quelqu'un : écoute, je vais le savoir au fur et à mesure, c'est parce que je ne suis pas prêt et c'est l'impression que j'ai.

2485

2490

2495

C'est une ébauche, mais j'ai constamment l'impression qu'elle est en train d'être pressée et qu'elle n'est pas prête, qu'il y a des choses qui affectent la nature même, et du campus qui peut être vraiment quelque chose, qui pourrait devenir quelque chose d'exemplaire, qui ne l'est pas en ce moment. Il a des belles qualités mais il a aussi énormément de problèmes.

2500

2505 Il y a un impact énorme auquel on n'a pas assez de réponses, en tant que citoyens, sur notre quartier. Et les décisions qui – je suis heureux d'entendre qu'il y a une ouverture, mais ces décisions-là doivent être prises avant, parce que ça affecte complètement la nature et du quartier et des routes et de l'argent dépensé et de la beauté du campus ou de l'utilisation du campus.

2510 Alors, je souligne encore une fois que d'après moi, on n'est pas prêt. Il faut que les idées qui sont amenées ce soir et dans d'autres soirs, qui ont déjà peut-être été considérées, soient vues pour essayer de baisser l'impact sur le quartier et d'accentuer un côté peut-être plus vert à l'Université et cela doit être fait avant de passer un changement au zonage. J'insiste en tant que citoyen que ce soit fait.

2515

LE PRÉSIDENT :

Ça va, merci. Quand vous voyez la chute arriver, là, si le point vient, posez-le s'il vous plaît. Alors, Monsieur, bonsoir.

2520

M. DAVID CANTON :

Bonsoir, David Canton, je suis résidant sur la rue Dollard.

2525

LE PRÉSIDENT :

Merci.

DAVID CANTON :

2530

Je voudrais juste revenir sur un commentaire que madame a fait par rapport au débordement potentiel du stationnement sur les rues, enfin autour du projet où les résidents d'Outremont habitent.

2535

J'ai cru entendre que l'arrondissement d'Outremont a des plans éventuellement de mettre en place des vignettes. Alors, je voudrais savoir quels sont ces plans, qu'est-ce qui est envisagé par l'arrondissement. Et ce que je voudrais savoir aussi, c'est dans le cas où ces vignettes vont devoir être payées par les résidents, je voudrais savoir pourquoi est-ce que les résidents d'Outremont devraient assumer ce genre de coût.

2540

LE PRÉSIDENT :

Merci. Est-ce qu'il y a des informations à propos de l'intention d'Outremont de poser des vignettes et qui en assumera le coût. Oui?

2545

M. YVES MAILHOT :

2550 Bonsoir. Alors, non, il n'y a pas effectivement d'intention de l'arrondissement d'Outremont d'émettre des vignettes. Il y a une politique, là, pour l'émission des vignettes qui existe dans l'Arrondissement. C'est une étude cas par cas et pour dire qu'il y a des frais, oui, c'est vrai qu'il y a des frais qui sont à respecter suite à ces demandes-là, mais dans le cas particulier, on ne pense pas de pouvoir... de toute façon, depuis les trois dernières années, l'Arrondissement n'a pas émis aucune, aucune demande de vignettes a été émise dans ces secteurs.

2555 **LE PRÉSIDENT :**

2560 Alors, j'essaie de comprendre, est-ce que vous en avez discuté à l'étape jusqu'à maintenant de la mise en place de vignettes?

DAVID CANTON :

2565 En fait, ma question est plus précisément dans le cas où à cause du manque de stationnement et en prenant comme hypothèse que la proportion de gens qui vont venir sur le site et qui utilisent par exemple leur voiture, ne va pas diminuer, même s'il va y avoir des incitatifs pour le transport en commun, forcément ces gens-là vont devoir trouver des places pour se stationner, donc ils vont certainement essayer de se stationner dans les rues adjacentes. Donc, à ce moment-là, les résidents ne vont plus avoir de place pour se stationner. Donc une des façons de pallier à cela...

2570 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez peur à un débordement ailleurs dans Outremont.

2575 **DAVID CANTON :**

2580 Exactement. Donc par exemple, moi, la rue dans laquelle j'habite il n'y a pas de vignette, donc si dans le futur la Ville décide de mettre une vignette, j'aimerais savoir pourquoi est-ce que je devrais avoir à payer pour ce genre de frais.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

2585 **M. YVES MAILHOT :**

2590 Bien, écoutez; en fait, on n'a pas regardé cette avenue, à savoir qui va payer quoi, là. Mais toujours, dans l'implantation des zones de vignettes, il y a toujours des zones, là, ce qu'on appelle de stationnement de deux heures où c'est permis en alternatif.

LE PRÉSIDENT :

2595 Mais monsieur évoque dans l'hypothèse où il y a plus de monde qui vient en auto que ce qui est prévu par rapport au stationnement, il pourrait y avoir débordement dans le reste du quartier...

M. YVES MAILHOT :

2600 Il y a, effectivement, la Commission de la sécurité publique qui existe dans l'arrondissement Outremont où, effectivement, ces études-là ou ces demandes-là vont s'acheminer et les recommandations vont être acheminées au Conseil d'arrondissement, cas par cas. Alors, de dire qu'on peut prévoir aujourd'hui pour les 15 prochaines années, là, je ne suis pas tout à fait sûr de...

2605 **DAVID CANTON :**

Donc, ça veut dire que dans le futur, je ne peux pas savoir comment ça va se passer.

2610 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

2615 **DAVID CANTON :**

Donc, si l'Arrondissement décide de mettre une vignette dans ma rue dans cinq ans, bien, je ne peux pas le savoir à priori et je vais devoir assumer ce genre de frais comme les autres résidents de ma rue.

2620 **LE PRÉSIDENT :**

Il n'a pas dit sur les frais mais il a dit que si effectivement il y a un débordement, à ce moment-là le processus qui serait suivi c'est que la Commission dont il parle en serait saisie et la chose serait analysée cas par cas.

2625 **DAVID CANTON :**

O.K. Et même au niveau des frais?

2630

LE PRÉSIDENT :

2635 Ah, au niveau des frais il n'a rien dit pour l'instant. Non, non, s'il vous plaît, on ne rit pas, là.

DAVID CANTON :

2640 Mais j'aimerais juste avoir une réponse par rapport à cette question.

M. YVES MAILHOT :

2645 De toute façon, Monsieur, il y a une politique qui existe à l'arrondissement Outremont pour l'émission de vignettes. En fait, il y a un sondage qui est fait au niveau des résidants du secteur et lorsqu'il y a un pourcentage – mais je ne le sais pas cœur ce soir – qui veulent avoir des vignettes dans le tronçon, alors à ce moment-là le Conseil d'arrondissement peut autoriser l'émission des vignettes, puis c'est eux qui décideront, au cas par cas, là, quels sont les frais qui sont afférents.

