

**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**

**PREMIÈRE PARTIE**

**VOLUME 1**

Séance tenue le 27 février 2007, 19 h  
Centre communautaire intergénérationnel  
999, McEachran  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 27 FÉVRIER 2007 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
PRÉSENTATION PAR L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL .....	4
PRÉSENTATION PAR L'ARRONDISSEMENT OUTREMONT .....	9
REPRISE DE LA SÉANCE .....	14
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
CLAUDE GLADU .....	15
CHRISTINE HERNANDEZ .....	21
PIERRE-YVES PAU .....	31
GAETAN DIMARIJA .....	39
JEAN-MARC CORBEIL .....	41
REPRISE DE LA SÉANCE .....	49
CHRISTINE HERNANDEZ .....	50
MARC DUMONT .....	59
FRANCINE BRODEUR .....	69
CLAUDE RENY .....	76
GILLES BULOTA .....	81
RUSLAN DIMITROV .....	87
OLIVIER LAPIERRE .....	91

**LE PRÉSIDENT:**

5 Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue! Ouverture de la consultation publique sur le projet de règlement P-06-069 et P-04-047-34, projet d'implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont.

10 Je m'appelle André Beauchamp. Je suis membre commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal et j'ai été nommé président de la présente commission par la présidente de l'Office, madame Louise Roy. Deux personnes, qui sont les deux à côté de moi, m'accompagnent à titre de commissaires sur cette commission: monsieur Jean-Claude Boisvert à ma gauche, architecte, et à ma droite, monsieur Louis Dériger, architecte du paysage et ingénieur civil.

15 À l'extrême gauche de la table, vous reconnaissez Michel Agnaïeff, qui est éducateur de carrière et qui a été président de la Commission canadienne de l'UNESCO, et précédemment directeur de la CEQ. Monsieur Agnaïeff agit à titre de secrétaire de la commission et d'analyste principal.

20 La commission peut aussi compter sur les services de madame Sylvie Trudel qui s'occupe de la logistique et des ateliers, et de madame Estelle Beaudry qui sera responsable de la recherche et de la documentation.

25 À la table d'entrée, tantôt vous avez rencontré monsieur Luc Doray ainsi que madame Joëlle-Anna St-Arnaud, Claire Hadjadj et Faustin Nsabimara qui sont des membres, des employés de l'Office. Et à la sténotypie, madame Lise Maisonneuve. Bienvenue parmi nous, madame.

30 Alors, l'objet de l'audience que nous ouvrons ce soir est d'examiner en public le projet de développement de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont ainsi que les modifications réglementaires qui sont prévues pour rendre ce projet possible. L'Université de Montréal a déposé une documentation importante qu'on peut consulter sur place, ici, à l'entrée, et qui est aussi disponible sur le site Internet et qui a été mise à la disposition du public à différents endroits.

35 Le but de l'exercice que nous menons est de permettre à la population de connaître le projet, de poser des questions, d'interroger l'Université de Montréal et la Ville de Montréal sur les objets qui vous préoccupent, et d'émettre des opinions sur l'opportunité du projet dans ses différentes composantes et sur les modifications que vous pourriez souhaiter.

40 La commission que je préside est à votre service pour vous aider à poser des questions et à trouver des réponses à vos questions. Au terme de son exercice, la commission que je préside dira, fera le reflet de ce qu'elle aura entendu et procédera pour sa part à l'analyse de

l'ensemble des aspects du dossier. Le rapport que nous produirons sera rendu public avant que la Ville prenne des décisions sur le dossier à l'étude.

45

Je n'ai pas à m'allonger sur l'importance d'un tel projet, son importance structurante et sur le devenir de Montréal.

50

La consultation publique se déroulera en deux parties – vous êtes habitués, je pense, à la procédure – deux moments importants de la procédure: la première partie qui est consacrée essentiellement à l'information et à la connaissance du dossier, et la deuxième partie qui est consacrée à l'expression d'opinions sur le dossier lui-même.

55

Alors, dans cette première partie d'information, il y a eu déjà des dépliants, de l'information qui a été distribuée. La maquette a été montrée à certains endroits. Et ce soir, nous entrons dans la grande phase d'information, dans laquelle vous allez pouvoir poser des questions à la Ville de Montréal ainsi qu'à l'Université de Montréal sur les différents aspects du projet, ce qu'on peut appeler, nous autres dans les termes, on appelle ça l'enquête ou la recherche des faits si vous voulez.

60

Une fois que cette première partie de l'information sera donnée, il y aura des ateliers. Alors, pour les séances de questionnement, aujourd'hui, c'est-à-dire ce soir et demain soir, nous serons ici. Et le 1er mars, nous serons à Parc-Extension. Et s'il y a besoin, nous ajouterons d'autres séances d'information.

65

La semaine du 14 mars auront lieu des ateliers, des ateliers qui sont des moments pour débattre un peu plus à fond certains aspects de la question. Ce n'est donc pas seulement là des questions, mais vraiment une réflexion, un partage de la réflexion qui s'approfondit à travers le travail des ateliers. Les ateliers sont prévus les 14, 15, 19 et 20 mars. Des dépliants informatifs sont à votre disposition sur ce point.

70

Quand cette première phase de l'audience sur la quête d'information sera terminée, la commission reprendra d'autres sessions. Pour l'instant, on a prévu le 3 et le 4 avril, et si besoin on en ajoutera, pour entendre les mémoires des individus et des groupes qui veulent s'exprimer sur l'opportunité du projet. La date de réception pour les mémoires est fixée au 29 mars pour la date limite.

75

Je rappelle qu'au moment des mémoires, il est possible de présenter un mémoire oral mais il est essentiel de s'être inscrit avant. On n'accepte pas de mémoire improvisé. Je pense le mémoire peut être écrit ou oral, mais il doit être préparé, il doit être prévu, il faut donc s'assurer de s'inscrire si on veut présenter un mémoire oral.

80

J'ai oublié de présenter rapidement les deux tables. Alors, je vais juste nommer le directeur de chacun des groupes et ensuite, quand je vous donnerai la parole, vous pourrez

85 présenter les gens qui vous accompagnent. Alors, la table que vous voyez à ma droite est la table de l'Université de Montréal. Et je salue monsieur Vinet, qui est responsable de son groupe.

**M. LUC VINET :**

90 Je vous salue de même, et vous tous présents.

**LE PRÉSIDENT :**

95 Alors, si je me rappelle bien, vous êtes recteur de l'université.

**M. LUC VINET :**

Voilà.

100 **LE PRÉSIDENT :**

On ne peut pas tout faire! Merci et bonne chance.

105 Et du côté de la Ville de Montréal, alors le chef de mission, monsieur Gagnon. C'est bien ça?

**M. LUC GAGNON :**

110 Luc Gagnon, chef de division. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

115 Merci. Alors, pour la séance de ce soir, voici comment ça va se dérouler. Il y aura d'abord une présentation de l'Université de Montréal qui va nous présenter son projet. Il y aura ensuite une présentation de la Ville de Montréal et de l'arrondissement sur les démarches que la Ville a faites et les compléments d'information sur le projet. Et ensuite, j'ouvrirai les registres.

120 Alors, s'il y a des gens qui veulent poser des questions, à la fin de ces deux exposés, je ferai une pause santé d'une quinzaine de minutes et vous pourrez vous inscrire auprès du secrétariat. Et je prendrai les questions dans l'ordre où vous vous serez inscrits auprès du secrétariat. J'expliquerai tantôt la procédure. Quand vous venez poser des questions, vous vous assoyez à cette table ici. Vous vous adressez au président et tranquillement nous nous assurerons de comprendre vos questions et que vous obteniez réponse aux questions que vous posez.

125

Alors, je compte sur la contribution de chacun et chacune d'entre vous. Je pense c'est toujours extraordinaire que de se retrouver en audience publique et d'examiner à travers une procédure qui est transparente, mais qui est rigoureuse, pour pouvoir approfondir un projet et pouvoir en saisir tous les aspects. C'est un exercice de la démocratie qui est tout à fait essentiel.

130

Alors, retournons-nous maintenant vers l'Université de Montréal. Rebonsoir, monsieur Vinet. Voulez-vous nous présenter votre délégation et ensuite, vous ferez votre exposé, s'il vous plaît.

135

**M. LUC VINET :**

Avec grand plaisir. Alors, tout d'abord, je souhaite le bonsoir à tous et à toutes. Merci d'être là.

140

Je vais vous présenter les gens qui m'accompagnent. À ma gauche, Michel Dufresne qui est urbaniste chez Cardinal Hardy. À ma droite, tout d'abord Alexandre Chabot, qui est vice-recteur adjoint à l'Université de Montréal. Et enfin, plus loin à droite, Pierre St-Cyr qui est urbaniste et qui travaille sur ce projet pour l'Université de Montréal.

145

Alors, sans plus, je vais avec grand plaisir vous présenter ce projet, je pense, extrêmement porteur et emballant, qui nous tient énormément à coeur, avec beaucoup de plaisir.

150

Je vais commencer en remerciant l'Office de consultation publique de Montréal et les commissaires de nous accueillir aujourd'hui dans le cadre de ces consultations sur le plan d'aménagement proposé pour le site de la gare de triage du Canadien Pacifique. Je veux encore une fois vous remercier, vous tous et toutes, les citoyens présents et toutes les personnes qui portent un intérêt à l'élaboration de ce projet qui est en est un d'avenir.

155

J'aimerais commencer par quelques mots sur l'Université de Montréal. Fondée en 1978, l'Université de Montréal forme aujourd'hui avec ses deux écoles affiliées, l'École polytechnique et HEC Montréal, le premier complexe universitaire du Québec et le deuxième au Canada. Elle constitue le plus important pôle de recherche au Québec avec un budget annuel de recherche de plus de 500 M\$.

160

L'acquisition du site de la gare de triage du Canadien Pacifique, que vous voyez en jaune sur l'image projetée, offre à l'Université de Montréal une occasion unique et nécessaire pour poursuivre son développement, développement qui lui permettra d'assurer une qualité d'enseignement à la hauteur des exigences de notre monde moderne et de notre société, et de maintenir les plus hauts standards en recherche.

165

Qu'en est-il de nos espaces présentement? L'Université de Montréal est confrontée à un

déficit d'espaces qui a été reconnu par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport du Québec, déficit chiffré à quelque 40 000 mètres carrés nets en juin 2006.

170 Le campus actuel sur la montagne est presque entièrement saturé. Il ne reste environ que 20 000 mètres carrés d'espaces disponibles pour de nouvelles constructions, espaces que vous voyez d'ailleurs en rouge et en jaune sur l'image. Ces espaces, comme vous pouvez le constater, sont dispersés et bien en deçà des besoins.

175 Outre le déficit quantitatif des espaces, il y a aussi un problème majeur d'ordre qualitatif du fait que certains bâtiments ne permettent pas de répondre aux exigences de la recherche universitaire et aux pratiques pédagogiques actuelles. De plus, les coûts de rénovation pour mettre à niveau et adapter ces édifices seraient très importants. Nous souhaitons donc revoir la vocation de certains de nos pavillons et en revendre d'autres.

180 Aux prises avec un manque chronique d'espace, l'université a considéré divers scénarios, et la solution la plus porteuse, la plus structurante et la plus responsable pour l'université et la Ville de Montréal est de poursuivre le développement de l'université en dehors du périmètre actuel de son campus.

185 En effet, l'Université de Montréal tient à respecter ses engagements vis-à-vis l'arrondissement historique et naturel du mont Royal. De plus, elle tient à agir en citoyen institutionnel responsable en n'exerçant pas son droit d'expropriation des terrains avoisinant son campus actuel.

190 Le site de la gare de triage du Canadien Pacifique d'Outremont possède des avantages certains: sa proximité du campus actuel, comme vous pouvez le constater sur l'image, en considérant la distance séparant le triangle bleu du campus, son accessibilité par le transport en commun et une superficie suffisante pour assurer le développement de l'université à long terme.

195 Le site de la gare de triage a une superficie d'environ 185 000 mètres carrés. Comme vous le voyez sur l'image projetée, le site est situé à la limite nord de l'arrondissement Outremont. Il est contigu à l'arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension, Rosemont/La Petite Patrie et Ville de Mont-Royal.

200 Il s'agit d'un site enclavé au coeur de la ville à cause des deux voies de chemin de fer qui traversent le site. Présentement, il y a une voie située au nord du site, celle en jaune, là où passe le train de banlieue, et une autre voie au sud, en rouge, qui assure la liaison avec le port de Montréal. Le projet prévoit le déplacement de la voie du sud vers le nord-est afin d'ouvrir le

205 secteur et permettre le plan d'aménagement tel que présenté.

Alors, pour parler du processus de consultation, vous voyez des gens sur l'image qui sont avec moi. Alors, depuis quatorze mois, l'université a entrepris une série de consultations

210 auprès des résidants du quartier, des instances municipales et des organismes économiques et  
communautaires. Un comité-conseil formé de résidants a d'ailleurs suivi de près l'évolution du  
projet.

215 Tout au long du processus d'élaboration du projet, l'Université de Montréal a veillé à ce  
que les préoccupations des citoyens soient prises en compte et les consultations menées à ce jour  
ont permis de bonifier le plan d'aménagement proposé. Le concept d'aménagement a été  
développé dans le respect de principes généraux établis lors de ces consultations.

Parmi ces principes qui ont guidé l'élaboration du projet, mentionnons les suivants:

220 – l'importance d'intégrer des façons de faire associées au développement durable et à la  
viabilité économique;

– l'importance de créer un ensemble urbain convivial;

225 – l'importance d'assurer des constructions de qualité qui permettent un milieu social  
équilibré;

– l'importance de favoriser le transport en commun et le transport actif comme le vélo ou la  
marche;

230 – l'importance de prévoir des solutions d'atténuation des impacts engendrés lors de la  
période des travaux de construction et, à terme, les impacts liés à la circulation et à la présence  
des passages ferroviaires sur la qualité de vie des résidants des quartiers avoisinants;

235 – l'importance, enfin, de poursuivre un dialogue continu avec les citoyens de manière à  
ce que la concrétisation du projet se fasse de manière harmonieuse.

Le plan d'aménagement proposé prévoit, sur des plages de construction bien circonscrites  
dans le temps et pendant une vingtaine d'années, les éléments suivants:

240 – le déplacement du corridor ferroviaire desservant le port de Montréal vers le nord-est du  
site;

– une superficie de plancher institutionnelle d'environ 275 000 mètres carrés bruts;

245 – des résidences pour les étudiants, les chercheurs comptant environ 1 000 places  
d'hébergement;

– environ 800 unités de logement, dont 30 % de logements abordables;

250 – l'intégration de nombreux espaces verts qui représentent 20 % de la superficie du site;



– la relocalisation des ateliers municipaux à l'est de la nouvelle emprise ferroviaire.

255 Le concept d'aménagement vise à offrir un cadre de vie dynamique et stimulant qui sera partagé par les citoyens des quartiers limitrophes et la communauté universitaire. Il repose sur cinq éléments principaux: la promenade verte, l'axe principal, l'ensemble institutionnel, le complément au quartier, le pôle communautaire, que je vais maintenant brièvement décrire.

260 Commençons par la promenade verte. Lieu de socialisation par excellence grâce à la mixité du quartier institutionnel, résidentiel et communautaire qu'elle traversera, la promenade verte établira un lien entre les secteurs est et ouest du site. À l'ouest, elle débouchera sur l'avenue McEachran. Elle passera sous le viaduc ferroviaire qui sera construit et permettra une ouverture à l'est vers l'avenue Beaubien.

265 Constituée d'une enfilade de parcs et de jardins, la circulation piétonne y prédominera, des bandes cyclables seront aménagées de part et d'autre de la promenade et seront conçus pour se rattacher au réseau cyclable de la Ville de Montréal. La circulation routière s'effectuera de part et d'autre de la promenade sur des avenues à sens unique.

270 Le deuxième élément est l'axe nord-sud principal que constituera l'avenue Wiseman. Celle-ci traversera le site et assurera un lien entre les stations de métro Outremont et Acadie. L'avenue Wiseman deviendra une allée exclusivement dédiée aux piétons à partir de la promenade verte et se rendra jusqu'à la gare de train de banlieue projetée. Des pavillons universitaires et une place centrale sont prévus entre le prolongement des avenues Wiseman et  
275 Outremont, que vous voyez d'ailleurs apparaître en bleu sur l'image. Cet ensemble marquera le coeur du nouveau secteur, un espace convivial, animé et sécuritaire.

280 Le troisième élément est l'ensemble institutionnel. La majorité des pavillons universitaires et des résidences seront situés au nord de la promenade. L'Université de Montréal prévoit un cadre de vie agréable, utilisé à la fois par la communauté universitaire et par les citoyens. Les édifices comporteront un réseau de cours intérieures ouvertes au public. Les rez-de-chaussée seront conçus de manière à favoriser les échanges et rendront le milieu de vie dynamique et accessible.

285 Quatrième élément, le complément au quartier. Le nouveau site de l'Université de Montréal est une occasion de parachever la trame urbaine en respectant le cadre bâti du quartier et l'alignement des rues. La hauteur et l'implantation des édifices suivront une gradation cohérente. Au sud du site, les bâtiments correspondront au gabarit de quatre étages des  
290 immeubles majoritairement résidentiels du secteur. Aux abords de la promenade, les bâtiments seront d'une hauteur maximale de six étages. Et au nord de la promenade, près du corridor ferroviaire, les bâtiments institutionnels compteront au maximum huit étages.

Le cinquième et dernier élément est le pôle communautaire. Le projet de l'Université de

295 Montréal prévoit le maintien des acquis communautaires. Le terrain de balle molle et le parc canin seront relocalisés. Les jardins communautaires seront conservés. Les parcs publics prévus dans le projet feront l'objet de consultation pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins des citoyens. Les ateliers municipaux seront déplacés à l'extrémité nord-est du site.

300 Un des grands avantages du site, comme nous l'avons mentionné, c'est sa proximité au campus actuel. La fluidité des déplacements et l'accessibilité à l'ensemble du site ont fait l'objet d'une attention toute particulière. La situation géographique de la gare de triage permet de privilégier grandement le transport en commun grâce aux stations de métro Acadie et Outremont.

305 Ces deux stations se trouvent sur la ligne bleue du métro qui dessert actuellement l'Université de Montréal, université qui s'articulera une fois le projet terminé le long de cinq stations continues sur cette ligne. L'ajout d'une gare de train de banlieue sur la ligne Blainville/Saint-Jérôme est prévue au nord du site.

310 Quelques mots sur le transport actif. Le principe du transport collectif, métro, train de banlieue, autobus, et du transport actif à pied et à vélo, constitue la pierre d'assise de la gestion des déplacements. L'université sensibilisera la communauté universitaire à l'utilisation du transport en commun et favorisera la circulation piétonne et cycliste. À partir du coeur du site, une marche de dix minutes permet de traverser le secteur.

315 Sur la carte, le circuit en bleu est exclusivement piétonnier et le circuit en jaune est une chaussée partagée.

320 Pour le vélo, deux bandes cyclables traverseront le site. Elles seront d'ailleurs les premières voies dédiées aux cyclistes dans le secteur. Cet aménagement permettra un raccordement au réseau cyclable de Montréal. Comme vous pouvez le constater sur la carte de droite, les bandes cyclables du projet rendront possibles des connexions vers d'autres secteurs qui ne sont pas desservis actuellement, notamment vers l'ouest.

325 Maintenant, les accès des véhicules. Les principaux accès pour les véhicules sur le site seront Beaubien, Rockland, McEachran, Bates, Outremont et Stuart, permettant ainsi une diffusion de la circulation dans le secteur. La nouvelle porte d'entrée à l'est par la rue Beaubien permettra d'accueillir le tiers de la circulation attendue sur le site. Les accès aux bâtiments institutionnels, automobiles et camions de livraison, se concentreront sur l'avenue Bates qui sera prolongée vers l'est jusqu'à l'avenue Outremont. En direction nord, seules les avenues

330 McEachran et Outremont permettront aux véhicules de traverser le site et d'atteindre l'avenue Bates.

335 Pour ce qui est du stationnement, l'offre sur le site sera limitée à environ 1 000 places, soit 50 % de moins que ce qui est normalement prévu pour un complexe de cette envergure. Sur le site, tous les stationnements de l'Université de Montréal seront souterrains.

340 L'échéancier maintenant. La réalisation du projet s'étend sur une vingtaine d'années et elle se fera en plusieurs phases. La phase préparatoire a débuté l'automne dernier avec la démolition du hangar de marchandises et devrait se poursuivre dès cet été avec la restauration des sols et les travaux de viabilisation nécessaires. La deuxième phase concerne les travaux de construction des premiers bâtiments. Elle devrait débuter au printemps 2008, de sorte que le campus accueillera ses premiers étudiants pour l'année universitaire 2010-2011.

345 Pendant la période des travaux, l'université mettra en place des mesures d'atténuation pour assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains. Lors de la mise en service des premiers pavillons, l'Université de Montréal s'engage à réaliser des aménagements temporaires sur les parties du site qui ne seront pas encore occupées de manière à en assurer un usage agréable et pratique.

350 Alors, je termine avec ces commentaires. Le développement de l'Université de Montréal sur le site Outremont offre une occasion unique de créer un milieu de vie de qualité et stimulant pour les Montréalais. La démarche de l'Université de Montréal consolidera sa position dans le paysage universitaire nord-américain, tout en contribuant grandement au rayonnement de Montréal à titre de chef de file mondial en matière d'innovation. Le projet du site Outremont de l'Université de Montréal est porteur, cohérent et résolument tourné vers l'avenir.

360 Alors, au nom de l'Université de Montréal, encore une fois, je tiens à remercier toutes les personnes impliquées dans le projet et tous les citoyens qui ont donné de leur temps pour continuellement l'améliorer. L'université remercie également les membres de la communauté universitaire et les consultants qui ont travaillé à l'élaboration du plan d'aménagement. Je vous remercie beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

365 Merci, monsieur Vinet.

370 Je vois des gens debout. Il y a encore d'excellentes chaises, très confortables. On va prendre deux minutes pour vous donner le temps de venir vous asseoir. Sans ça, on n'est pas capable d'écouter et on n'est pas à l'aise. Alors, venez.

Alors, monsieur Gagnon, je vous invite à présenter votre équipe et à faire l'allocution d'ouverture, s'il vous plaît.

**M. LUC GAGNON :**

375 Oui, certainement. Merci, monsieur le président. Alors, je me présente. Luc Gagnon, je suis responsable de la Division du développement urbain à la Ville de Montréal.

380 Je suis accompagné ce soir par monsieur Alain Tittley, qui est chef de division communication à l'arrondissement d'Outremont, et par monsieur Mathieu Bélanger, à ma gauche, qui est conseiller en aménagement et urbaniste dans l'équipe de la division du développement urbain à la Ville de Montréal.

385 C'est Mathieu Bélanger qui va vous faire la présentation de l'encadrement réglementaire du projet de l'Université de Montréal. Enfin, c'est un projet qui demande certains ajustements, certaines modifications au Plan d'urbanisme et qui demande également des ajustements réglementaires quant à la réglementation locale de l'arrondissement d'Outremont.

390 Bref, ce qui est présenté, ce que vous voyez évoqué ici sur la diapositive, l'article 89, c'est en fait un mini-règlement de zonage sur mesure qui est fait pour permettre le projet de l'université.

Alors, sans plus tarder, je vais demander à Mathieu de vous faire la présentation de ces deux éléments-là.

395 **M. MATHIEU BÉLANGER :**

400 Bonsoir. La présentation qui suit a été préparée par l'arrondissement d'Outremont et le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine et fait état d'une réflexion conjointe de planification amorcée il y a environ un an, en vue d'accompagner l'Université de Montréal dans sa volonté de développer le site de l'ancienne gare de triage d'Outremont.

405 Cette courte présentation portera principalement sur trois objets, soit: le processus suivi et l'analyse du projet par la municipalité, la modification proposée au Plan d'urbanisme et, dernièrement, la proposition réglementaire d'encadrement de projet.

410 Donc, pour débiter, au niveau du processus décisionnel qui a permis d'en arriver ce soir à une consultation publique sur le projet, diverses étapes ont été suivies. D'abord, en septembre 2005, le comité exécutif de la Ville de Montréal a donné son accord de principe à un projet de l'université visant la transformation à des fins multifonctionnelles du triage Outremont.

415 Par la suite, au cours de l'année 2006, diverses étapes furent franchies, notamment des discussions et des présentations au Comité consultatif d'urbanisme d'Outremont, des échanges avec les experts du Comité d'architecture et d'urbanisme de la Ville et des échanges avec les professionnels municipaux.

En novembre dernier, suite à la transmission par l'Université de Montréal d'une demande officielle d'autorisation de son projet, le conseil d'arrondissement a adopté une résolution. Finalement, en décembre dernier, le conseil municipal a adopté un projet de

420 règlement et a mandaté l'OCPM aux fins de la tenue d'une consultation publique sur le projet.

L'analyse du projet permet d'évoquer que la proposition de l'Université de Montréal met en oeuvre plusieurs objectifs du Plan d'urbanisme, notamment la mise en valeur du territoire en relation avec les réseaux de transport existant, la mise en valeur du mont Royal et sa protection, 425 la consolidation du bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu ainsi qu'une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain.

De plus, ce projet s'inscrit dans certaines actions de la Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal, qui vise à renforcer le rôle de Montréal comme 430 ville de savoir. Entre autres, le projet répond particulièrement à deux actions, soit le soutien des initiatives favorisant la croissance du taux de diplomation et le soutien des projets immobiliers des universités.

L'analyse par les professionnels municipaux permet de conclure que, premièrement, le 435 projet est exemplaire en ce qui a trait au principe du développement durable et permet de mettre en oeuvre des objectifs du Plan d'urbanisme.

Deuxièmement, le projet permet aussi d'atteindre des objectifs de la Stratégie d'inclusion de logements abordables et du Plan stratégique de développement durable. Il semble donc justifié 440 de modifier différentes composantes du Plan d'urbanisme et d'adopter un règlement d'urbanisme visant à encadrer le projet. De plus, cette opération s'effectue en vue d'assurer la pérennité de l'Université de Montréal sur le territoire montréalais.

Bien que cohérent avec les grandes orientations de la Ville en matière d'aménagement, la 445 réalisation du projet nécessite deux opérations réglementaires: premièrement, une modification de certains éléments du Plan d'urbanisme et, deuxièmement, l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville.

Nous allons maintenant passer aux modifications au Plan d'urbanisme. Les modifications 450 requises au Plan d'urbanisme portent sur divers éléments que nous exposerons ici rapidement. Il est à noter que des planches explicatives de ces modifications sont exposées au fond de la salle, à proximité de la maquette.

Premièrement, il est proposé de modifier la carte synthèse des orientations 455 panmontréalaises afin d'y inclure certains grands paramètres du projet de l'Université de Montréal. Notamment, des éléments relatifs doivent être ajoutés au niveau du réseau cyclable, de la qualité des milieux de vie, du nouveau secteur d'emploi institutionnel, du réseau routier, pour ce qui est des viaducs Rockland et Atlantic, et du secteur mixte.

460 La synthèse des orientations panmontréalaises est une carte qui se retrouve au Plan d'urbanisme pour chacun des arrondissements. Celle-ci permet de guider les actions actuelles

et futures des services municipaux en ce qui a trait à la mise en valeur du territoire. Les ajouts proposés permettront d'orienter de façon plus juste et cohérente les interventions municipales sur le territoire de l'arrondissement Outremont.

465

En second lieu, au niveau de l'affectation du sol, celle actuellement en place reflète la réglementation actuelle prescrite pour la cour de triage. Il est donc proposé de faire passer cette affectation résidentielle à une affectation institutionnelle et mixte qui permettrait le projet universitaire proposé.

470

Au niveau du schéma des secteurs d'emploi, il est proposé de créer un secteur d'emploi institutionnel sur le site visé.

475

Pour ce qui est de la carte des parcs et des espaces verts, il est proposé de refléter la proposition de l'université et ainsi d'assurer la présence et la pérennité de ses parcs, notamment la promenade verte entre la rue Durocher et le viaduc Rockland.

480

Pour ce qui est de la densité de construction, la proposition modifie un paramètre de hauteur ainsi que deux coefficients d'occupation des sols minimaux. Plus précisément, au niveau du secteur de densité 17-T1, la hauteur maximale permise passerait de six à huit étages et le C.O.S. minimal de 1 à 0.5. Pour le secteur 17-T2, le C.O.S. minimal passerait aussi de 1 à 0.5.

485

Il est à noter que les paramètres actuellement en place reflètent un projet de nature résidentielle. Les modifications aujourd'hui amenées ont pour objet de permettre aussi des bâtiments de typologie institutionnelle dont la nature et le gabarit requièrent des emprises plus faibles au sol et des espaces plus aérés.

490

Maintenant le cadre réglementaire proposé afin d'encadrer le projet. Le cadre réglementaire a pour objet de paramétrer de façon très précise le développement du site. Le nouveau règlement s'applique, suite à son adoption par le conseil municipal, sur un territoire bien délimité géographiquement et vise l'encadrement juridique de la mise en oeuvre du projet. Il porte essentiellement sur les articles de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement, auxquels il est permis de déroger selon certaines conditions précises.

495

Au niveau des usages permis, le règlement prescrit les catégories autorisées sur chacun des futurs îlots du projet. Par exemple, tel qu'on le voit ici, seuls les usages communautaires dits espaces publics ouverts ou techniques sont autorisés sur les îlots visés pour devenir des parcs et des espaces verts. Pour ce qui est des îlots visés par les pavillons universitaires ici illustrés, seules les catégories enseignement et santé et espaces publics ouverts seraient autorisés.

500

Pour les îlots où des résidences universitaires sont proposées, la catégorie d'usage

habitation collective serait permise, en plus des usages d'enseignement et de santé.

505 En ce qui a trait à la proposition de pavillon principal du campus face à la place centrale, certains usages commerciaux seraient aussi permis selon certaines conditions assez restrictives, notamment des commerces seulement au rez-de-chaussée ou au premier niveau.

510 Du côté des îlots mixtes et résidentiels au sud de la promenade, face à la place centrale proposée, des usages d'habitation ainsi que certains usages commerciaux seraient permis encore une fois à certaines conditions bien précises.

515 Pour ce qui est de l'actuelle cour de voirie de l'arrondissement, des usages d'habitation sont proposés. Toutefois, tel que le précise le règlement, la cour de voirie serait autorisée sur son site actuel pour la période transitoire de mise en oeuvre du projet. Par ailleurs, afin de permettre son déménagement, l'usage communautaire technique est aussi autorisé dans la portion nord-est du site dans le secteur Atlantic.