2650 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà. Ça va?

DAVID CANTON :

2655 On verra.

LE PRÉSIDENT :

2660 Merci. Monsieur?

JEAN-MARC CORBEIL :

2665 Jean-Marc Corbeil, rue Hutchison. Écoutez, je reviens au micro parce que je sens ici qu'on a un énorme problème de gestion. J'ai entendu les gens s'exprimer ce soir et puis il y a eu énormément de doléances, là, à savoir comment la circulation serait gérée sur le campus avec toutes sortes d'interventions.

2670 Moi, ce que je sens, là, c'est qu'on n'envisage pas une vision, une vision qui nous vient d'ailleurs du passé, parce que l'Université de Montréal a la chance d'être innervée – si

vous me passez l'expression – par pas moins de cinq stations de métro. Aucune de nos institutions ne jouit d'une telle desserte.

2675 C'est un choix qui a été fait dans les années 60. Le choix du futur a été fait dans les années 60. On est en 2007 et on hésite encore à se servir des dépenses, de l'investissement que les Québécois ont fait et que les Montréalais ont fait dans leur réseau de métro, qui est maintenant étendu par des trains de banlieue et éventuellement peut-être un tramway ou un système léger sur rail.

2680 Alors, je trouve ça navrant qu'on épilogue encore sur la question de l'automobile au cœur de Montréal alors que les trois autres grandes universités sont plutôt accessibles par les moyens de transport en commun, à pied, plutôt qu'en auto, et que l'Université de Montréal présente un projet qui, encore, me semble axé sur l'automobile et qu'on hésite... Et je ne sais pas si c'est le promoteur ou la Ville ou la combinaison des deux mais il y a certainement un problème de vision et je répète que nos choix collectifs ont été faits dans les
2685 années 60.

Le métro, la ligne bleue est sous-utilisée; il y a cinq stations qui vont desservir les deux campus de l'Université de Montréal, il va falloir un jour que ça serve. Voici mon dépôt.

2690 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Et que ça ne vous empêche pas, toutefois, de venir présenter un mémoire, s'il vous plaît. Ça va?

2695 Alors, Monsieur?

M. GASTON BRETON :

Oui, bonsoir, bonsoir, Monsieur Beauchamp.

2700

LE PRÉSIDENT :

Rappelez-moi votre nom pour la transcription.

2705 **M. GASTON BRETON :**

Gaston Breton, je suis résidant sur la rue Champagneur dans Parc-Extension et j'ai une couple de petites questions.

2710

Juste en préambule, j'ai bien aimé les présentations qui ont été faites. Les escaliers c'est bon pour les piétons mais moi je préfère les promenades dans des endroits où il y a

des paysages intéressants. Alors, c'est pour ça, quand je regarde la densité de construction puis les hauteurs qui sont présentées, là...

LE PRÉSIDENT :

2715

Ne vous ajoutez pas en arrière, Madame, j'ai fermé la...

VOIX NON IDENTIFIÉE :

2720

Oui, sauf que c'est seulement quelques petites questions qui sont venues suite à ce qui a été dit...

LE PRÉSIDENT :

2725

Non, c'est parce que j'aurai... je ne promets pas de vous entendre, c'est correct?

VOIX NON IDENTIFIÉE :

2730

Ça va être très bref, je vais quand même rester debout.

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est correct. Mais je ne vous promets rien.

2735

Allez-y, Monsieur.

M. GASTON BRETON :

2740

Alors, la première question concerne le changement de tracé qui est envisagé pour la voie ferroviaire. Je me demande si le changement de tracé ne constitue pas un projet en soi, c'est-à-dire que si le CP décidait aujourd'hui de changer son tracé, est-ce qu'il devrait entreprendre une consultation puis est-ce que des gens seraient amenés à... Est-ce que ce serait quelque chose qui serait débattu publiquement?

2745

LE PRÉSIDENT :

Je ne le sais pas.

M. GASTON BRETON :

2750

Est-ce que quelqu'un le sait?

2755 **MME FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

Il n'est pas tenu nécessairement à une consultation publique. C'est une entreprise fédérale et il n'est pas nécessairement tenu au système d'audience publique.

2760 **M. GASTON BRETON :**

Autrement dit, il peut changer le tracé sans...

2765 **MME FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

Oui.

M. GASTON BRETON :

2770 D'accord, bon. Alors, parce que pour moi ça m'apparaît comme un projet qui a un certain impact, que le CP décide de changer son tracé ça l'a un impact sur le milieu. Alors, l'avantage du projet, ce que je vois dans le projet de l'Université c'est deux choses, là : c'est qu'en acceptant ce projet-là, on accepte un autre projet qui est inclus là-dedans.

2775 L'autre chose, ça concerne la cohabitation des fonctions universitaires puis de la fonction transport. On a beaucoup parlé du potentiel du transport en commun. Bien, on a parlé du transport en commun, je ne pense pas qu'on a parlé beaucoup du potentiel, à l'exception du projet, d'y établir une gare. Mais est-ce que si on envisageait ça dans une optique d'un potentiel, par exemple, est-ce qu'on ne pourrait pas penser à localiser sur ce
2780 site, outre le campus, des équipements dédiés au transport en commun? Parce qu'il va falloir les mettre en quelque part, je veux dire, ils ne sont pas toujours en train de se promener.

2785 Bon. Alors, puisque c'est déjà un site qui est dédié au transport, ça devient, ça va rester, la fonction transport va jouer un rôle important sur ce site-là, mais si on voit dans une perspective du développement du transport en commun, peut-être qu'on perd peut-être une chance, là, d'envisager plus sérieusement toute cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

2790

Vous voulez remplacer une gare de triage par une autre gare de triage?

2795

M. GASTON BRETON :

2800 Non. Non, mais je me dis, si on pense à une cohabitation des fonctions universitaires puis des fonctions transport, bien il y a bien des façons d'envisager ça. Ce n'est pas juste d'avoir un arrêt d'autobus, là. On pourrait par exemple dire : il y a un site déjà, il y a des besoins, le transport en commun a des besoins, est-ce qu'en termes de société, pour la communauté, on ne pourrait pas penser à localiser aussi sur le site, davantage? Que ça serve davantage? En tout cas, c'est une question.

2805 **LE PRÉSIDENT :**

Que vous vous posez et que nous nous posons.