520 Dans la portion sud-est du projet, en continuité avec le bâti actuellement en place, des usages d'habitation et d'espaces publics ouverts seraient autorisés aux abords des rues de l'Épée, Champagneur, Outremont et Wiseman.

Pour l'îlot où est située l'école de la communauté Beltz dans le secteur Atlantic, des usages d'habitation en mixité avec les usages actuels d'enseignement et de santé seraient permis.

525 Dernièrement, à la limite est de l'arrondissement, le long de la rue Durocher, des usages mixtes seraient permis par le règlement, notamment des usages commerciaux.

530 Au niveau des hauteurs maximales permises, il est à noter que pour la plus grande portion du territoire au nord de la promenade, la hauteur maximale autorisée est de 38 mètres, ce qui équivaut à huit étages. Par contre, pour les bâtiments implantés le long de la promenade, directement le long de la promenade, la hauteur maximale permise serait de 28.5 mètres, ce qui équivaut à six étages.

535 Pour la portion est du site, en cohérence avec le bâti déjà présent, notamment la tour Atlantic, la hauteur maximale autorisée serait de 33 mètres.

Pour les endroits où certaines résidences étudiantes sont proposées au nord de la promenade, la hauteur maximale permise serait de huit étages résidentiels.

540 Au niveau de la portion résidentielle, face à la future place centrale, 25 mètres ou six étages serait autorisé.

545 Pour ce qui est de la majorité des îlots résidentiels et mixtes au sud de la promenade, la hauteur maximale proposée est, quant à elle, de 21 mètres ou six étages. Toutefois, pour les portions où des duplex et des triplex sont autorisés, la hauteur maximale permise est, quant à elle, de trois étages en respect du cadre bâti actuel.

550 Dernièrement, pour les îlots de la portion sud-est du site, une hauteur maximale de 15 mètres est proposée en cohérence avec la hauteur actuelle du cadre bâti dans cette portion de l'arrondissement.

555 En plus des usages et des hauteurs prescrits, le règlement d'urbanisme proposé en vue d'encadrer le projet précise certaines dispositions relatives à l'implantation des bâtiments, au stationnement, aux largeurs de rues, à l'enfouissement du réseau électrique, etc. De plus, des critères relatifs au cadre bâti, aux perspectives visuelles et aux espaces publics sont énoncés et permettront d'encadrer et d'analyser les PIIA qui seront proposés pour chaque îlot. Merci de votre attention.

560 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci.

565 I did forget to tell you before, if there is English speaking people here, be free to ask your questions in English and we shall have answers also in English to help you to understand all the aspects of the project.

Je déclare le registre ouvert et je décrète une pause santé de quinze minutes. On se retrouve dans quinze minutes. À tantôt. Merci à l'université et à la Ville de Montréal.

570 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

575 **LE PRÉSIDENT :**

580 L'audience se déroule en deux parties. La première partie consacrée à l'information et à l'appropriation du dossier, cette première partie comprend les séances publiques que nous menons maintenant, et les ateliers. Alors, vous avez là-dessus deux dépliants à l'entrée qui vous donnent les dates qui sont fixées pour l'instant.

La période de questions ce soir, demain soir et jeudi, permet de faire la recherche pour répondre à vos questions. Les ateliers sont faits pour approfondir certains éléments de discussion à partir de thèmes qui sont déjà soulevés avec un certain nombre de personnes-ressources.



585            Quand cela sera terminé, nous entrerons dans la période des mémoires. Pour inscrire, déposer un mémoire, il faut le faire avant le 29 mars et l'audition des mémoires aura lieu le 3 et le 4 avril, et peut-être à d'autres moments s'il y a plus de mémoires que prévus.

590            Pour ce soir, donc, vous êtes invités à venir poser des questions. Je rappelle, j'ai fait un oubli tantôt, je m'en excuse, tous les échanges que nous avons eus sont pris en sténographie par madame Lise Maisonneuve et sont rendus publics, et dans un délai raisonnable, sur le site de l'Office.

595            Comme nous ne sommes pas une commission d'enquête, si vous dites des choses injurieuses, vous risquez de vous faire prendre. Alors, donc, on va garder tous nos échanges dans les meilleurs standards possible. Il peut donc y avoir des poursuites si jamais vous disiez des choses libelleuses par rapport à certaines personnes.

600            Je vous invite donc à vous inscrire auprès du secrétariat si vous avez à poser des questions. Les règles sont les suivantes. Quand vous êtes appelé, vous vous assoyez ici devant, vous me posez la question. J'accepte un certain préambule, mais ce n'est pas le temps de faire votre mémoire, c'est le temps d'aller chercher l'information. Une fois que j'ai compris votre question, je vais aller chercher les réponses auprès de l'Université de Montréal ou auprès de la Ville de Montréal ou de l'arrondissement pour obtenir une réponse à votre question. C'est notre  
605            fonction de nous assurer de ça.

610            Nous vous accordons le droit à deux questions, le mot «question» étant pris d'une manière assez large. Si vous avez vingt questions, vous vous réinscrivez auprès du secrétariat et on recommence. Mais faites-vous en pas, il y a bien des chances que si vous avez vingt questions, quand vous vous préparez à revenir, il y en a peut-être d'autres qui vont poser une des questions que vous vouliez poser, de sorte que ce n'est pas si long ni si rébarbatif que ça.

615            Alors, on se comprend sur les règles du jeu? Donc, vous vous inscrivez auprès du secrétariat. Vous m'adressez votre question. La commission s'assure que vous avez une réponse. Il peut arriver en chemin que soulevant une question importante, mes collègues commissaires veulent poser des questions complémentaires et auquel cas, l'idée, c'est de scruter et creuser l'information.

620            Alors, j'invite d'abord monsieur Claude Gladu, s'il vous plaît, à poser une question.

**M. CLAUDE GLADU :**

625            Monsieur le président, messieurs les commissaires, ma question est à l'effet qu'est-ce que ça va coûter aux citoyens d'Outremont en taxes de développement de la gare de triage. Qu'est-ce que ça coûter, comprenant tout, la connexion aux infrastructures, les rues, ces choses-là?

630 J'ai toujours su à date que ces coûts-là étaient versés par les nouveaux constructeurs. Et les anciens citoyens, ça ne les touchait pas parce qu'eux autres avaient déjà payé leur part pour se brancher aux infrastructures. Est-ce qu'on va avoir une surprise encore une fois comme citoyens d'Outremont sur notre compte de taxes, ce qu'ils nous emmènent? C'est tout.

**LE PRÉSIDENT :**

635 Très bien, monsieur Gladu.

**M. CLAUDE GLADU :**

640 C'est au nom des citoyens, de l'Association des citoyens d'Outremont.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

645 **M. CLAUDE GLADU :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

650 Restez là. On va poser la question à la Ville de Montréal. Est-ce que vous avez fait une étude sur l'influence, l'incidence d'un pareil projet sur le compte de taxes à Outremont?

**M. LUC GAGNON :**

655 L'université a procédé à l'évaluation des coûts de développement du site en termes d'infrastructures et ces coûts-là sont évalués à quelque chose comme 120 M\$. De ce montant-là, il y a déjà le gouvernement du Québec qui a annoncé une contribution de 30 M\$ et des discussions entre l'université et le gouvernement du Canada sont en cours pour essayer d'aller chercher une contribution équivalente du côté des pouvoirs du gouvernement fédéral.

660 Il y a des discussions à venir entre la Ville de Montréal, l'arrondissement et l'université pour la part qu'il reste à développer, donc qui va être consacrée au développement des infrastructures qui va permettre la réalisation du projet sur le site. Donc, à ce moment-ci, la participation ville n'est pas établie.

665 Donc, il n'est pas possible de répondre précisément à cette question-là parce que, évidemment, l'impact des dépenses sur le compte de taxes doit tenir compte de la part ou des montants d'investissement que la Ville devra consacrer à ce projet-là. Et ce coût-là n'est pas

670 encore établi actuellement. Il est en train d'être évalué par nos services techniques.

**LE PRÉSIDENT :**

675 Est-ce que vous me répondez qu'il y a effectivement une part de l'argent qui va être investie par la Ville de Montréal et que cette part-là sera répartie à tous les citoyens de l'arrondissement? Est-ce que c'est ça que vous me dites?

**M. LUC GAGNON :**

680 C'est un peu plus complexe que ça, en fait. Le réaménagement, le redéveloppement des grands équipements comme une cour de triage est une compétence d'agglomération, donc qui est à la charge de l'ensemble des citoyens de l'île de Montréal. Alors, une partie des coûts de développement pourrait – je mets bien au conditionnel parce qu'il faut vraiment voir dans le détail le portrait complet – une partie de ces dépenses-là pourrait être imputée à l'ensemble du budget de l'île de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

690 Vous avez évoqué tantôt 120 M\$ sur les coûts d'infrastructures. Vous avez dit 30 M\$ par le gouvernement du Québec, 30 \$ par le gouvernement d'Ottawa. C'est vos objectifs. L'autre 60 M\$ serait fourni par la Ville de Montréal ou par la Ville de Montréal et l'université?

**M. LUC GAGNON :**

695 C'est en discussion entre la Ville de Montréal et l'université. Il est toujours possible également qu'il y ait d'autres partenariats qui soient développés avec les gouvernements pour couvrir des coûts qui seraient à l'extérieur des enveloppes déjà consenties par ces gouvernements-là.

700 **LE PRÉSIDENT :**

Et donc, la question que pose monsieur Gladu, oui, il est vraisemblable qu'il y ait une augmentation du compte de taxes pour les gens d'Outremont. Mais pour l'instant, vous n'êtes pas capable d'en préciser la grandeur. Est-ce que c'est correct comme reflet?

705

**M. LUC GAGNON :**

710 C'est hautement théorique comme question, quand même. Je comprends qu'il y a un caractère très, très pratique, mais tout dépend évidemment encore une fois des montants que la Ville va consentir pour le développement du site. Et on doit prendre également les retombées en taxes que ce projet-là va apporter.

715 Parce que c'est vrai qu'il y aura donc un investissement de la part de la Ville, une  
dépense, en fait, pour soutenir le développement du site, mais évidemment les bâtiments qui  
vont être construits vont générer des taxes pour la Ville et pour l'arrondissement évidemment, là,  
qui vont contrebalancer dans une certaine mesure les dépenses que la Ville va consentir pour ce  
secteur-là.

720 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Est-ce qu'il y a un commentaire supplémentaire de l'université sur ce point-là?  
Comment vous êtes prêts, vous, à en donner? Dans votre partage avec la Ville de Montréal, est-  
ce qu'on peut savoir comment ça se...

725 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

730 Un élément de réponse, monsieur le président. Nos estimés ne sont qu'à terme une fois  
le projet à maturité. Les retombées pour la Ville de Montréal, en termes d'en lieu de taxes ou de  
taxes générées par la partie résidentielle ou encore de droits de mutation, sont de l'ordre de  
20 M\$ annuellement en revenus supplémentaires du fait du développement du site.

735 Donc, là, évidemment, comme disait monsieur Gagnon, il y a encore des pourparlers  
quant aux modalités. Mais il reste qu'au net, il y a des gains substantiels pour la Ville qui  
devraient, nous semble-t-il, permettre d'amortir les investissements sur un certain nombre  
d'années.

**LE PRÉSIDENT :**

740 On se méfie parfois des recettes améliorées à la Ville si elle dépense plus. Est-ce que le  
20 M\$ de recettes supplémentaires va vouloir dire aussi des dépenses supplémentaires de la part  
de la Ville?

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

745 Il est clair qu'il y aura des dépenses générées, ne serait-ce que parce qu'il y a un réseau  
de rues supplémentaires, donc enlèvement des ordures, déneigement, sécurité, tout ça, mais  
pas à hauteur de 20 M\$. Encore là, il y a des discussions qu'on doit poursuivre avec la Ville pour  
préciser ces détails-là.

750 Mais il est clair qu'au net, il y aura des revenus supplémentaires pour la Ville qui vont  
permettre d'amortir une bonne partie des coûts d'infrastructures, en plus de la confirmation,  
comme le disait monsieur Gagnon, de la participation financière du gouvernement du Québec et,  
on l'espère sous peu, celle du gouvernement fédéral.

755 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Dériger.

760 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Gagnon, peut-être une question concernant le 120 M\$ de coûts pour les infrastructures. On parle à ce moment-là de quoi, d'égouts, d'aqueduc. Est-ce que ça comprend aussi les parcs?

765 **M. LUC GAGNON :**

Oui.

770 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Qu'est-ce que ça comprend comme montant?

**M. LUC GAGNON :**

775 C'est une très bonne question. Oui. C'est un portrait global, encore une fois, c'est l'évaluation qui a été réalisée par l'université, qui est en cours de validation dans mon service, et c'est un coût global pour tout ce qui est des infrastructures. Donc les égouts, les aqueducs, les rues, les parcs qui seront aménagés, l'éventuelle gare de train de banlieue, le viaduc ferroviaire, donc tous les éléments qui permettent de desservir le site et de le rendre développable par  
780 l'université ensuite.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

785 Ça va, monsieur Gladu?

**M. CLAUDE GLADU :**

Non, ça ne va pas du tout.

790

**LE PRÉSIDENT :**

Non?

795 **M. CLAUDE GLADU :**

C'est très difficile à digérer ça. Normalement, les infrastructures doivent être chargées

800 aux nouveaux arrivants qui prennent en charge les rues, les égouts, l'électricité, les communications et rapporter des revenus à la Ville en plus. Et là, on parle qu'il faudrait qu'on paie pour eux autres encore une fois.

805 J'aimerais ça que les gens paient pour moi mon compte de taxes aussi. Ça n'a pas de bon sens que les citoyens soient obligés encore une fois de payer pour une entreprise qui ne fait pas ça gratuitement. L'Université de Montréal, ça coûte de l'argent aller là. Les gens paient pour aller à l'université. Le gouvernement paie aussi. Les citoyens de la municipalité devraient recevoir des revenus et non dépenser des revenus dans ce nouveau développement-là.

**LE PRÉSIDENT :**

810 Là, vous exprimez une opinion, mais on va revenir à la Ville de Montréal. Est-ce que vous dites que dans un projet ordinaire, ce sont les développeurs qui paient les infrastructures?

**M. CLAUDE GLADU :**

815 Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

820 Est-ce que c'est vrai pour la Ville de Montréal, monsieur Gagnon?

**M. LUC GAGNON :**

825 C'est vrai pour les projets autres que les projets institutionnels. Il y a un règlement qui prévoit le partage des coûts et qui prévoit, par exemple, que pour un développement résidentiel, un promoteur va payer les coûts d'infrastructures pour desservir son terrain. Mais ce règlement-là ne s'applique pas aux fonctions universitaires ou aux fonctions, de façon plus large, institutionnelles.

**M. CLAUDE GLADU :**

830 Il faudrait changer le règlement. C'est tout. Parce qu'il n'y en a plus d'argent, le citron est tordu au coton là.

**LE PRÉSIDENT :**

835 Alors, on a eu la réponse.

**M. CLAUDE GLADU :**

840 Merci, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

845 Mais si vous voulez venir nous dire ensuite dans un mémoire votre point de vue d'inciter la  
Ville à changer, ça, vous revenez et vous faites un mémoire. C'est correct?

**M. CLAUDE GLADU :**

850 Je crois que le gouvernement peut créer des règlements et il peut les défaire. C'est son  
pouvoir. Ça fait qu'à un moment donné, il faut voir...

**LE PRÉSIDENT :**

855 Vous avez manifestement un droit de critique que vous exercez.

**M. CLAUDE GLADU :**

Merci beaucoup.

860 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Gladu.

**M. CLAUDE GLADU :**

865 Au revoir.

**LE PRÉSIDENT :**

870 Je vous en prie.  
Madame Christine Hernandez, s'il vous plaît.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

875 Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

880 Bonsoir.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

Christine Hernandez, résidante sur la rue Ducharme, entre Wiseman et Outremont, en

885 plein dans l'axe de circulation particulier. Je vais essayer de poser une première question sur un aspect très technique qui, à mon avis, pour un citoyen moyen comme moi est assez complexe à démêler.

890 La partie réglementaire de la présentation nous mentionne qu'il va y avoir effectivement des modifications de zonage, si je ne me trompe, et qu'en particulier, il y aurait un rezonage sous forme de «Grand équipement institutionnel». Moi, je me demande que ça inclut cette notion de «Grand équipement institutionnel». Est-ce qu'il y a qu'une université qui pourrait s'en prévaloir ou est-ce qu'il pourrait y avoir d'autres types d'institutions, voire d'entreprises privées, qui pourraient s'en prévaloir.

895 Les sous-questions qui viennent, c'est qu'ensuite on parle d'autres zonages de type enseignement et santé. Enseignement, je comprends; santé, ça m'a l'air d'être plus vaste comme dénomination. De même pour espaces publics ouverts. Qu'est-ce que ça inclut?

900 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. On va avoir du chemin à faire. Alors, à la Ville de Montréal, donc, sur quoi s'appliquent les modifications de zonage. Madame dit rester sur la rue Ducharme. Est-ce que ça implique un changement de zonage pour la rue Ducharme? Où sont les changements de zonage prévus?

905 **Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

Ce n'est pas tellement le lieu qui me préoccupe, c'est l'intitulé, notamment «grand», ce que je disais, grand espace...

910 **LE PRÉSIDENT :**

«Grand équipement institutionnel».

915 **Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

Voilà, «Grand équipement institutionnel».

920 **LE PRÉSIDENT :**

Et qui peut s'en prévaloir. Oui, monsieur Gagnon.

**M. LUC GAGNON :**

925 On va vous accompagner dans le cheminement pour récapituler tout ça. On convient que ce n'est pas simple. C'est toujours la partie la plus aride à présenter et à digérer.



930 Je vais demander à Mathieu Bélanger de revenir sur les grands éléments, de faire un petit peu l'exercice donc en termes d'affectation du sol et des changements qui sont prévus au Plan d'urbanisme. Les grandes catégories qui viennent d'être évoquées sont celles du Plan d'urbanisme, mais elles ont un impact également dans la réglementation. Alors, on va distinguer les deux et on va préciser les éléments de réponse pour madame.

935 **M. MATHIEU BÉLANGER :**

Donc, peut-être pour commencer, au niveau de l'affectation du sol, la modification qui est proposée au Plan d'urbanisme, c'est de faire passer l'affectation actuellement résidentielle à une affectation, ce qui est en bleu ici, ce qui est identifié «Grand équipement institutionnel».

940 Ce que comprend l'affectation «Grand équipement institutionnel», de façon exclusive, c'est primo les grands équipements institutionnels, c'est-à-dire l'enseignement, les soins de santé, les sports et la culture, les équipements collectifs ou institutionnels et, troisièmement, les commerces ou les logements qui sont dits complémentaires, c'est-à-dire qui ne sont pas en usage principal.

945 Le Plan d'urbanisme vient finalement donner les grandes lignes de l'affectation du sol. De façon plus précise, la réglementation vient, quant à elle, préciser la série d'usages qui seront autorisés pour chacun, îlot par îlot, de façon beaucoup plus précise.

950 Si on prend, par exemple ici, les îlots qui sont voués à être des pavillons universitaires, les seuls usages qui sont autorisés sur ces îlots-là, c'est espaces publics ouverts et enseignement et santé.

955 La raison pour laquelle le titre de la catégorie d'usages s'intitule «enseignement et santé», c'est que le règlement particulier pour le site du triage Outremont reprend les grandes catégories qui font déjà partie du règlement de zonage de l'arrondissement. C'est-à-dire que dans le règlement de zonage de l'arrondissement, il n'y a pas de distinction entre enseignement et santé.

960 Pour ce qui est des espaces publics ouverts, ça inclut à la fois les parcs de propriété municipale et les espaces gazonnés, par exemple, qui peuvent se retrouver entre deux pavillons universitaires.

**LE PRÉSIDENT :**

965 Alors, là, vous nous répondez que sur le Plan d'urbanisme, la catégorie «Grand équipement» correspond à certaines choses et que les deux autres catégories identifiées, enseignement et santé, espaces publics ouverts, appartiennent eux à la réglementation qui serait changée.

970 **M. MATHIEU BÉLANGER :**

Exactement. C'est une question d'échelle. Le meilleur exemple, la meilleure métaphore pour distinguer la réglementation du Plan d'urbanisme, c'est un petit peu à l'image des poupées russes, la réglementation d'urbanisme étant très précise à l'intérieur d'un ensemble plus grand, qui est le Plan d'urbanisme.

975 **LE PRÉSIDENT :**

Mais là-dedans, la question que madame a posée, c'est qui peut se prévaloir de la catégorie «Grand équipement institutionnel». Est-ce que, par exemple, des compagnies privées peuvent se prévaloir de ça?

**M. MATHIEU BÉLANGER :**

985 Non. En fait, ça va avec l'usage. Si, à titre d'exemple, une compagnie privée décide de se construire un stade olympique, c'est un grand équipement institutionnel.

**LE PRÉSIDENT :**

990 La catégorie donc ne relève pas de la nature du promoteur, mais de la chose elle-même.

**M. LUC GAGNON :**

995 On parle bien, oui, effectivement de la nature de l'usage qui va être exercé. Ce qu'il faut comprendre derrière ça, évidemment ce n'est pas l'exercice d'un usage commercial, c'est l'exercice d'un usage institutionnel.

1000 Donc, une institution qui s'implante pour faire de la recherche, pour faire de l'enseignement serait autorisée, peu importe qui ce soit, l'Université de Montréal ou, malgré tout le respect de mes amis d'en face, une autre université qui pourrait s'implanter là.

Donc, c'est un cadre réglementaire qui s'applique au site indépendamment du propriétaire.

1005 **LE PRÉSIDENT :**

Et les quatre catégories que vous avez annoncées, c'est: enseignement, santé, sports et culture.

1010 **M. MATHIEU BÉLANGER :**

Dans les composantes de l'affectation «Grand équipement institutionnel», c'est l'enseignement, soins de santé, sports et culture. Peut-être pour être plus précis, au niveau de la description de la catégorie qui en est fait dans le Plan d'urbanisme, c'est:

1015

*Aire comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.*

1020 Donc, pour répondre précisément à la question, il n'est pas fait état du caractère public ou privé du propriétaire de l'équipement.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

1025

Je vais être un peu plus spécifique sur ma question.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

1030

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

1035 En particulier sur l'usage enseignement et santé, je comprends qu'actuellement les bâtiments qui sont prévus dans une échéance de dix à vingt ans à usage universitaire pourraient donc changer d'usage à partir du moment où il y a acceptation de la modification de l'usage et que, par exemple, il pourrait y avoir des entreprises privées qui viendraient mettre là des laboratoires de recherche privés.

Ma question n'est pas claire? Je peux la reformuler.

1040

**LE PRÉSIDENT :**

Ça me semble cohérent avec ce qui a été dit. Je pense que la réponse implicite est oui. Allez-y.

1045

**M. LUC GAGNON :**

Alors, oui, un centre de recherche, qu'il soit public ou privé, serait autorisé, mais dans la mesure où il est lié à une fonction d'enseignement ou de recherche universitaire.

1050

Donc, on ne pourrait pas, par exemple, implanter là un centre de recherche industriel ou de la production, par exemple, de médicaments. De la production pharmaceutique, par

exemple, ne serait pas autorisée sur un site comme ça, dans un zonage comme ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1055

Très bien. Université de Montréal, est-ce que dans les planifications que vous avez, vous envisagez des partenaires à proximité du site entrevu dans le sens de lien industriel, par exemple, ou de recherche appliquée? Est-ce qu'il y a des travaux qui sont faits dans ce sens-là de votre part?

1060

**M. LUC VINET :**

Non, il n'y a pas de travaux précis. La réponse est non, pour l'instant, il n'y a rien de tel. Mais pour être le plus transparent possible, il y a, par exemple, sur le campus actuel des espaces d'incubation.

1065

Une des responsabilités de l'université est aussi de transférer le produit de l'innovation pour que la société dans son entier puisse en bénéficier. Et pour faire ce passage donc de la découverte universitaire vers le monde industriel, on trouve dans certains endroits, dans certaines universités, c'est le cas présentement sur le campus, des espaces d'incubation pour permettre aux entreprises en démarrage de croître.

1070

Alors, il n'y a pas rien de tel prévu. Néanmoins, comme on trouve de tels espaces présentement, je ne voudrais pas l'exclure. Mais c'est fait là dans un esprit d'apport social et pour des fins d'essaimage. Et au moment où ces entreprises justement ont été incubées et atteignent des vitesses, ils peuvent voler de leurs propres ailes, ce n'est pas sur les sites universitaires que ça se produit.

1075

**LE PRÉSIDENT :**

1080

Merci. Ça va, madame?

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

1085

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez une deuxième question?

1090

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

Oui, mais je ne voudrais pas mobiliser l'espace. Vous considérez que je n'ai posé qu'une question pour l'instant?

1095

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous ai dit que j'avais une conception large de la question, mais je pense que la question était très cohérente et que c'est une question.

1100

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

Alors, je vais poser une autre question dans ce cas-là.

1105

**LE PRÉSIDENT :**

Si elle est aussi simple que la première.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

1110

Je vais essayer. Non, mais elle va être plus simple.

1115

En relation avec les stationnements, on nous parle actuellement de 1 000 stationnements, donc 50 % de moins que les exigences habituelles. Mais lorsqu'on gratte un petit peu plus, on se rend compte qu'on a, oui, 1 000 stationnements sur la partie «Grand équipement institutionnel», mais on en trouve aussi 800 liés aux résidences, aux logements qui vont se déployer au sud. Et puis on en trouve aussi, en questionnant un peu plus, du côté du viaduc Rockland. Puis si on questionne un peu plus, on se rend compte de cette façon qu'il y a aussi beaucoup de stationnements actuellement du côté de Beaumont.

1120

Alors, le total réel de stationnements, il est de combien?

**LE PRÉSIDENT :**

1125

Alors, l'Université de Montréal.

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

1130

Si vous permettez, monsieur le président, on demanderait à Suzanne Demeules, notre experte en circulation, de préciser l'aspect technique en question.

**LE PRÉSIDENT :**

1135

Merci. Alors, madame Demeules.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

1140 Oui. Bonsoir. Alors, les stationnements sous les édifices de l'université, on en compte 1 000 unités, comme vous disiez. Ça, c'est à terme vraiment, après les vingt ans d'évolution du site. Et comme disait monsieur Vinet dans la présentation, ceci représente 50 % du nombre qu'exige la réglementation de l'arrondissement.

1145 Sous les unités de logement, donc l'offre en stationnement est d'une unité par logement. Donc, on compte 816 unités de stationnement. Sur rue, on a avec la nouvelle grille de rues environ 500 nouvelles cases de stationnement sur rue qui seront rendues disponibles et 65 cases précisément sous le viaduc. Donc, ça fait le total de l'ensemble du projet.

1150 Ce que vous voyez sur l'acétate, ça localise en bleu les stationnements de l'Université de Montréal et en vert les stationnements sous le viaduc. Et vous avez également le stationnement du Centre communautaire intergénérationnel.

**LE PRÉSIDENT :**

1155 Maintenant, madame posait la question: est-ce qu'il y aura aussi un effet de débordement du stationnement sur la rue au nord...

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

1160 Beaumont.

**LE PRÉSIDENT :**

1165 ... Beaumont. Il y a déjà un centre commercial sur Beaumont. Est-ce que vos prévisions indiquent un achalandage accru de ce côté-là?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

1170 En fait, au nord de la voie ferrée, actuellement, il y a déjà des vignettes qu'on appelle les SRRR, les vignettes réservées aux résidants, donc qui restreint et qui protège en quelque sorte le stationnement pour les résidants, l'espace sur rue.

1175 Au nord, il y a seulement deux rues qui ne bénéficient pas de cette réglementation et ça fait partie d'une de nos mesures de mitigation, une de nos recommandations, de voir, selon l'évolution des besoins, s'il n'y avait pas lieu d'ajouter le système de vignette sur les deux rues où on a absence de réglementation. Et une autre mesure de mitigation est d'appliquer ce même système de vignette au sud dans la nouvelle grille de rues de sorte à protéger les résidants aussi actuels.

**LE PRÉSIDENT :**

1180

Mais sur ce point-là, il n'y a pas de décision de prise encore. On est trop loin pour prendre une décision.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

1185

Voilà, oui, c'est à titre de recommandation. C'est à l'arrondissement aussi de...

**LE PRÉSIDENT :**

1190

Si je fais le total des nouvelles cases sur le territoire étudié, on parle de 1 816 plus 500 plus 65, donc 2 381. Est-ce que mon chiffre est correct? 1 000 plus 816 plus 500 plus 65.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

1195

Le 65 est existant, il est juste relocalisé.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

1200

Mais je n'ai pas eu de réponse sur le nombre de stationnements qu'il y a également du côté de Beaumont dans l'espace commercial. Vous ne savez pas?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

1205

Ce n'est pas une donnée qu'on a de disponible.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

1210

Parce que le questionnement qui émerge de ce calcul-là, c'est que vous nous parlez effectivement d'un projet très orienté développement durable, mais on se rend compte qu'on a énormément quand même des stationnements qui sont soit existants, soit rajoutés et que c'est aussi un incitatif à venir en voiture sur le site.

**LE PRÉSIDENT :**

1215

Est-ce que vous avez des données sur la capacité de stationnement sur Beaumont des espaces commerciaux qui sont déjà là, il y a déjà un centre commercial, pour répondre à la question de madame?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

1220

Ces relevés-là n'ont pas fait état d'analyse et ce n'est pas disponible. Le taux d'utilisation de ces espaces-là n'a pas été relevé. Par contre, c'est vraiment des stationnements à l'usage des commerces qui sont là actuellement.

1225

Ce que je peux ajouter, c'est qu'il y a déjà un système de protection en place tout près du bâtiment de la Clinique René-Laennec. Il y a déjà un système de guérite qui permet de réserver les cases de stationnement pour leur clientèle et leurs employés. Donc, eux, en quelque sorte, ont déjà pris des mesures pour protéger leur espace de stationnement.

1230

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1235

Merci, madame.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1240

Peut-être une question concernant le stationnement. Quelle est la réglementation pour le stationnement sur rue qui est prévue? Est-ce que c'est une réglementation de courte durée? Parcomètres? De quelle façon est-ce que ça va être géré?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

1245

Donc, ce que vous voyez à l'écran, c'est à titre d'ébauche. Donc, c'est une recommandation sous le même principe qu'actuellement. Sur le campus actuel, on retrouve également un secteur résidentiel aux abords. Donc, à titre comparatif, on s'est inspirés de cette réglementation-là.