M. GASTON BRETON :

2810 Oui, parce qu'on pense à faire une gare, on s'appuie là-dessus, là, c'est un élément qui est amené, alors c'est tout ça.

LE PRÉSIDENT :

2815 On peut vous demander de conclure?

M. GASTON BRETON :

2820 Oui. La dernière question, c'est aussi une hypothèse mais je me demande, par exemple, compte tenu que le CP entend abandonner ses activités de transbordement, de stockage, de triage, l'arrondissement Outremont, par exemple, a-t-il considéré la possibilité de procéder à de l'expropriation à des fins... à ses fins? Est-ce qu'il serait capable de décider de lui-même...

2825 **LE PRÉSIDENT :**

Mais le site est déjà acheté par l'Université de Montréal.

2830 **M. GASTON BRETON :**

Oui. Alors, procéder à l'expropriation?

LE PRÉSIDENT :

2835 Pour?

M. GASTON BRETON :

Pour des fins publiques.

2840

LE PRÉSIDENT :

Là, vous voulez qu'Outremont exproprie l'Université de Montréal?

2845

M. GASTON BRETON :

Non. Je n'ai pas dit que je voulais, j'ai dit que... je pose une question à l'effet que si ce site-là, c'est un site d'importance pour la collectivité, O.K., on parle d'importance majeure, ce n'est pas le petit quadrilatère où on va construire 50 condos, là, entendons-nous bien, ou tout simplement un vieil édifice industriel qu'on récupère dans le Vieux-Montréal, mais un site avec un potentiel majeur. Non, je pensais que vous aviez compris, alors je vais expliquer davantage.

2850

LE PRÉSIDENT :

2855

Ça va. Non, mais c'est correct, je vais poser la question.

M. GASTON BRETON :

2860

Alors compte tenu... Alors, moi, la question, je la pose à ceux qui ont la capacité des expropriations. Le ministère des Transports en fait constamment pour des besoins...

LE PRÉSIDENT :

2865

Est-ce que la Ville de Montréal, particulièrement à propos de l'arrondissement d'Outremont, vous avez envisagé l'expropriation de ce site-là.

M. LUC GAGNON :

2870

Ce n'est pas un scénario qui a été envisagé.

LE PRÉSIDENT :

2875

Jamais? Il n'a jamais été envisagé?

M. LUC GAGNON :

2880 À ma connaissance, non. Dans la mesure, de toute façon, où il y a des projets qui
sont proposés sur un terrain, ce n'est pas le rôle de la Ville de se substituer au développeur
et de prendre à leur charge un terrain qui peut se développer. La Ville intervient par exemple
dans des cas particuliers lorsque, en pleine rue résidentielle, il y a un *body shop*, pardon, un
commerce de réparation automobile, par exemple, qui peut créer des nuisances. Alors là, la
2885 Ville intervient pour exproprier et assurer le développement à des fins plus compatibles. Mais
dans un cas comme ça, non, parce qu'il y avait un projet qui a été analysé.

LE PRÉSIDENT :

2890 Très bien.

M. LUC GAGNON :

Évidemment, si la Ville acquérait, il y aurait un impact majeur sur le compte de taxes
2895 des résidents.

M. GASTON BRETON :

Je vous rappellerai, Monsieur le président, que déjà à Montréal on a exproprié des
2900 quantités assez importantes de terrains pour des fins de parc, O.K.? Ça s'est fait là, mais
peut-être pas dans le centre où on a déficit, mais pour des secteurs où on a un déficit de
parc, on a fait ça en périphérie. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2905 Merci. Monsieur?

M. ALBERT AUBRY :

2910 Bonjour, Albert Aubry, j'habite Outremont, la rue Outremont. C'était juste pour donner
certains faits pour les études virtuelles. De diluer l'achalandage matinal et le soir à travers la
journee comme ça, moi, quand j'amène ma fille à la garderie le matin, je passe par
l'Université de Montréal, puis quand il y a des vacances c'est totalement fluide, ça va super
bien. Et quand l'Université recommence, le matin et le soir, c'est le blocage total.

2915 Alors, je ne sais pas pourquoi vous avez dilué ça à travers la journée, là, ce n'est pas
tout à fait comme ça que ça se passe.

2920 Ensuite Champagneur, le monsieur qui habitait sur Champagneur, un autre
témoignage puis je reviens avec ma question par rapport au témoignage. Moi, j'ai découvert
Outremont d'une autre façon quand j'ai pris un congé parental, 4 mois, et puis j'ai découvert

2925 ce que c'était Outremont pendant le jour. Alors, Monsieur, je vous invite à faire la même chose, parce qu'il y a énormément de circulation à pleine journée et sur Van Horne, c'est très bruyant, très pollué, beaucoup de poussière. Alors si on se promène en poussette, c'est dans les ruelles qu'on le fait. Alors, je suis témoin de ça.

2930 Alors, ça m'amène à dire que moi je n'ai pas les moyens de me payer une étude, malheureusement, comme ça. Alors les témoignages, je voudrais en faire un, est-ce qu'on peut faire – comment est-ce ce qu'on remet le 29...

LE PRÉSIDENT :

Bien, venez nous déposer un mémoire dans lequel...

2935 **M. ALBERT AUBRY :**

Un mémoire, mais est-ce que ça peut-être un vidéo? Est-ce que je peux faire un vidéo sur une certaine durée le matin et puis...

2940 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, faites-moi le pas d'une demi-heure.

2945 **M. ALBERT AUBRY :**

Bien, écoutez, le temps que ça prend. Je sais que c'est bien plate regarder ça, mais ça la réalité et puis si c'est...

2950 **LE PRÉSIDENT :**

Non, non, non, mais c'est parce qu'en général, quand on va arriver au temps des mémoires – vous pouvez me déposer un vidéo, je n'ai pas de problème, sauf que quand on reçoit les mémoires, on donne un temps limite, qu'on n'a pas déterminé, qui sera 20 minutes ou une demi-heure, par intervenant, voyez-vous?

2955 **M. ALBERT AUBRY :**

O.K.

2960 **LE PRÉSIDENT :**

Bon. À ce moment-là, mais venez, et vous avez le droit de le faire, mais si vous entrez dans le cadre horaire dans lequel on va fonctionner, il n'y a aucun problème, ça va me faire plaisir.

2965

M. ALBERT AUBRY :

Parfait. Merci.

2970

LE PRÉSIDENT :

Ça marche? Il faut juste nous avertir avant que vous allez nous présenter un mémoire.