1250

Alors, entre autres, ce qui pourrait être implanté, ce que vous voyez en vert, ce serait le stationnement permis sans restriction, si on veut, d'heures, donc permis pour l'usage, si on veut, de la clientèle universitaire.

1255

Ce que vous voyez en jaune, ce serait le stationnement réservé avec des vignettes et cette fois-là pour protéger les résidents lors de leur arrivée, lors du retour au travail, donc avec restriction d'heures. Ces stationnements seraient réservés de 16 h à 23 h.

1260

Et en bleu, ce que vous voyez, ce serait aussi un règlement pour protéger les résidents, mais cette fois-ci de 18 h à 23 h.



Et ce que vous voyez en rouge, principalement près des parcs, ce sont les espaces complètement interdits de stationner sur rue.

1265 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1270

Merci. Alors, j'invite monsieur Pierre-Yves Pau, s'il vous plaît.

Je vous rappelle que si vous voulez poser des questions, vous vous inscrivez auprès de notre secrétariat.

1275

**M. PIERRE-YVES PAU :**

Bonsoir, monsieur le président.

1280 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir.

**M. PIERRE-YVES PAU :**

1285

Bonsoir, messieurs les commissaires. Pierre-Yves Pau. Je suis résidant de l'avenue Dollard.

1290

Ma première question est la suivante. Considérant la vocation environnementale et exemplaire du projet, considérant le Protocole de Kyoto, considérant la stratégie municipale qui consiste à limiter le déplacement en automobile en direction du centre-ville et à favoriser le transport en commun, et considérant également que le site est exceptionnellement bien desservi à ce chapitre, ne serait-il pas logique tout simplement de condamner tout accès au site par le sud, c'est-à-dire par les avenues Outremont en particulier et Stuart, de la même façon que cela est d'ailleurs prévu à partir de l'avenue Dollard, sauf pour les véhicules d'urgence, et à autoriser seulement en provenance du sud l'accès à pied ou par transport actif, ce qui serait une façon tout à fait compatible avec les objectifs mis de l'avant par le projet de limiter, de poser un geste quant à la vocation verte du projet.

1295

1300 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Université de Montréal, est-ce que vous avez envisagé une hypothèse comme celle que suggère monsieur Pau?

1305 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

L'objectif initial était de réduire au minimum effectivement la circulation véhiculaire. Ceci dit, il y avait quand même des exigences minimales d'accès et de fluidité pour le site.

1310 De façon peut-être plus précise, je demanderais encore une fois à nos spécialistes de circulation d'expliquer plus en détail le plan proposé.

**LE PRÉSIDENT :**

1315 Est-ce que vous avez étudié une hypothèse comme celle que monsieur Pau soulève?

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

Oui.

1320

**LE PRÉSIDENT :**

Vous l'avez étudiée?

1325 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

Oui. Bien, on a envisagé... le plan proposé limite au maximum les accès véhiculaires. Ce qu'on nous dit, c'est que c'est difficile, voire impossible d'aller, en termes d'accès, au-delà de ce qui est proposé, de limiter davantage.

1330

**LE PRÉSIDENT :**

Pourquoi? Qui vous a dit que c'était impossible?

1335 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

C'est pour ça que là, je me tourne vers nos experts.

**LE PRÉSIDENT :**

1340

Très bien. Alors, ça va. Oui, madame.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

1345 Peut-être que je pourrais demander de me mettre la page 41.

Donc, en tout début, on a établi des objectifs de desserte pour le site, et je vais vous faire part de l'ensemble des objectifs, et c'est dans ce cadre-là qu'on a bâti le réseau routier et planifié de façon stratégique l'ensemble des liens du réseau qui desservira l'université.

1350

Donc, c'est d'inciter l'utilisation du transport en commun et de vraiment capitaliser sur les équipements qui sont déjà en place. Donc, on sait que le site a les deux stations de métro Acadie, Outremont, à proximité, à distance de marche. On a parlé de l'implantation d'une future gare également.

1355

Aussi, on peut bénéficier de cette opportunité parce que les gens qui vont se destiner au site n'ont pas actuellement d'habitude de déplacement. Ils vont aller dans un nouvel endroit. Donc, le premier objectif, c'est de leur donner tout de suite de bonnes habitudes de déplacement en les incitant à utiliser le transport en commun.

1360

Le deuxième objectif était de minimiser les impacts sur la circulation, et l'objectif sous-jacent, la façon de le faire, c'est de vraiment favoriser une diffusion de mouvements en offrant des portes d'entrées, différentes portes d'entrée. C'est sûr si on vient fermer complètement le sud, on vient limiter cette diffusion de déplacements là.

1365

Le prochain objectif était de positionner de façon stratégique les accès vers le stationnement, de façon à limiter l'infiltration dans le quartier résidentiel et d'adopter une signalisation d'acheminement vers les lieux d'intérêt, donc vers les pavillons de l'université, vers les stationnements.

1370

La signalisation d'acheminement, c'est vraiment la signalisation qui dirige les usagers vers un lieu. Donc, en ce sens, si on vient limiter complètement l'accès vers le sud, on incite d'une façon les gens à se trouver un nouveau chemin et à déborder sur d'autres réseaux, et de faire l'effet domino, d'aller faire du transit dans d'autres rues. Donc, le développement du site, de façon stratégique...

1375

Peut-être que cette fois-ci, vous pourriez me mettre les accès. Donc, dans les premières pages que monsieur Vinet a présentées, la 20, c'est pour ça que vous voyez à l'écran les principales portes d'entrée qui sont Beaubien. Donc, on vient ajouter la promenade. La promenade va en quelque sorte venir délester quand même le réseau actuel. On sait que Ducharme vient faire un peu de soupape à Van Horne qui est très achalandée actuellement, et il y a un débordement vers Ducharme. Donc, la promenade viendra en quelque sorte délester et soulager ces rues-là.

1380

En offrant une nouvelle porte d'entrée aussi, on vient soulager le réseau local, parce qu'on offre la possibilité de tourner à gauche vers Beaubien et entrer par la promenade, chose qu'on ne peut pas faire à Van Horne, par exemple. Donc, on utilise le réseau supérieur d'abord,

1385

on favorise le réseau supérieur. On lui donne de la capacité suffisante pour acheminer nos gens.

1390 La deuxième porte d'entrée est vers le nord, Rockland, donc qui sert aussi à diffuser notre circulation vers nos portes d'entrée qui sont Bates.

1395 Donc, je reviens à la nécessité d'offrir les différentes portes pour ne pas surcharger les rues locales et profiter vraiment du réseau artériel et du réseau collecteur, les collectrices qui sont existantes actuellement.

**LE PRÉSIDENT :**

1400 Monsieur Pau ne semble pas opposé à votre projet. Il a eu des phrases assez élogieuses à son égard. Mais ce qu'il vous demande, c'est est-ce que l'exercice aurait pu être mené encore de manière plus radicale pour interdire tout trafic, sauf le transport actif, dit-il, et l'accès aux véhicules d'urgence. Est-ce que vous auriez pu aller plus loin dans votre concept de restriction du trafic?

1405 **M. PIERRE-YVES PAU :**

C'est exactement ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1410 Est-ce que vous l'avez étudié? Est-ce que vous l'avez envisagé? Et lui demande: peut-on aller encore plus loin dans ce sens-là?

**M. PIERRE-YVES PAU :**

1415 En sachant que la nature a horreur du vide et qu'une rue se remplit à capacité et après elle arrête de se remplir. Donc, la limitation de la capacité de transit des voies constitue une méthode radicale effectivement, utilisée d'ailleurs dans de nombreuses villes vertes pour réduire l'utilisation de l'automobile et les gaz à effet de serre.

1420

**LE PRÉSIDENT :**

C'est pour ça que j'ai reposé, reformulé la question.

1425 **Mme SUZANNE DEMEULES :**

De façon très spécifique, à savoir si on a étudié de ne pas ouvrir Outremont, Stuart, de cette façon-là, non, on ne l'a pas étudié de façon aussi radicale. Par contre, nos analyses sont

1430 une série d'itérations et de simulations qui mènent à un réseau optimal. Donc, si vous enlevez un  
des liens, vous allez surcharger d'autres liens et on ne se retrouvera pas avec un réseau optimal.  
On va se retrouver avec un réseau un peu déséquilibré.

1435 Donc, on est arrivés avec cette proposition-là à un réseau où on pouvait avoir les  
meilleures conditions de circulation ou de conserver le plus possible les conditions de circulation  
actuelles sans trop détériorer les conditions de circulation.

**LE PRÉSIDENT :**

1440 Alors, est-ce que je fausse votre pensée en disant que votre réponse signifie que vous  
n'êtes pas allés dans une option radicale à cet endroit-là parce que ça aurait débalancé le réseau  
dans son ensemble. C'est ça votre réponse?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

1445 Effectivement. Et si on rentre dans un discours de pollution, c'est sûr qu'en file d'attente et  
les véhicules en attente polluent et je pourrais dire que nos logiciels font ces analyses-là  
également. Donc, plus les conditions de circulation sont bonnes, plus les conditions  
d'échappement ou de pollution sont diminuées.

1450 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Pau.

**M. PIERRE-YVES PAU :**

1455 Merci. Ma deuxième question. C'est que considérant le fait que le remblaiement le long  
de l'avenue Beaubien va faire disparaître le dénivelé du terrain actuel qui permet un ruissellement  
vers le nord, considérant aussi l'historique d'inondation des sous-sols dans le secteur  
Outremont/Ducharme/de l'Épée, considérant aussi l'expérience de l'inondation de l'échangeur  
1460 l'Acadie, la vétusté des infrastructures pluviales de la Ville de Montréal, quelles sont les études  
qui ont été entreprises ou qui seront entreprises pour s'assurer que la disparition de ce dénivelé ne  
créera pas un bassin d'accumulation supplémentaire dans le secteur Outremont/Ducharme et  
donc, une situation d'inondation chronique. Et si ça devait être le cas, quel est le plan B.

1465 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alors, l'Université de Montréal d'abord, puis on ira ensuite en retour à la Ville de  
Montréal.

1470 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

Si vous me permettez encore une fois peut-être une réponse d'abord générale et je demanderai à mes collègues de préciser.

1475 L'engagement que nous avons pris eu égard au développement durable, notamment, est de faire en sorte que ce qui sera généré par le site va rester sur le site. Donc, en termes d'eau grise, par exemple l'eau de pluie, on entend réutiliser nos eaux de pluie, faire des bâtiments avec la certification LEED, de sorte de ne pas surcharger, malgré la construction nouvelle, ne pas surcharger les réseaux plus qu'ils ne le sont actuellement. Donc, il n'y aura pas d'ajout ou de  
1480 surcharge additionnelle due à la présence du campus.

Pour ce qui est du dénivelé, je demanderais peut-être à monsieur Pépin de notre firme d'ingénieurs de préciser un petit peu plus.

1485 **M. YVES PÉPIN :**

Au niveau de la rétention des eaux parce que, nous autres, ce qu'on envisage, c'est une rétention des eaux pluviales, donc la façon dont le projet est envisagé, c'est que le débit après développement ne devra pas dépasser le débit avant développement. Donc, on veut vraiment  
1490 restreindre. On ne veut pas créer d'impact négatif sur les réseaux existants. Donc, on va faire ça avec l'aménagement de divers bassins de rétention qui vont être faits en amont du réseau d'égouts existant.

**LE PRÉSIDENT :**

1495 Dites-moi, monsieur, est-ce que la prémisse que pose monsieur Pau à propos de l'enlèvement du remblai Beaubien, est-ce que ça risque d'amener un surplus d'eau qui n'est pas déjà sur le site?

1500 **M. PIERRE-YVES PAU :**

Si je peux me permettre, monsieur le président...

**LE PRÉSIDENT :**

1505 Oui.

**M. PIERRE-YVES PAU :**

1510 En fait, je crois que monsieur l'ingénieur n'a pas compris ma question. Je ne m'inquiète pas ici de l'eau qui est générée sur le site. Je m'inquiète de l'eau qui est en provenance de

ruissellement, en provenance du nord, donc de la montagne, qui actuellement traverse le site et ruisselle vers le nord par gravité et qui ne pourra plus ruisseler de cette façon, être drainée puisque la pente aura disparu. C'est ça qui m'inquiète.

1515

**M. YVES PÉPIN :**

De ce côté-là, il y a des provisions budgétaires qui ont été faites de façon à capter ces eaux-là et à les amener dans des bassins de rétention qui seraient localisés au niveau de la voie centrale. Donc, ce qu'on voudrait faire, c'est qu'au niveau, par exemple, de la rue Ducharme, où il va avoir des excédents d'eau qui pourraient ruisseler, on voudrait capter ces eaux-là et les diriger vers des bassins de rétention qui seraient aménagés dans la voie centrale avant de rejeter un débit qui serait régularisé vers les collecteurs existants.

1520

1525

**M. PIERRE-YVES PAU :**

Est-ce que je peux vous demander sous quelle enveloppe budgétaire ces infrastructures sont envisagées?

1530

**M. YVES PÉPIN :**

Ça fait partie des coûts de 120 M\$ qu'on parlait tantôt, que monsieur Gagnon parlait. C'est inclus dans ces coûts-là.

1535

**M. PIERRE-YVES PAU :**

Merci beaucoup.

1540

**LE PRÉSIDENT :**

Restez là. On va aller voir la Ville de Montréal maintenant. Est-ce que vous confirmez les propos tenus par l'université sur les projets entrevus?

1545

**M. LUC GAGNON :**

Tout à fait. Je confirme ce qui vient d'être dit, monsieur le président. Effectivement, il y a une grande partie de cette réponse-là qui est liée à l'approche environnementale qui est mise de l'avant par l'université.

1550

Donc, à travers l'aménagement du site, à travers l'aménagement de bassins de rétention, l'objectif de l'université, ce qui est confirmé dans le règlement qui est mis de l'avant ce soir, c'est que l'ajout de ce développement-là n'imposera aucune pression supplémentaire sur les infrastructures locales. De la même façon, l'écoulement naturel des eaux vers le triage.

1555 Donc, on comprend que le triage actuellement joue une forme de bassin de rétention et ce rôle-là va être remplacé par des bassins de rétention qui vont être aménagés sous la grande esplanade. On parle de deux bassins à cette étape-ci.

1560 Pour répondre à la question qui était posée tout à l'heure, il y a effectivement une étude qui est en voie d'être lancée tout, tout prochainement, une étude hydraulique qui va préciser exactement l'étendue de ces bassins-là, de façon évidemment à ce qu'il n'y ait pas d'impact ou une pression supplémentaire sur les infrastructures locales.

**LE PRÉSIDENT :**

1565 C'est parce que monsieur Pau a évoqué le fait qu'il y a déjà actuellement, il y a eu des événements d'inondation de sous-sol. Quelles sont les garanties qu'on a qu'il n'y aura pas augmentation des inondations de sous-sol?

**M. LUC GAGNON :**

1570 Les garanties sont celles que je vous ai données justement. C'est-à-dire que dans l'aménagement du site, il est prévu soit par l'implantation des bâtiments, l'aménagement des espaces verts, donc la réduction des surfaces minéralisées, également par la présence des bassins de rétention, toutes les mesures vont être mises en place pour qu'il n'y ait pas d'impact supplémentaire sur le réseau actuel.