2975

M. ALBERT AUBRY :

D'accord. Juste un autre commentaire : quand on fonctionne avec des modèles théoriques comme ça, il faut faire bien attention, c'est des simulations. Alors, ceux qui ont des témoignages comme ça, il faut les faire sortir parce que c'est notre vie quotidienne. Alors, si vous avez des mémoires à présenter là-dessus, vous le vivez à tous les jours, ça c'est du réel, ce n'est pas de la simulation. Alors, c'est très important. Merci.

2980

LE PRÉSIDENT :

2985

Merci, Monsieur Aubry.

Oui, Madame?

MME MARIE ST-ARNAUD :

2990

Bonjour, je suis Marie St-Arnaud, résidente d'Outremont. J'ai déjà exprimé mes préoccupations concernant la circulation, ici, dans un commentaire aussi qui a été publié dans l'Express d'Outremont la semaine dernière.

2995

Je trouve qu'il y a eu beaucoup de bonnes idées émises ce soir concernant la circulation et j'apprécie l'ouverture de l'Université de Montréal pour envisager d'autres options. Par contre, je m'inquiète de l'utilisation du mot « concertation ».

3000

J'ai, à maintes reprises, entendu les représentants de l'Université de Montréal dire qu'ils avaient développé le projet en concertation avec la Ville de Montréal, avec l'arrondissement d'Outremont et avec des citoyens d'Outremont, entre autres. Mais je voudrais simplement porter votre attention, Messieurs les commissaires, au fait qu'il y a

quand même des citoyens qui se sont dissociés du rapport final de l'exercice de planification qu'avait entrepris l'Université de Montréal.

3005

Donc, on parle ici de concertation pour élaborer le projet et ensuite aux préoccupations des citoyens. L'Université de Montréal répond qu'elle ne pourra peut-être pas envisager ces scénarios-là, parce que ça concerne la Ville de Montréal ou ça ne fait pas partie de son territoire de juridiction. Alors là, je me demande où est la concertation.

3010

Enfin, au niveau du plan directeur du projet de l'Université de Montréal, les représentants stipulent qu'un des objectifs directeurs c'est d'informer les citoyens, alors qu'ici on est dans une consultation publique. Alors, bref, il y a beaucoup de confusion autour de cette notion de concertation et étant donné qu'il y a eu beaucoup de bonnes idées qui ont été véhiculées ou transmises ici, j'aimerais savoir quel moyen de concertation allez-vous utiliser ou mettre en place pour répondre aux préoccupations des citoyens et éventuellement aux suggestions de la Commission?

3015

Et aussi, j'aimerais savoir si vous ne trouvez pas qu'on aurait besoin de plus de temps pour envisager des scénarios collectivement, en concertation, justement, avec les multiples acteurs dans ce dossier-là.

3020

LE PRÉSIDENT :

Merci. Je voudrais juste vérifier auprès de l'Université de Montréal, le mot « concertation », quel sens vous lui donnez?

3025

M. ALEXANDRE CHABOT :

Bien, écoutez, il faut le voir dans son sens le plus large. Quand on parle du groupe de citoyens, on avait une vingtaine... c'est vrai qu'il y a eu une personne qui s'est dissociée, mais on en a quand même une vingtaine qui étaient pour et qui ont appuyé le projet unanimement. Et on l'a fait en collaboration avec la Ville, avec l'Arrondissement, avec les CDEC, avec différents organismes.

3035

Et donc, c'est en ce sens-là et je pense qu'on l'a bien illustré lorsqu'on parlait des principes directeurs, c'est d'abord sur les principes qu'on a concerté les gens, pour par la suite confier ces principes-là aux concepteurs qui ont cherché à développer un plan qui respectait chacun des principes qui a été mis de l'avant.

3040

Le plan est encore bonifiable, on l'a mentionné, on est ouvert pour le faire et on peut aller encore plus loin. Ceci dit, le projet doit quand même aller de l'avant, on n'a pas six ans. Et le nombre de personnes qui sont venues ici ou qui ont appelé à l'Université pour nous dire qu'elles avaient hâte et que chaque minute qui passait avec le maintien du triage était une

3045 catastrophe. Je pense qu'il y a beaucoup de gens qui souhaitent que CP quitte et cesse ses opérations de triage, mais pour ce faire il faut commencer par enlever les voies ferrées et pour ça, on a besoin d'un zonage.

LE PRÉSIDENT :

3050

O.K. Mais quand je reviens au mot « concertation », donc vous avez eu avec le comité de citoyens avec lequel vous avez travaillé, une vingtaine de personnes, vous estimez avoir fait avec eux de la concertation?

3055 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

Entre autres choses, mais c'est beaucoup plus que ça. C'est avec la Ville... Il y a eu un nombre incalculable d'allers-retours entre nous, l'Arrondissement, la Ville de même que d'autres organismes.

3060

LE PRÉSIDENT :

Et sur ce groupe témoin, il y a eu une personne qui était en désaccord?

3065 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

3070

Très bien.

Madame, vous étiez partie pour vous asseoir puis vous vous êtes relevée, là. Non, non, ça va. Oui, continuez.

3075

MME MARIE ST-ARNAUD :

Bien, concernant, je veux dire, la suite de ma question. Ma question, en fait, c'était les moyens de concertation à partir d'aujourd'hui, là, j'entends, pour répondre aux préoccupations des citoyens et aux recommandations de la commission.

3080

LE PRÉSIDENT :

3085 Bien, premièrement, les recommandations de la commission, elles n'existent pas pour l'instant, on verra. Ce qui est apparu à travers, à la fois l'atelier la semaine dernière, et cetera, il est apparu qu'il y a énormément de forces qui s'expriment en termes de volonté et

3090 de concertation, tant du côté de la Ville que du côté de l'Université de Montréal que du côté, par exemple, des intervenants de quartier dans Parc-Extension où ça a été très évident. Comment cela va se mettre en œuvre? À ce moment ici, je ne pas sûr que grand monde est capable de le dire. Mais il y a une volonté qui est manifestée. La mise en œuvre, ça, peut-être qu'on aura des choses dans notre rapport, mais on verra bien.

MME MARIE ST-ARNAUD :

3095 Merci. Puis au niveau du temps qu'on pourra se donner? Parce que je n'entends pas beaucoup de marge de manœuvre. On dit toujours que ça presse et puis qu'il y a urgence et... Puis je ne sais pas pourquoi il y a urgence, là, parce que ça fait quand même des années qu'on réfléchit à un projet pour la gare de triage et puis ça va avoir un impact pour les 20 prochaines années au moins, alors...