1575 Et ce que je voudrais ajouter également, c'est que la Ville n'est pas toute seule évidemment là-dessus. Quand un projet prévoit l'aménagement ou la construction de nouvelles infrastructures souterraines, évidemment le ministère de l'Environnement doit approuver chacun de ces raccordements-là et évidemment en partageant ces mêmes préoccupations-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1585 Est-ce que le ministère de l'Environnement fera des consultations si jamais il y avait un réaménagement des conduites à faire? Savez-vous s'il y a une procédure qui est prévue?

**M. LUC GAGNON :**

1590 Il me semble que non, il n'y a pas de consultation par le ministère de l'Environnement.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Ça va, monsieur Pau.

1595 **M. PIERRE-YVES PAU :**

Merci beaucoup.



**LE PRÉSIDENT :**

1600

Merci.

Alors, j'invite monsieur Gaëtan Dimariya, s'il vous plaît.

**M. GAËTAN DIMARIYA :**

1605

Bonjour, monsieur le président. Gaëtan Dimariya.

Nous avons un commerce sur la rue Durocher entre Atlantic et Beaubien, côté est. Suite à ce projet-ci, le zonage devrait changer mixte commercial-résidentiel. Actuellement, nous autres, on a notre commerce là. Est-ce que du fait que le zonage change, est-ce qu'on peut continuer à faire notre commerce, notre occupation?

1610

**LE PRÉSIDENT :**

Votre commerce est un commerce de quoi?

1615

**M. GAËTAN DIMARIYA :**

C'est une cour d'entrepreneur.

1620

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, on va aller vérifier avec la Ville de Montréal, s'il vous plaît. Donc, on évoque le secteur Durocher/Atlantic/Beaubien et expliquez-nous la modification de zonage qui est prévue, et quel est l'impact de cela sur les activités commerciales de monsieur Dimariya.

1625

**M. LUC GAGNON :**

C'est une préoccupation qui est très, très légitime. On la comprend très bien. Donc, dans tous les cas où un usage qui est exercé se retrouverait interdit par une nouvelle réglementation, par une modification réglementaire, cet usage-là demeure protégé par droits acquis. Donc, il est possible de continuer à exercer cet usage-là. Il n'y a pas de fermeture. Il n'y a pas d'expropriation. Donc, cet usage-là demeure protégé par ses droits acquis, il peut continuer à être exploité aussi longtemps que le commerce existe.

1630

**M. GAËTAN DIMARIYA :**

Ma deuxième question est que...

1635

**LE PRÉSIDENT :**

1640

Vous vous adressez à moi.

**M. GAËTAN DIMARIYA :**

Excusez, monsieur le président.

1645

**LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas grave. C'est juste parce que des fois on s'enflamme.

1650

**M. GAËTAN DIMARIYA :**

Ma deuxième question, c'est que puisque le zonage va changer à résidentiel et commercial, est-ce que notre compte de taxes va augmenter? Disons, mettons-les tout de suite en partant, une fois que le zonage est changé, de quelle façon ça va nous affecter au point de vue compte de taxes?

1655

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Est-ce que le changement de zonage va impliquer un changement de taxation au niveau municipal.

1660

**M. LUC GAGNON :**

Le changement de zonage n'a pas d'impact sur la taxation foncière. Évidemment, c'est un ensemble de paramètres, considérant la valeur des propriétés autour qui peut monter, par exemple, ou l'état du bâtiment. Ce sont ces paramètres-là qui vont avoir un impact sur le compte de taxes foncières.

1665

**LE PRÉSIDENT :**

Mais qu'il soit dans un zonage résidentiel ou un zonage commercial ou industriel, fondamentalement, ça ne change pas son compte de taxes comme tel.

1670

**M. LUC GAGNON :**

Dans ce cas-là particulier, non.

1675

**M. GAËTAN DIMARIYA :**

Merci beaucoup, monsieur le président.

1680

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur.

1685 Alors, j'invite monsieur Jean-Marc Corbeil, s'il vous plaît.

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

1690 Bonsoir, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir!

1695 **M. JEAN-MARC CORBEIL :**

Écoutez, je vais reposer en quelque sorte d'une manière dérivée les questions que monsieur Pau et madame Hernandez ont soulevé à propos de la circulation, stationnement.

1700 J'ai bien entendu l'explication de type réseautique pour essayer d'avoir le réseau optimal de circulation, mais je ne comprends pas du point de vue mathématique la question de l'offre et de la demande liée au réseau routier.

1705 Donc, je me pose la question : pourquoi y a-t-il 500 places, donc une offre de stationnement qui n'est pas liée directement au stationnement universitaire, donc sous immeuble si vous voulez, ni au stationnement lié au nouveau secteur résidentiel créé, mais bien un secteur sur rue qui évidemment incite l'utilisation de la voiture plutôt que ce qui est préconisé comme principe, c'est-à-dire de favoriser les modes de transport alternatifs.

1710 De la même façon, je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas d'offre d'accès piétonnier complet, disons, entre la station Outremont et la station Acadie par l'axe Wiseman. C'est-à-dire que l'axe Wiseman n'est pas prévu pour être un axe piétonnier complet, mais bien un axe partagé.

1715 Donc, là, on voit qu'il y a quand même, enfin, je soulève la question, mais il y a comme une dichotomie entre le discours d'offre ou d'incitation, si vous voulez, au mode alternatif de transport en commun plutôt que la voiture, alors qu'il y a une offre de stationnement qui est patente, 500 places de plus, et également un manque évident dans l'offre d'axe piétonnier réel.

1720 De la même façon, pourquoi l'allée principale se trouve à être encore là une offre de voie routière qui intercepte les piétons, qui normalement devraient circuler dans ces lieux-là d'une manière totalement... sans encombre mécanique que cause l'automobile.

On est sur un campus universitaire du XX1e siècle. Excusez, je précise, du XX1e siècle. On ne sait même pas jusqu'à quand les voitures vont pouvoir circuler. Donc, je veux

1725 savoir pourquoi l'offre et la demande... sur quel modèle mathématique on se fie là. Puis je veux une réponse d'ingénieur à ce sujet-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1730 Très bien. Donc, il y a deux éléments à votre question, les 500 places supplémentaires, et l'axe Wiseman, pourquoi on ne le fait pas piétonnier. Alors, Université de Montréal, s'il vous plaît.

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

1735 Oui, peut-être une première réponse sur l'axe Wiseman. Il faut bien noter qu'à partir de la promenade, l'axe Wiseman va être piétonnier. Au sud de la promenade, c'est l'avenue Wiseman existante. Donc, évidemment, là ce sera partagé piétons-voitures. Mais à partir de la promenade, la continuité qui est créée par le projet, elle sera exclusivement piétonne à partir  
1740 donc de la promenade jusqu'à la passerelle pour rejoindre le métro l'Acadie. Donc, ça répond à la première dimension de la question.

Pour ce qui est de l'offre de stationnement, on pourra laisser nos experts répondre sur le modèle mathématique. Je vous dirais d'emblée simplement au niveau du principe, l'université est  
1745 tout à fait ouverte à réduire encore davantage l'offre de stationnement. Le projet qui est présenté, déjà on l'a réduit par rapport à ce qui aurait été initialement exigé de 50 %. Ce qui est soumis aujourd'hui est le fruit de discussions avec les professionnels de circulation de la Ville et les nôtres. Mais nous, on n'a pas d'a priori quant au nombre de stationnements. Ça pourrait être encore  
1750 moindre du point de vue de l'institution. Maintenant, il faut répondre aussi au besoin de desserte, notamment du secteur parcs et du secteur communautaire.

Sur ce, pour ce qui est de la question sur le volet du modèle mathématique, je demanderais encore une fois à madame Demeules de répondre.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

Donc, en termes théoriques, les calculs ont été basés sur les données de répartition modale actuelles sur le campus de l'Université de Montréal. Donc, ce qui nous a été fourni  
1760 comme données, c'est que, actuellement, près de 60 % de la clientèle de l'université utilise le transport en commun ou le mode actif, la marche, le vélo, pour se rendre à l'université et il demeure un 35 % - 40 % qui utilise l'automobile. Donc, connaissant ces ratios-là et connaissant la future population qui va se rendre au campus, c'est de cette façon-là qu'on a établi la demande.

Donc, c'est sûr que nous, on a établi la demande à terme à l'ultime. Donc, l'offre de  
1765 1 000 et l'offre de 500 venaient combler totalement les besoins. Donc, on avait adéquation.

1770 Par contre, on vous parle d'un projet qui est évolutif. Donc, si on se rend compte que toutes les mesures incitatives vers le transport en commun, donc s'il y a augmentation du taux de l'utilisation du transport en commun ou du mode actif, donc ça va diminuer les besoins de l'auto et l'université à ce moment-là bénéficiera d'une épargne de coûts de construire des cases de stationnement souterraines.

1775 Par contre, l'offre sur rue, je pense que peut-être à ce moment-là l'arrondissement serait plus en mesure de répondre sur la réglementation qu'ils vont appliquer sur l'usage de la rue. Je pense que je peux laisser la parole à l'arrondissement au niveau de la réglementation.

**LE PRÉSIDENT :**

1780 On va s'en charger, madame.

**M. LUC VINET :**

Monsieur le président, il y a monsieur Dufresne qui aimerait ajouter un complément.

1785 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Dufresne.

**M. MICHEL DUFRESNE :**

1790 Bonsoir. Je veux peut-être juste ajouter au niveau de peut-être qualitatif que strictement quantitatif du point de vue d'inciter ce qu'on appelle les circulations actives ou transport actif et c'est des choix qui ont été faits au cours des discussions.

1795 Dans un premier temps, au niveau de la promenade, les voies de circulation, ce qu'il faut peut-être retenir, c'est qu'il y a une seule voie de circulation dans chaque direction qui a été retenue comme concept d'aménagement de chaussée. À l'intérieur de cette voie-là, il y a une piste cyclable côté parc et il n'y a qu'un seul stationnement côté bâtiment.

1800 Donc, en d'autres termes, on a essayé le plus possible quand même de réduire l'offre en stationnement sur rue et on pense sur toute la longueur de cette promenade-là où ce n'est qu'un seul côté qu'on a privilégié pour du stationnement, et c'est plutôt piste cyclable, trottoir large qui est préconisé.

1805 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous l'avez retenu cette hypothèse-là sous la pression de la Ville de Montréal ou à cause des critères de la Ville de Montréal, ou de votre propre décision?

1810 **M. MICHEL DUFRESNE :**

De la décision de l'université de favoriser le transport actif, de faire en sorte qu'on privilégie...

1815 J'aimerais peut-être revenir à la diapo, celle où on voit les réseaux piétons, la 18. Alors, comme on l'a expliqué, on voit quand même que ce qu'on a privilégié, c'est... bon, il y a une circulation évidemment véhiculaire côté sud de l'esplanade. C'est à peu près les conditions qu'on retrouve actuellement, puisque l'ancienne division est ici. Donc, ces rues-là sont existantes. On les a prolongées jusqu'à l'esplanade. Tandis que toute la partie nord en bleu, c'est piétons  
1820 uniquement ou cyclistes.

Donc, à part les deux accès qu'on vous a mentionnés permettant de lier Bates et évidemment le viaduc Rockland, tout ce secteur-là est uniquement dédié aux piétons et aux cyclistes, ce qui est quand même, je crois, notable comme élément.

1825 Également, qu'est-ce qu'on aurait dû mentionner, c'est dans la partie Wiseman, de fait, côté nord de l'esplanade, c'est entièrement piétons. Donc, on le voit en bleu ici. Par contre, ce qui est proposé à partir du métro Outremont jusqu'à l'esplanade, c'est d'élargir le trottoir côté ouest, de faire une double plantation pour favoriser, dans le fond, des trottoirs beaucoup plus confortables et sécuritaires.  
1830

Le côté est, malheureusement, c'est impossible de le faire à cause de la faible emprise de la chaussée. Mais essentiellement, on a quand même fait en sorte de bonifier beaucoup les parcours piétons qu'on retrouve sur l'ensemble du territoire. Merci.

1835 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, à la Ville de Montréal, l'université vous a refilé la question très généreusement, pouvez-vous répondre, s'il vous plaît, sur cet aspect-là?

1840 **M. ALAIN TITTLE :**

Je pense que le mot clé dans cette affaire, c'est le mot «évolutif». Alors, c'est un projet qui va se déployer sur une période de plusieurs années. Il ne faut pas perdre de vue que les conclusions de l'étude de stationnement et de circulation sont basées sur des estimations à terme  
1845 du projet, et ça veut dire donc lorsque le site va être complètement développé.

Alors, il faut retenir, je pense, que les changements vont se faire progressivement et puis l'arrondissement va avoir l'occasion d'ajuster sa réglementation et son offre en matière de stationnement sur rue en fonction de la réalité lorsqu'elle va se présenter. Pour l'instant, ce sont  
1850 des modèles, mais c'est sûr que ces modèles-là vont se mesurer à la réalité au fur et à mesure

que le projet va se développer.

**LE PRÉSIDENT :**

1855

C'est parce que l'argumentation de monsieur Corbeil comme celle de monsieur Pau étaient à l'inverse en disant : «Pourquoi en mettre 500 dès le début et en supposant que peut-être après on en enlèvera si la demande est moins forte.» Et leur argumentation, c'est qu'en en mettant 500 dès le début, vous incitez l'utilisation...

1860

Est-ce que je comprends l'argument sous-jacent? Il me semble que c'est ça.

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

1865

Parfaitement, parfaitement.

**LE PRÉSIDENT :**

1870

Alors, c'est ce qu'il vous demande, quel est le modèle ou quels sont les modèles mathématiques basés ou les concepts qui sont sous-jacents à ça pour arriver à établir maintenant à 500 l'offre légitime que vous demandez.

**M. LUC GAGNON :**

1875

En fait, il y a deux compléments de réponse qui sont appropriés d'apporter, je crois. D'une part, en termes de réglementation, l'arrondissement a réduit de moitié l'exigence qui était prévue pour les pavillons universitaires. Donc, dans la poursuite de ce qui a été présenté tout à l'heure, l'intention était effectivement de restreindre au minimum. Je comprends qu'on peut aller davantage plus loin et l'université est ouverte à faire cet effort-là, mais déjà là il y a un pas de posé, un pas important, on a réduit de moitié l'exigence réglementaire de façon à limiter les unités de stationnement aménagées.

1880

Cela dit, effectivement, beaucoup d'unités seront aménagées dans les premières phases du projet. Ce que le règlement de zonage particulier pour le projet prévoit, c'est qu'en aucun temps évidemment on pourra stationner plus de voitures qu'il y a de superficies de plancher de construites. Les espaces résiduels pourront être utilisés à des fins de stationnement pour les vélos.

1885

Donc, dans une première phase où, par exemple, on construirait un stationnement de 500 voitures alors que la demande n'est que de 250, disons, une figure théorique, seulement 250 voitures pourraient être autorisées pour stationner et la balance serait vouée à du stationnement pour vélo.

1890

**LE PRÉSIDENT :**

1895

Est-ce qu'une surabondance de vélos vous amènerait à enlever des stationnements de voitures?

**M. LUC GAGNON :**

1900

Excusez-moi. Est-ce qu'une surabondance de vélos pourrait...

**LE PRÉSIDENT :**

1905

Si tout à coup vous avez un tel achalandage de vélos, que vous n'avez plus de place pour les mettre, est-ce que ça vous inciterait à enlever les places de stationnement de voitures.

**M. LUC GAGNON :**

1910

Je suis convaincu que l'université rêve, c'est un rêve qu'ils formulent sans doute, et je pense que de leur côté donc il y a une démarche qui est entreprise avec la communauté étudiante pour les inciter justement à favoriser les transports actifs.

1915

Il y a dans certaines expériences étrangères, je ne sais pas si c'est le cas à l'université, il y a des programmes, par exemple, de vélos-partage qui sont mis à la disposition, donc des stationnements collectifs de vélos partagés, que les étudiants peuvent utiliser pour se déplacer d'une partie à l'autre du campus. Et dans ce cas-là, sans doute ce serait approprié de l'envisager, si ce n'est pas déjà le cas.

1920

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Ça va, monsieur?

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

1925

J'aurais quand même besoin d'un complément d'information de la part de la municipalité, donc de la Ville de Montréal. Parce qu'évidemment la rue Wiseman, c'est sous leur juridiction en grande partie, donc de Van Horne jusqu'à... enfin, de toute façon, le tracé leur appartient, les routes appartiennent à la Ville.

1930

Alors, je me pose toujours la même question : pourquoi, si le projet du développement du campus est celui d'encourager les modes alternatifs de déplacement à l'auto, donc pourquoi l'axe Wiseman n'est pas un axe entièrement piétonnier? Évidemment, quand on a une rue pour piétons, c'est plus facile évidemment d'adopter un mode piétons que si on a un trottoir, si beau soit-il.

1935



Donc, moi, j'ai reçu la réponse de l'université, c'est bien. Mais maintenant, la Ville...

**LE PRÉSIDENT :**

1940

L'université vous a répondu pour la partie...

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

1945

Plus stationnement. Enfin, leur schéma, leur façon de voir la situation...

**LE PRÉSIDENT :**

Pour Wiseman, ils vous ont dit que c'est piétonnier sur le terrain.

1950

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

Oui, sur leur terrain. Mais moi, je parlais du... parce qu'évidemment, le projet sort évidemment des bornes de la cour de triage comme telle et la station de métro est au coin de Van Horne/Wiseman. Donc, là, on est à l'extérieur de la cour de triage comme telle. Pourquoi la voie d'acheminement n'est pas entièrement piétonnière de la station Outremont à la station l'Acadie? Ça me semble évidemment fondamental pour un projet qui se veut alternatif à l'auto.

1955

**LE PRÉSIDENT :**

1960

Très bien. Je peux me mêler dans les rues, parce que...

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

1965

Oui, oui. Ce n'est pas facile.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, allez-y, la Ville de Montréal, pourquoi cette hypothèse-là ne devient pas possible?

1970

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

N'est pas envisagée.

1975

**M. LUC GAGNON :**

Il y a deux choses, en fait. Il y a un principe d'aménagement qui sous-tend ce projet-là, comme ce principe-là était présent également dans les phases, pas les phases préliminaires

1980

mais dans les anciens projets qui ont été planifiés sur ce secteur-là, c'est la poursuite de la trame de rues outremontaise. Je pense que c'est une des richesses de ce projet, comme ça peut être le cas dans certaines variantes dans le passé.

1985

Dans le cas qui nous concerne, évidemment, la rue Wiseman est une rue bâtie. La rue Wiseman deviendra une rue résidentielle, donc avec des maisons, des logements qui auront façade sur cette rue-là et pour lesquels les gens auront des besoins en termes de circulation, en termes de stationnement. C'est donc pour cette raison-là que la rue Wiseman est un axe automobile.

1990

Indépendamment de ça, dans le traitement, évidemment, dans l'aménagement des trottoirs du domaine public en général, il y a un effort très particulier qui va être fait dans cet axe-là qui va devenir un axe piéton, un axe partagé, j'en conviens, un axe piéton important donc pour inciter les gens à emprunter les modes de transport actif, dont la marche, dans un axe comme celui-là.

1995

Je pense que monsieur Tittley souhaite apporter un complément.

**LE PRÉSIDENT :**

2000

Monsieur Tittley, oui.

**M. ALAIN TITTLEY :**

2005

Bien, écoutez, ce que je tenais à vous dire, c'est que le tronçon de rue auquel fait référence monsieur, c'est-à-dire entre la rue Van Horne et la promenade, évidemment c'est une rue qui est construite. Il y a des résidences. Il faut assurer la desserte de ces résidences-là. La rue doit rester ouverte à la circulation automobile, puisqu'il y a déjà des habitations tout le long de ce tronçon de rue là.

2010

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va? Mon collègue veut aller encore plus loin. Allez-y.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2015

Dans les documents que la commission a obtenus, on fait référence, par exemple, à un projet de navette entre le campus Outremont et le campus principal et même aussi avec le métro Rosemont. Je ne sais pas si c'est un élément qui a été discuté dans vos réunions avec l'université, ce type de projet mis en place pour réduire le stationnement?

2020 **M. LUC GAGNON :**

2025 Tout à fait, oui. Évidemment, quand on décide de réduire comme ça des unités de stationnement, ça découle d'une volonté affirmée de favoriser le transport collectif, mais encore faut-il qu'on ait une solution alternative. Parce que l'idée n'est pas de serrer la ceinture ou de limiter au maximum le stationnement sur le site pour que les gens se trouvent à tourner autour dans les rues voisines. Il faut vraiment qu'il y ait une offre de transport alternatif suffisamment intéressante pour que les gens délaissent la voiture au profit du transport collectif et du transport actif.

2030 Et dans ce cas-là, avec l'université, il y a différentes mesures qui ont été évoquées, évidemment qui ne sont pas encore toutes en place parce qu'il y a des discussions à y avoir, par exemple avec la STM, sur la mise en place ou sur les modifications à apporter au réseau d'autobus existant.

2035 Comme je l'évoquais tout à l'heure, il y a toute une stratégie vélo également à mettre en place avec l'université, de concert avec la Ville, qui va modifier son réseau cyclable pour s'assurer d'une meilleure desserte du site. Également, l'université elle-même, à travers ses façons de fonctionner avec la communauté étudiante et la communauté professorale, il y a sans doute des mesures à mettre de l'avant, dont elle pourrait répondre, pour encourager encore une fois l'alternative à l'automobile.

2040

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

2045

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur.

2050

J'ai en attente trois personnes : madame Hernandez, monsieur Dumont et madame Brodeur. S'il y a d'autres personnes qui veulent s'inscrire, vous pouvez encore le faire, je vais fermer bientôt le registre pour ce soir. Je veux finir vers 10 h 15 pour ne pas trop s'épuiser le premier soir. On ressiège demain soir. Cinq minutes de pause, je dois m'absenter, et je vais revenir.

2055

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

2060

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Christine Hernandez, rebonsoir.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

2065

Rebonsoir. Alors, je reviens aussi sur la question de la circulation. On se rend compte que ce projet est pas mal un projet cuvette où, effectivement, on est en train de canaliser du trafic et qui va être ensuite bloqué par la voie ferrée et qui devrait théoriquement aller se loger dans les espaces de stationnement.

2070

Ce que les études ont l'air de dire, c'est que l'on prévoit dans la partie résidentielle d'Outremont une croissance de trafic de l'ordre de 30 % réparti sur les différentes rues qui sont désormais ouvertes vers le projet de l'université. Déjà, en soi, 30 % d'augmentation de trafic me semble être quelque chose d'assez inquiétant. Mais il me semble aussi que les études ont été

2075

faites uniquement sur les heures de pointe.

Donc, j'ai l'impression qu'il y a un parti pris, une préoccupation d'être sûr que les clientèles de l'université vont être capables d'atteindre le site en heure de pointe. Par contre, il ne me semble pas qu'il y ait eu d'études de faites sur toute la journée, alors qu'une université ne

2080

fonctionne pas de 9 h à 5 h, mais elle fonctionne bien tout au long de la journée. Donc, ça veut dire qu'il n'y a pas eu...

Et je vais poser la question : y a-t-il eu aussi des études sur l'augmentation de trafic tout au long de la journée dans un quartier qui, aujourd'hui, est un quartier résidentiel et qui donc

2085

effectivement subissait jusqu'à présent quelques effets d'heure de pointe, qui les aura encore avec une croissance de cet effet heure de pointe, mais qui aura aussi à subir un trafic tout au long de la journée.

Et troisième point sur les études de trafic, il semblerait que vous avez étudié le trafic lié à

2090

**LE PRÉSIDENT :**

2095

l'usage de l'université, mais pas le trafic de transit qui serait attiré par cette nouvelle ouverture d'un axe est-ouest de circulation.

Merci. Juste avant, voulez-vous fermer l'inscription au registre, s'il vous plaît, pour aujourd'hui. Il y a plusieurs personnes en attente.

2100

Alors, Université de Montréal, pouvez-vous répondre à la triple question de madame Hernandez, s'il vous plaît?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2105

Donc, dans un premier point, pourquoi l'étude est faite aux heures de pointe, c'est parce qu'il y a une juxtaposition des motifs. Donc, l'heure de pointe, la juxtaposition des motifs, on a le motif travail, auquel on additionne le motif étude pour se rendre au site. Donc, on

évalue, on analyse la situation, si on veut, la plus critique.

2110 Donc, aux heures de pointe, oui, il va y avoir une augmentation. Par contre, le réseau sera en mesure de le prendre adéquatement parce que, si on est capable de le faire dans une situation critique hors pointe, le réseau sera aussi capable de répondre à la demande.

**LE PRÉSIDENT :**

2115 Juste un point sur ça. Est-ce que votre étude à l'heure de pointe analyse aussi la pointe occasionnée par les 800 logements?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2120 Effectivement. Donc, ces 800 logements-là partent le matin pour aller travailler. Donc, ils vont dans le sens contraire de l'attraction qu'amène le site. Donc, les résidants, eux, quittent pour aller travailler alors que le site attire la clientèle vers le site. Donc, on a des «out», si on veut, et on a des «in». On a des entrées sur le site et on a des sorties de la part des résidants.

2125 Oui, effectivement, ça tient compte de la partie résidence.

**LE PRÉSIDENT :**

2130 Très bien. Maintenant, la deuxième partie de la question, est-ce que vous l'avez étudié sur toute la journée?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2135 Non, parce que c'est la façon de faire dans nos études d'impact sur la circulation d'évaluer les périodes les plus critiques qui sont par type d'usage, par type de projet. C'est propre vraiment au projet.

2140 Par exemple, si c'était un projet de type commercial, on aurait étudié l'heure du samedi à la fermeture du commerce, parce que c'est l'heure de pointe du générateur, l'heure de pointe la plus critique.

2145 Donc, pour l'université, pour le milieu résidentiel, les heures les plus critiques, c'était l'heure de pointe du matin et l'heure de pointe du soir.

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, qu'en est-il du trafic de transit sur l'axe est-ouest?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2150 Cet élément-là a également été tenu compte. Tout à l'heure, quand je mentionnais que la promenade servirait en quelque sorte à délaissier Ducharme qui sert de soupape actuellement à Van Horne, donc ce phénomène-là a été analysé.

2155 Si c'est possible de consulter notre rapport, cet élément-là se retrouve à la figure 4.3 de notre rapport. En fait, je peux la décrire. Ce qui a été considéré, étant donné qu'il y a le nouvel axe, en fait, les gens qui utilisent Davaar pour se rendre en direction est... peut-être que je pourrais prendre le pointeur. Donc, les gens qui utilisent actuellement Davaar pour se rendre sur Ducharme ou sur Van Horne en direction est auront maintenant l'opportunité d'utiliser la promenade et de se diriger directement en direction est par la promenade, d'une part.

2160 D'autre part, les gens qui utilisaient les rues locales pour utiliser Ducharme pourront dans l'avenir utiliser Outremont et utiliser la promenade pour aller prendre le viaduc Rockland. Au même titre, les gens qui utilisaient l'avenue du Parc en direction nord pour effectuer leur virage à gauche vers l'ouest pourront utiliser la promenade pour se diriger vers l'ouest dorénavant.

2165 Donc, il y a une série de patrons de circulation qui vont changer et ces nouveaux patrons de circulation là ont été pris en compte de la façon que je viens de vous l'expliquer.

**LE PRÉSIDENT :**

2170 Quand madame Hernandez dit qu'il y aura une croissance de trafic de 30 %, vous confirmez ça?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2175 En fait, ça, on pourrait peut-être l'illustrer. C'est une diapo qu'on a en soutien, la 42. Donc, si j'explique les pourcentages, ce qu'on retrouve sur l'avenue... vous me parlez du 30 % en quelle direction?

2180 **LE PRÉSIDENT :**

Elle parle de 30 % globalement dans l'ensemble du quartier.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2185 Donc, je pense qu'il faudrait additionner à ce moment-là l'ensemble des pourcentages. Je n'ai pas fait le calcul. Je pourrai peut-être vous répondre un petit peu plus tard et trouver la réponse.

2190 **LE PRÉSIDENT :**

C'est une évaluation que vous avez faite, madame Hernandez, à la lecture des documents?

2195 **Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

Non, c'est une réponse qui m'a déjà été donnée, je pense par la personne spécialiste de la circulation lors des portes ouvertes précédentes.

2200 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous êtes responsable de votre information.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2205

Bien, je peux expliquer comment ça a été distribué, en fait. Je vais commencer par nos portes d'entrée principales.

2210

Donc, nos portes d'entrée, je vais commencer par Beaubien, on a en entrée plus précisément 33 % en entrée. Et étant donné les restrictions de mouvements, en sortie, on en aura 27 %. Par Rockland, on aura une arrivée de l'ordre de 31 % en entrée et une sortie de l'ordre de 27 %.

2215

Le lien Bates, en entrée, on aura un 6 %; en sortie, un 10 %,.. parce qu'il y a une restriction de mouvements à Wilderton.

**LE PRÉSIDENT :**

2220

Là, vous me parlez de la distribution du trafic.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

Oui.

2225

**LE PRÉSIDENT :**

Ce que madame dit, c'est que votre expert lui aurait dit dans des rencontres d'information que globalement le trafic augmenterait de 30 %.

2230

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

En fait, le 30 % de cette façon-là, ce qu'on peut dire, c'est que Beaubien a 30 %,

Rockland a 30 %. Oui, on a besoin d'un autre 30 %.

2235 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est sur la distribution.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2240

C'est sur la distribution. Par contre, on a un 10 % qui est supporté par Bates. Donc, dans l'axe, Van Horne ou McEachran, si on veut, vient prendre le reste au même titre que Outremont.

2245 **LE PRÉSIDENT :**

Mais on ne parle pas de la même chose.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

2250

Mais les pourcentages qu'on voit là, ce ne sont pas des augmentations, c'est des distributions.

**LE PRÉSIDENT :**

2255

C'est des distributions, c'est ça. Ce ne sont pas des augmentations.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

2260

Parce que moi, l'information que j'ai cru comprendre, c'est qu'on me parlait de 30 % d'augmentation dans la section résidentielle d'Outremont. Pas ces grands axes. Là, on parle vraiment dans les rues qui permettent d'accéder ou de sortir du site.

**LE PRÉSIDENT :**

2265

Est-ce que vous avez des données là-dessus?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2270

En fait, les augmentations sont tributaires de la distribution qu'on en fait. Donc, est-ce que l'augmentation est de 30 %? Ça dépend vraiment du tronçon.