3100 **LE PRÉSIDENT :**

Je dois constater que la notion d'urgence est controversée dans l'audience.

3105 **MME MARIE ST-ARNAUD :**

En effet. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3110 C'est correct. Merci.

Alors, Madame?

3115 **MME GENEVIÈVE DEROME :**

3120 Oui, Geneviève Derome, voisine de cette dame avant moi, sur la rue Outremont. Deux petites choses, juste une parenthèse avant qu'on dise qu'il y a eu un citoyen qui a émis de fortes réserves et qui s'est dissocié du comité consultatif. Oui, effectivement, il représentait peut-être un certain pourcentage de gens, mais ceci dit, j'ai dans les mains l'extrait du procès-verbal de la réunion du comité consultatif d'urbanisme, le CCU d'Outremont qui, sans se montrer effectivement défavorable au projet, dit très bien qu'il émet, qu'il a des préoccupations importantes sur le projet, à savoir sa densité en termes de pourcentage d'occupation au sol, la hauteur des bâtiments projetés, particulièrement la hauteur en mètres des bâtiments institutionnels, les impacts du projet de la circulation en périphérie et également l'impact du projet sur la qualité de vie du milieu, notamment le milieu autour du parc Kennedy.

3130 J'imagine que le CCU représente très certainement une vision importante. C'est des gens qualifiés, c'est des gens qui connaissent leur ville, leur arrondissement. Donc, je rajoute ça, on n'en parle pas beaucoup, mais il y a énormément d'acteurs qui ont des grandes préoccupations. On a eu des experts il y a quelques jours, là, sur l'aménagement du projet, on a des experts ce soir sur la notion de circulation et de déplacement qui ont également des réserves importantes.

3135 Donc, je pense qu'il commence à être temps que les gens se disent : oui et que la consultation fasse son effet puis que peut-être que du côté de l'Université de Montréal, on se dise : bien, peut-être qu'il y a plus de problèmes qu'on pensait.

3140 Ceci dit, je voudrais revenir sur la notion de développement durable. J'ai cru comprendre que ça veut dire quelque part : du temps. Du temps pour penser aux générations futures mais sûrement du temps pour concevoir un projet. Je pense qu'on peut se donner encore trois ans, quatre ans, cinq ans, s'il le faut, de réflexion, ce n'est rien. Je me répète, mais c'est rien sur le développement d'une Ville qui se fait sur des centaines d'années.

3150 Alors, je comprends qu'il y ait des urgences de ce côté-là; je comprends qu'il y ait des urgences de ce côté-là, je ne sais pas si c'est à ces urgences-là que la population doit se plier. On sait aussi, et je ne fais pas de procès d'intention, qu'il y a des urgences, on sait que les recteurs changent, on sait que les modes changent, on sait que les rapports politiques changent et ça, c'est sûr que ça crée un climat d'urgence sur les décideurs. Mais je pense que la population a un droit de regard sur ce que c'est une urgence vitale pour une population et pas pour des acteurs momentanés du moment.

3155 Alors, je reviens là-dessus, le développement durable ça devrait peut-être influencer la manière dont on pense nos projets. Et j'espère que la consultation influence vraiment. Moi, si j'étais dans vos culottes, sincèrement, là, j'aurais peur; j'aurais peur de me tromper et ça a des conséquences inouïes. Ce n'est pas un building, c'est un territoire au complet.

3160 Je me répète, Monsieur Beauchamp, mais peut-être qu'il faudrait un concours d'aménagement territorial où les intervenants, au lieu de... Ce que j'ai cru comprendre, moi, c'est qu'on se lance le ballon. On dit : oui, moi j'ai telle contrainte, je ne peux rien faire. L'autre, il répond : oui, mais moi j'ai telle contrainte, je ne peux rien faire.

3165 Finalement, on se ramasse avec le projet qui a le plus de contraintes qu'on a réussi à éviter, puis je n'ai pas l'impression qu'on en fait un projet novateur, dynamique, porteur à tous les plans, sur le plan des déplacements, sur le plan de l'aménagement urbain, sur le plan même de l'éducation.

3170 On a un citoyen qui parlait du e-learning, comment bientôt les universités du futur, ça
ne sera peut-être pas avec des bâtiments immenses, des campus physique immenses qui
vont se développer, c'est avec des réseaux mondiaux de communications et d'échanges
virtuels. Alors, je ne vois pas pourquoi on bâtirait un projet qui est 20 ans en retard, déjà
maintenant, peut-être sur tous les plans. Je me dis : donnons-nous cinq ans, travaillons
3175 vraiment ensemble.

Monsieur Beauchamp, voudriez-vous faire des présentations? J'ai l'impression que
ces gens-là, ils ne se connaissent pas. Ils disent qu'ils se sont rencontrés, je ne suis pas
sûre, sincèrement. Je voudrais le fruit de ça, moi, je ne le vois pas. Est-ce qu'ils ont vraiment
3180 travaillé ensemble ou ils sont paralysés chacun de leur côté à cause de leur urgence de
survie mutuelle? Probablement, c'est humain. Mais donnons-nous un peu de temps, s'il vous
plaît. Ne pensez pas à vous autres pour les cinq prochaines années, pensez pour les 100
prochaines. Merci.

3185 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame. Je me retournerais vers monsieur Porlier, le Conseil régional de
l'environnement est très impliqué dans les concepts de développement durable, comment
vous réagissez devant un horizon de ce type-là?

3190

M. ANDRÉ PORLIER :

Bien, je pense que sans partir sur le concept du développement durable, il reste
qu'on est toujours un peu confronté à différentes perspectives. Souvent, on entend les
3195 questions de l'étalement urbain. Beaucoup de gens au Québec, tout ça, sont préoccupés par
la perte des terres agricoles.

Donc là, on a des choix à faire. Est-ce qu'on veut profiter de certains terrains qui sont
encore disponibles en ville ou plutôt aller vers les banlieues? Donc, c'est des choix qui ne
3200 sont pas toujours simples. Évidemment, ça demande d'avoir certaines réflexions sur
comment ce développement doit s'intégrer dans son quartier, parce qu'on l'a mentionné tout
à l'heure, il n'y a personne qui veut qu'un projet soit parachuté dans un secteur.

Évidemment, la preuve, le fardeau de la preuve est peut-être au niveau du promoteur
3205 et de la Ville. Je pense qu'on a eu quand même certaines réponses dans les documents
qu'on voit. Il y a une ouverture pour peaufiner et améliorer certaines améliorations,
souhaitons que certaines questions soient déjà... qu'on ait des propositions concrètes par
rapport à ces améliorations avant que le projet soit complètement fermé.

3210 Je pense que s'il y a quelque chose qu'on pourrait souhaiter, c'est de connaître,
justement, le résultat de ces ouvertures qui ont été faites ce soir. Donc, laissons la chance

au coureur mais évidemment on s'attend à des résultats, donc attendons de voir ce qui pourrait être proposé.

3215 Ce serait un peu ma vision des choses.

LE PRÉSIDENT :

3220 Très bien. C'est toujours un problème fort complexe de conjuguer une opportunité qui peut se présenter et une perspective de développement à long terme.

Madame, je vais entendre vos commentaires supplémentaires. Vous êtes, Madame?

MME MARYLINE RANCO :

3225 Maryline Ranco, résidente d'Outremont depuis plus de 20 ans, sur l'avenue d'Outremont.

LE PRÉSIDENT :

3230 Oui.

MME MARYLINE RANCO :

3235 Alors, pour enchaîner un petit peu avec ce que madame disait précédemment, peut-être qu'un premier pas dans cette direction pourrait peut-être être de reculer la date butoir du 3 avril. D'après les commentaires que j'ai eus précédemment, qui ne donne même pas tout à fait, depuis le début de ces consultations-là, ne donne pas tout à fait un mois. Et la Ville d'Outremont compte quand même au-delà de 100 ans.

3240 Et je pense que c'est un très beau projet que celui-là. Je pense que la majorité des gens ne pensent pas que c'est un monstre qui arrive en ville, mais je pense que les commentaires avancés ce soir étaient très constructifs, très positifs mais on sent qu'il y a besoin d'avoir un peu plus de temps pour rassembler tout ça, pour bonifier le projet.

3245 J'ai trouvé très intéressant que monsieur Chabot dise tantôt, entre autres, que par rapport à l'avenue d'Outremont, il ne serait pas objecté à laisser tomber cette prolongation de l'avenue Outremont jusqu'à l'avenue Bates qui, on le sait fort bien, va faire en sorte que l'avenue d'Outremont va devenir un peu, évidemment, un grand boulevard, une passoire un peu pour les camions, les voitures. On a évoqué un petit peu plus tôt les garderies, les écoles, l'église, les parcs qui sont sur l'avenue Outremont, mais ça n'est pas que sur l'avenue Outremont, c'est partout dans Outremont.

3255 Donc, je pense que c'est important qu'on ne perde pas de vue la qualité de vie des
résidents, bien que nous soyons ouverts à un projet de l'ampleur de ce que l'Université de
Montréal se propose de faire.

3260 Donc, dans un premier temps, je pense que si déjà on repoussait la date butoir pour
la présentation des mémoires des citoyens, suite à tout ce qu'on a entendu ce soir, de tous
les intervenants, spécialistes, résidents et autres, je pense que ce serait certainement une
bonne chose et, à tout le moins, ne serait-ce qu'un mois supplémentaire, ce qui n'est pas
beaucoup dans cette histoire-là, pourrait faire une grosse différence dans le sérieux de la
préparation des mémoires. Si c'est un peu plus qu'un mois de plus, tant mieux, ce sera
bienvenu, mais à tout le moins ce serait déjà un petit pas apprécié important que d'avoir un
3265 mois supplémentaire.

3270 Maintenant, j'avais quelques petites questions auxquelles on n'a pas répondu
précédemment parce qu'elles n'ont pas été posées, tout simplement. Alors, comme
monsieur Chabot disait qu'il pouvait envisager la possibilité de ne pas prolonger l'avenue
Outremont jusqu'à l'avenue Bates, ce qui serait fort intéressant et fort précieux pour tous les
résidents d'Outremont, pas juste ceux de l'avenue Outremont, étant donné que Outremont
est une très petite municipalité et que tout ce qui se passe sur l'une de ses rues déborde
évidemment sur les rues voisines, sans problème. Donc, ça c'est une chose.

3275 Mais dans l'éventualité du scénario actuel de l'Université de Montréal, dans
l'éventualité où l'avenue d'Outremont serait prolongée jusqu'à Bates, ce qu'on n'a pas su à
aucun moment, j'aimerais savoir, moi, si l'Université de Montréal a déjà fait l'achat de
certains terrains qui étaient un peu au nord de l'avenue Outremont et qui permettraient ce
raccord-là de l'avenue Outremont à l'avenue Bates. Parce que ces terrains-là, qui sont peut-
3280 être encore ou étaient la propriété de la Ville d'Outremont ont besoin, doivent être achetés
par l'Université de Montréal pour leur permettre ce scénario-là.

3285 Donc, j'aimerais savoir si ces terrains-là ont déjà été acquis par l'Université de
Montréal, d'une part. D'autre part...

LE PRÉSIDENT :

3290 Je vais aller le voir tout de suite, Madame.

M. ALEXANDRE CHABOT :

3295 Sur Bates, non, on n'a rien acheté. En dehors du terrain du Canadien Pacifique, là, il n'y a pas eu d'acquisition supplémentaire. Tout ce qui est prévu, c'est des échanges avec l'arrondissement d'Outremont pour la relocalisation, par exemple, des ateliers municipaux.

LE PRÉSIDENT :

3300 Il n'a jamais été question d'acheter non plus?

M. ALEXANDRE CHABOT :

3305 Non, non.

MME MARYLINE RANCO :

3310 C'est-à-dire qu'il a été question, oui, parce que sur les documents qu'on lit sur le site, il est question de ça, qu'il y a plusieurs terrains qui doivent être achetés par l'Université de Montréal, pour permettre la prolongation de l'avenue Outremont – et c'est en toutes lettres. Je suis sûre que plusieurs personnes en ont déjà fait la lecture, mais vous pourrez vous y référer pour le voir vous-même, si vous ne l'avez pas vu encore.

LE PRÉSIDENT :

3315 Un instant. Oui?

M. ALEXANDRE CHABOT :

3320 Il y a deux terrains mais c'est plus une question pour la Ville, là, il y a eu des réserves foncières, ce n'est pas nous qui acquérons à ce moment-là, c'est l'Arrondissement pour ouverture pour fins de rue, là.

LE PRÉSIDENT :

3325 C'est la Ville.

MME MARYLINE RANCO :

3330 Bon, c'est de ça dont je parle.

LE PRÉSIDENT :

3335 Alors, on va aller vérifier auprès de la Ville de Montréal parce que là, moi, je gère des mots mais les images mentales n'arrivent pas. Oui?

M. LUC GAGNON :

3340 Monsieur le président, madame a tout à fait raison. Il y a un geste qui a été posé par la Ville de Montréal quelque part à l'automne passé pour préserver la possibilité justement de percer les rues pour donner accès au projet.

3345 La Ville n'a pas acheté ces terrains-là. Ce qu'elle a fait comme geste, ce qu'elle a posé comme geste, c'est de décréter des réserves foncières. Donc, la Ville se réserve le droit d'acheter ces terrains-là, donc elle se donne, c'est un délai de deux ans pendant lequel la Ville peut acheter ces terrains-là.

MME MARYLINE RANCO :

3350

D'accord. Donc, à l'heure où on se parle ça n'est pas encore fait.

M. LUC GAGNON :

3355

Ce n'est pas encore fait, non.

MME MARYLINE RANCO :

3360 D'accord. Bon, maintenant, j'aurais aimé savoir aussi : à aucun moment, on a spécifié à quelle largeur – d'après les plans que j'ai vus, moi, sur le site de l'Université de Montréal, j'ai vu que l'avenue Outremont semble devoir passer au double de sa dimension actuelle. J'aimerais savoir de quelle largeur parlons-nous, j'aimerais savoir : est-ce que le sens unique de l'avenue Outremont, tel que c'est actuellement, sera maintenu ou est-ce qu'au contraire, l'avenue d'Outremont deviendra un deux sens? Et à ce moment-là, si on prévoit élargir de façon importante l'avenue d'Outremont, est-ce que ça n'est pas très inquiétant de penser qu'on devra sacrifier une rangée d'arbres d'un côté ou l'autre de la rue, de ces arbres magnifiques qui font la fierté d'Outremont et qui ont tous pour au moins de 30 à 50 ans et souvent plus d'années d'existence. Donc, on parle du patrimoine vert d'Outremont dans son meilleur, finalement.

3365

3370

LE PRÉSIDENT :

On va aller vérifier la question, Madame. Alors est-ce qu'il y aura élargissement de la rue Outremont?

3375

MME SUZANNE DEMEULES :

La rue Outremont, non, pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

3380

Pas d'élargissement.

MME SUZANNE DEMEULES :

3385

Non, elle demeure telle quelle.

LE PRÉSIDENT :

3390

Est-ce que vous prévoyez que soit maintenu un sens unique ou à double sens?

MME SUZANNE DEMEULES :

3395

Elle est à double sens actuellement, de Bernard jusqu'à Ducharme, jusqu'à son extrémité au nord et elle est à sens unique vers le sud, de Bernard jusqu'à Côte Sainte-Catherine.

LE PRÉSIDENT :

3400

Et est-ce que votre modèle, pour l'instant...

MME SUZANNE DEMEULES :

3405

Aucune modification n'est prévue, aucune modification.

LE PRÉSIDENT :

3410

Pour l'instant, il n'y a pas de modification.

MME MARYLINE RANCO :

3415

Alors, j'aimerais ajouter une question à celle-là, à savoir si l'élargissement de l'avenue Outremont n'est pas prévu, pourquoi sur le site, quand on voit le plan avec les sections en rouge, les modifications à la circulation et à l'aménagement routier, pourquoi alors sur ce dessin-là a-t-on mis en double largeur, la voie d'Outremont?

3420 Est-ce qu'on pourrait voir d'ailleurs immédiatement, si vous le remettez sur le site, à l'endroit où c'est, on le voit clairement. La rue d'Outremont, l'avenue d'Outremont est de double largeur des autres rues. Alors, est-ce que c'est seulement une erreur du dessinateur? Et si oui, je pense que c'est important de le mentionner et d'apporter les correctifs nécessaires?

3425 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Demeules – de quel document parlez-vous, Madame?

MME MARYLINE RANCO :

3430 Je pense que madame Demeules l'a justement sous les yeux, là, je vais jeter un petit coup d'œil.

M. ALEXANDRE CHABOT :

3435 Celui-là?

MME MARYLINE RANCO :

3440 Non, ce n'est pas ça. C'est un plan où on voit la projection, en fin de compte, de ce nouveau plan d'aménagement routier, qu'on a vu tantôt au moment et qu'on peut voir sur le site aussi, qu'on a vu tantôt mais le titre exact de ce plan-là...

LE PRÉSIDENT :

3445 Écoutez, Madame, on ne trouve pas ce à quoi vous référez, ce que je vais demander à l'Université, c'est de me donner une réponse.

MME MARYLINE RANCO :

3450 D'accord. Donc c'est ça, j'aimerais...

LE PRÉSIDENT :

3455 Elle me donnera une réponse écrite. Ça va, Madame?

MME MARYLINE RANCO :

C'est ça, j'aimerais qu'on ait une réponse là-dessus, mais...

3460 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous m'aviez dit que vous parliez juste, juste comme ça, là.

3465

MME MARYLINE RANCO :

Oui, c'est ça, j'ai presque terminé. Je vois que vous avez été bien patient, je l'apprécie beaucoup mais je pense que vous savez que c'est quelque chose qui nous tient tous tellement à cœur.

3470

LE PRÉSIDENT :

Oui. Alors, dites-moi votre dernière question s'il vous plaît.

3475

MME MARYLINE RANCO :

D'accord. Oui, alors je vais passer tout simplement à... Bon. Je suis une résidente de l'avenue Outremont et je veux parler maintenant, en dernier point, de la simulation, des scénarios de simulation de la circulation avant les aménagements que prévoit faire l'Université de Montréal et après. Et je peux vous dire, et tous les gens qui connaissent et qui vivent sur l'avenue Outremont, et c'est probablement vrai aussi des autres avenues aussi, ce scénario-là n'est pas réaliste, mais pas du tout, sans parler même d'heures de pointe parce qu'ici, en plus, on parlait d'heures de pointe. Sans parler d'heures de pointe, il y a plus de circulation sur l'avenue Outremont presque en tout temps que ce qu'on voit sur le scénario de simulation. Et là, je parle d'avant les aménagements prévus par l'Université de Montréal.

3485

Alors, quand on projette dans le futur à partir de ces aménagements et de ces modifications-là, je pense qu'il faut dire que c'est encore plus irréaliste. Et Monsieur – un monsieur tantôt suggérait peut-être de faire un film – je pourrais m'installer et faire un film du matin jusqu'au soir, sur mon balcon qui est très bien situé, et je vous assure que tout le monde aurait la preuve que ce scénario-là est totalement irréaliste. Bien pensé, c'est un beau projet, mais ça ne reflète pas, mais pas du tout, la réalité de ce qui se passe actuellement sur Outremont.

3490

Alors, c'était mon intervention.

3495

LE PRÉSIDENT :

3500

Merci. Dites-moi, Madame Demeules ou Monsieur Chabot, est-ce que ce qu'on a vu tantôt, la simulation que vous nous avez donnée, la représentation par ordinateur, est-ce que c'était le reflet de la situation réelle ou c'était simplement un jeu d'illustrations qui ne prétendaient pas représenter la réalité?

M. ALEXANDRE CHABOT :

3505 Il y a les deux. Il y a la situation actuelle telle que...

LE PRÉSIDENT :

3510 Oui. Et ce qu'on a vu, la première chose, c'était bien la représentation de la situation actuelle?

MME SUZANNE DEMEULES :

3515 Oui, oui, oui, absolument.

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes sûre de ça?

3520 **MME SUZANNE DEMEULES :**

Oui, sûre. La première présentation que vous avez vue c'est la situation actuelle à l'heure de pointe et la deuxième était la situation future.

3525 **LE PRÉSIDENT :**

Comment vous l'avez construite? Vous l'avez construite à partir des données d'observation?

3530

MME SUZANNE DEMEULES :

3535 Oui. Dans un premier temps, ce qu'on fait, on fait les comptages de circulation à chacune des intersections, donc on relève chacune des approches, chacun des mouvements. On reprend ces données-là qu'on introduit dans notre modèle, on ajoute aussi tout ce qui est feux de circulation, donc tout le minutage des feux, le temps de vert, le temps jaune, le temps de rouge, et également on calibre le modèle, on va faire des observations terrain sur les longueurs de files d'attente, sur l'accumulation, et on calibre le modèle de
3540 façon à représenter le plus possible, le plus réellement possible, la situation observée dans l'existant.

3545 Et dans la situation future, là on vient optimiser les temps de vert, donc on vient améliorer, améliorer et changer la situation pour redonner de la capacité au réseau pour améliorer la fluidité. Donc, c'est de cette façon-là.

3550 Dans la situation anticipée, dans la situation future, c'est par essaie/erreur où on améliore les temps de vert, on change la durée des cycles pour avoir des conditions optimales.

LE PRÉSIDENT :

Et cette utilisation du modèle, c'est le modèle SIMA a-t-on dit tantôt?

3555 **MME SUZANNE DEMEULES :**

3560 Non, pas du tout. C'est un modèle utilisé – le logiciel s'appelle Syncro Sim-Trafic – c'est un modèle, c'est un logiciel utilisé dans le domaine des transports, reconnu par les grandes institutions comme la Ville de Montréal, le ministère des Transports du Québec et même, ça fait partie des exigences de la Ville de Montréal, d'une part, et d'autre part c'est reconnu, tout l'ensemble des consultants en transport circulation utilisent le même modèle. D'ailleurs, je viens de le mentionner, c'est une exigence. Ce modèle-là, ce logiciel-là est exigé – comme vous l'avez vu dans la présentation de la Ville – est exigé de la part de la Ville centrale pour évaluer nos conditions de circulation actuellement et dans le futur.

3565 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3570 **MME MARYLINE RANCO :**

3575 Un dernier petit commentaire.

LE PRÉSIDENT :

Il n'y aura plus de son bientôt.

3580 **MME MARYLINE RANCO :**

Juste un dernier petit commentaire. Je pense que l'intention est certainement bonne mais il y a un problème grave au sujet de ce modèle-là ou du logiciel ou je ne sais de quoi,

3585 mais je peux vous affirmer que c'est très loin de la réalité. J'y vis, mon mari y vit, plusieurs personnes ici ce soir sont de l'avenue Outremont et peuvent vous affirmer que c'est totalement irréaliste.

3590 Alors, je pense qu'au-delà des idées, au-delà de : ah, c'est un modèle qui est approuvé par ci, par ça, il y a une réalité tangible. Et je pense qu'il ne faut pas jouer uniquement avec les mots, je pense qu'il y a une réalité tangible, il y a une circulation qui existe à Outremont qui est bien loin de ce qu'on a présenté sur cette simulation.

3595 Alors, je pense qu'il faut être franc, il faut cesser de faire des jeux. Si les gens sont sincères, ils doivent revoir la pertinence et la compétence de ces logiciels-là parce que ça ne fonctionne pas, je peux vous l'assurer.

LE PRÉSIDENT :

3600 Merci, Madame.

Ça va, Monsieur, j'ai terminé. Non, non. Ah, c'est une remarque de procédure?

M. MARC DUMONT :

3605 Et très, très procédure, en rapport à ce qui a été affirmé à propos de la largeur d'Outremont, là, il y a une confusion gigantesque. Je l'avais mentionné au premier soir...

LE PRÉSIDENT :

3610 Mais j'ai demandé à l'Université de me donner une note écrite là-dessus, sur cette question-là.

M. MARC DUMONT :

3615 Mais ou bien elle ne comprend rien ou elle n'a pas lu ou vu ce qui se passe. Outremont, au nord de Van Horne, perd une voie. C'est un goulot d'étranglement et la rue Outremont a été choisie, semble-t-il, parce qu'elle a une plus large emprise entre Van Horne et Bernard, c'est vrai. C'est une des plus larges à Outremont, mais elle perd tout ce qu'elle a de largeur au nord de Van Horne, ça devient une petite rue locale et c'est la même chose au sud de Bernard. C'est-à-dire que vous un double goulot d'étranglement et c'est ce qui explique l'extraordinaire confusion qu'il y avait tout à l'heure.

LE PRÉSIDENT :

3625 Ça va.

M. MARC DUMONT :

3630 Outremont est une rue extrêmement réduite à partir de Van Horne, c'est-à-dire la place où c'est supposé augmenter le trafic.

LE PRÉSIDENT :

3635 Et il me semble que c'est vous qui aviez fait cette remarque-là le premier soir.

M. MARC DUMONT :

3640 Oui, mais elle a été perdue, visiblement, dans...

LE PRÉSIDENT :

Non, non, nous autres, on ne l'oublie pas. Je l'ai entendue.

3645 **M. MARC DUMONT :**

Ah non? Pourtant, on a discuté pour rien pendant 10 minutes.

LE PRÉSIDENT :

3650 Alors, merci. Alors, je rappelle que demain soir il y aura notre quatrième atelier ici même à la même heure. Si vous voulez déposer un mémoire auprès de la commission, nous vous demandons de nous en informer et nous faire parvenir votre mémoire avant le 29 mars.

Alors, bon retour à la maison et merci.

3655

AJOURNEMENT

* * * * *

3660 Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

3665

3670

YOLANDE TEASDALE, s.o.