**LE PRÉSIDENT :**

2275

Oui, mais un résidant de Wiseman ou autre, il va voir arriver plus de monde sur sa rue



que maintenant?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2280 Wiseman n'est peut-être pas le bon exemple parce que c'est l'axe privilégié par les piétons. On n'a aucun accès véhiculaire.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

2285 Mais Outremont est peut-être un bon exemple.

**LE PRÉSIDENT :**

2290 Mon collègue va y aller. Il est meilleur que moi dans les questions de trafic.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2295 Peut-être pour essayer de bien comprendre, dans l'étude on parle d'environ 450 à 500 véhicules, j'arrondis les chiffres, supplémentaires qui vont être générés par le futur campus. Ça représente combien d'augmentation par rapport à la circulation actuelle? Est-ce que c'est 20 %? 10 %? 30 %? C'est un peu ça qu'on cherche à savoir.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2300 En fait, c'est vraiment par rue. On ne peut pas le faire de façon globale. Parce que, par exemple sur la promenade, elle n'existe pas actuellement. Donc, c'est 100 % d'augmentation. Si on parle de Bates, je pourrais les faire les calculs et vous les donner par la suite. Mais c'est vraiment propre au lien routier. L'affectation du véhicule est vraiment propre au lien routier par rapport à son volume actuel.

2305

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2310 Par exemple, supposons qu'on parle de 500 véhicules supplémentaires, il y aurait 30 % de ces véhicules-là qui arriveraient, par exemple, par l'axe de la rue Beaubien. C'est comme ça qu'on peut comprendre les calculs?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2315 Je vais vous l'expliquer. Par exemple, si on retrouve sur Beaubien 1 000 véhicules et que dans le futur, on en aura 1 300, donc, oui, vous pourriez dire : «Il y a une augmentation de 30 %.» En ce sens, oui. Mais c'est propre au lien routier.

**LE PRÉSIDENT :**

2320 Mais êtes-vous capable, pour répondre à la question de madame, vous avez fait une offre que je vais prendre au vol en disant : «Oui, je peux le calculer», pour quelques rues importantes, êtes-vous capable de le faire?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2325 Oui, je peux le faire.

**LE PRÉSIDENT :**

2330 Et donner une réponse?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2335 Maintenant, là?

**LE PRÉSIDENT :**

2340 Non, pas maintenant. Êtes-vous capable de me déposer la réponse dans deux jours? Êtes-vous capable de faire le calcul et de dire, oui...

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

Oui, effectivement, on est capable de les faire.

2345 **LE PRÉSIDENT :**

Si ce n'est pas une infinité d'ouvrage, ça répondra à la question de madame, qui veut savoir quel est l'impact vécu par les gens dans leur rue. Je pense que c'est ça que vous voulez savoir.

2350 **Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

Oui, en termes d'augmentation.

2355 **LE PRÉSIDENT :**

En termes d'augmentation.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2360

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2365

C'est correct? On s'entend?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2370

On s'entend.

**LE PRÉSIDENT :**

On a eu de la difficulté, mais c'est correct. Merci.

2375

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

Suis-je toujours à une question ou est-ce que j'ai droit à une deuxième complémentaire?

**LE PRÉSIDENT :**

2380

Là, je vais vous demander de la faire courte parce que ça va pousser en arrière.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

2385

Ça va être très court. Sur la rue Outremont, ça va être un axe d'accès important aussi, puis on a même dit qu'on considérerait que ça allait être un des plus importants parce que les voies sont larges.

2390

Moi, j'ai une préoccupation sur cette même rue. Et justement à partir de Van Horne jusqu'au site universitaire, on trouve là un Centre de la petite enfance, un parc extrêmement achalandé, le parc Kennedy qui est déjà en surcharge, notamment en fin de journée par un usage de jeunes familles et d'enfants. Et on se retrouve aussi avec une école de la communauté juive qui se trouve là. Il me semble qu'il y a une cohabitation circulation avec ce type de clientèle qui est assez inappropriée.

2395

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2400 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

Il y a des mesures de mitigation de prévues. Je laisserais encore une fois Suzanne les expliquer.

2405 **Mme SUZANNE DEMEULES :**

En fait, pour revenir dans l'ensemble du projet, dans la globalité du projet, il faut penser que l'avenue Outremont n'est pas une porte d'entrée principale. C'est une porte d'entrée en soutien aux axes Beaubien et Rockland.

2410

Donc, pourquoi on a choisi Outremont? Oui, vous l'avez dit, c'est par rapport à sa largeur qui était supérieure à ses rues voisines. Et en sens, ça nous laisse une certaine latitude d'intervenir pour ajouter des mesures qui viendront atténuer ou modérer la circulation, particulièrement face au parc. Sa largeur aussi nous permet de voir les activités qu'il y a de part et d'autre de la rue. Donc, on peut voir les gens qui sortent de leur accès, on peut voir les enfants qui sont au parc et qui s'apprêtent à traverser.

2415

Donc, si on peut intervenir, la largeur nous le permet. Il y a certaines mesures qui ont été proposées dans l'étude; entre autres, le marquage au sol. Il y a aussi des mesures spécifiques face à des parcs, qu'on appelle, nous, des plateaux surélevés. Donc, on fait une surélévation de la chaussée. Ça permet dans un premier temps de ralentir le véhicule et, aussi, ça permet aux piétons d'être surélevés, donc d'être à la même hauteur que les yeux du conducteur et, à ce moment-là, le piéton est mieux vu.

2420

2425

Donc, ces aménagements-là peuvent être en entrée comme en sortie du parc et ça permet de modérer la circulation ou d'apporter un élément de sécurité additionnel.

**LE PRÉSIDENT :**

2430

Monsieur Boisvert.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

2435

Lors d'une assemblée, je pense c'est le 14 septembre, le comité consultatif d'Outremont faisait un commentaire à l'effet que possiblement si on faisait dégager l'avenue Stuart jusqu'à l'avenue Bates, que ça pourrait avoir comme conséquence de répartir le trafic qui serait concentré sur Outremont éventuellement.

2440

Est-ce que c'est une chose qui a été considérée aussi dans l'étude de pouvoir prolonger Stuart jusqu'à Bates?

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

2445 Je vous dirais à prime abord, oui, on l'a envisagé. Pour nous, ça ne nous apparaissait pas souhaitable parce que, comme on le mentionnait tout à l'heure, on essaie de faire en sorte que toutes les rues ou le maximum de rues au nord de la promenade soient des rues piétonnes. Donc, de limiter au maximum la circulation véhiculaire au nord de la promenade, ne laissant donc que Outremont et McEachran, pour faire en sorte de limiter au maximum l'accès aux véhicules.

2450 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va, madame?

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

2455

Non, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

2460 L'important, c'est d'avoir une réponse et on va continuer à creuser ces choses-là. Le dossier n'est certainement pas fini.

**Mme CHRISTINE HERNANDEZ :**

2465

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2470 Merci. Alors, j'invite monsieur Marc Dumont, s'il vous plaît.

**M. MARC DUMONT :**

Bonsoir, monsieur le président.

2475 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir.

**M. MARC DUMONT :**

2480

Bonsoir, membres du comité. J'aurais d'abord un petit point d'information qui va vous aider à faire votre rapport et votre synthèse. Je me le permets, parce que ça vient d'être abordé. C'est la largeur de la rue Outremont. Il y a une sorte de mythe qui s'est construit, dirait-on, à la

2485 suite des consultations de je sais pas quoi. La rue Outremont est plus large entre la rue Van  
Horne au nord et la rue Bernard au sud. Après ça, dans les deux cas, au sud et au nord, ça  
redevient une petite rue.

2490 La caractéristique, c'est dans cette partie petite, c'est là que sont les parcs. C'est-à-dire  
que le parc, tout le monde, on peut le deviner, la piscine qui est un peu à l'ouest d'Outremont,  
qui est desservi, le parc Kennedy actuel où vont les enfants, parce que c'est une piscine, c'est  
dans la petite partie pas large d'Outremont. Et donc, il y a un double effet d'entonnoir au sud à  
Bernard et au nord à Van Horne pour Outremont. Le reste, la section entre ces deux points-là est  
plus large. Ce n'est pas le boulevard Haussmann, c'est une voie de plus, mais il y a vraiment une  
2495 réduction physique qui est là, que n'importe qui peut voir, un étranglement qui est tout à fait  
évident.

2500 Ça, je suis étonné que depuis le début que je vois des élucubrations à propos du réseau  
routier et des surcharges et tout ça, personne n'ait mentionné ça à date. Je le mentionne pas  
comme une question, mais comme un point qui me semble très important d'avoir sous la main  
lorsqu'on étudie un peu la pertinence de ces réflexions-là.

2505 Un autre élément que je mettrais en préalable pour uniformiser un petit peu les  
discussions, j'aimerais que toutes les parties, lorsqu'il est question des étages, réfèrent à un  
concept d'étages résidentiels. Actuellement, on nous manoeuvre avec des huit étages  
résidentiels et des huit étages institutionnels, et on a vu par une intervention de quelqu'un qui  
spécifiait les hauteurs en mètres qu'il y a une différence colossale, mais vraiment colossale. Ce  
n'est pas six pouces, c'est, d'après ce que je peux voir, là, 1.5 mètre par étage de plus quand  
c'est institutionnel.

2510 **LE PRÉSIDENT :**

Là, vous faites une affirmation. On va aller vérifier ça tout de suite.

2515 **M. MARC DUMONT :**

Je le fais à l'oeil avec les chiffres qui ont été donnés.

**LE PRÉSIDENT :**

2520 On va vérifier ça. Quand on parle d'un étage, est-ce que c'est une valeur constante ou s'il  
y a une différence entre un étage de résidentiel et un étage d'institutionnel.

**M. LUC GAGNON :**

2525 Il y a effectivement une différence dans la hauteur d'un étage en fonction de son usage.

Alors, un étage résidentiel est généralement moins haut qu'un étage industriel ou qu'un étage institutionnel.

**LE PRÉSIDENT :**

2530

Pouvez-vous me donner les chiffres?

**M. LUC GAGNON :**

2535

Je peux vous donner un ordre de grandeur, pas de chiffres précis. Par exemple, de façon générale, quand on évalue la hauteur d'un bâtiment, on va dire rapidement qu'un étage résidentiel peut avoir de 3 à 3.5 mètres, alors qu'un étage industriel peut en avoir 4.

2540

Je vous ramènerais peut-être aux précisions qui sont apportées dans le règlement de l'article 89, qui encadre les hauteurs en termes de mètres. Justement pour éviter toute fausse perception, c'est peut-être mieux de se rabattre aux hauteurs en mètres qui sont prescrites.

**LE PRÉSIDENT :**

2545

Monsieur Bélanger avait donné dans son topo d'ouverture des hauteurs.

**M. LUC GAGNON :**

2550

C'est ça. Elles sont affichées ici exactement. Par exemple, pour l'ensemble des bâtiments institutionnels qui sont situés au nord de la grande promenade, on parle de limite de hauteur de 38 mètres, qui correspond grosso modo à huit étages.

2555

Précision : c'est une double correspondance. Alors, on parle d'une hauteur limite de 38 mètres et de huit étages, pour les étages institutionnels, donc quelque chose comme 4,5 mètres.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça ne pourrait pas être 38 mètres, mais 9 étages. C'est ça?

2560

**M. LUC GAGNON :**

Non, absolument pas.

**LE PRÉSIDENT :**

2565

Très bien. Mais vous confirmez qu'il y a une différence de grandeur entre des étages résidentiels et des étages institutionnels.

**M. LUC GAGNON :**

2570

C'est le cas, effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

2575

Très bien. Monsieur, j'attends votre question.

**M. MARC DUMONT :**

2580

Bien, d'où ma suggestion d'utiliser toujours la même référence à des étages connus de tout le monde, qui sont résidentiels. Parce que 38 mètres, en termes pratiques, pour la plupart des gens, ça ne veut strictement rien dire. Alors, pour les besoins, disons, de la transparence.

**LE PRÉSIDENT :**

2585

Ils ne se figurent pas la masse.

**M. MARC DUMONT :**

2590

Oui, parce que, volumétriquement, ça a des conséquences assez impressionnantes, surtout dans la partie nord, bien sûr, où sont accumulés tous les pavillons universitaires.

Une question, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

2595

Enfin! oui.

**M. MARC DUMONT :**

2600

Enfin. Ma première est très, très simple. C'est une question qui s'adresse à l'Université de Montréal et c'est concernant le choix de la firme d'architectes et de spécialistes en aménagement, qui est Cardinal Hardy.

2605

Je me suis étonné d'abord de... bien, je me suis étonné, pas vraiment, mais disons que ça m'a rappelé des souvenirs. Parce que, vous ne le savez peut-être pas, monsieur le président, mais c'est la firme qui était à la source du premier plan d'aménagement de la gare de triage il y a dix ans, lorsque le CP, le Canadien Pacifique voulait vendre pour faire du résidentiel, faire véritablement un projet résidentiel, et où Cardinal Hardy avait été retenue à l'époque pour faire le plan d'aménagement et où étaient les bâtiments et quelle hauteur, etc., et



2610 on les retrouve aujourd'hui. Et je retrouve un peu le même plan d'aménagement, je retrouve un peu les mêmes idées. C'est un plan d'aménagement qui est...

**LE PRÉSIDENT :**

2615 Là, vous me faites un commentaire. Vous voulez savoir pourquoi ils ont choisi...

**M. MARC DUMONT :**

2620 Je voudrais surtout savoir au bout de la ligne pourquoi il n'y a pas eu un concours d'aménagement...

**LE PRÉSIDENT :**

2625 Très bien.

**M. MARC DUMONT :**

2630 ... qui aurait permis d'avoir des solutions peut-être plus créatives qu'un terre-plein de dix-huit rues de long, qui m'apparaît l'élément qu'ils trouvent, eux, comme étant l'originalité fondamentale du projet, mais il y a sûrement des gens...

**LE PRÉSIDENT :**

2635 On ne commentera pas votre opinion sur le plan, mais comment la procédure s'est faite.

Alors, donc, une double question. Avez-vous pensé à un concours et pourquoi vous n'avez pas retenu la source d'un concours? Et qu'est-ce qui a fait que ce soit Cardinal Hardy qui a été retenue?

2640 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

2645 Je vais répondre à votre deuxième question d'abord. La firme d'architectes a été retenue suite à un appel d'offres. De mémoire, il y a cinq ou six firmes qui ont soumissionné et évidemment il y avait un comité de sélection de l'Université de Montréal, à partir duquel... c'est-à-dire, le comité s'est basé sur des critères très, très précis, notamment les questions de compétence des gens, d'expérience, d'expérience aussi en matière de développement durable. Et donc, c'est suite à ce processus-là que les services de la firme Cardinal Hardy ont été retenus.

2650 Pour ce qui est de l'autre volet, le plan d'aménagement a été élaboré de concert avec le travail du comité-conseil et les différents principes qui vous ont été présentés un peu plus tôt ce

soir. Donc, c'était un travail d'itération, pour faire en sorte que le plan proposé évolue selon les différents principes énoncés notamment par le comité de citoyens, mais aussi par les discussions qu'on a pu avoir avec l'arrondissement ou la Ville de Montréal.

2655 Et c'est donc dans l'esprit d'avoir ce processus évolutif qu'on a opté pour une approche de cet ordre-là, plutôt que d'y aller avec un aspect concours grand public où ça aurait été plus difficile d'intervenir dans le processus de conception du plan.

**LE PRÉSIDENT :**

2660

Voulez-vous me rappeler qui était sur le comité-conseil?

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

2665

Sur le comité-conseil, je n'ai pas la liste définitive. Je pourrais peut-être demander à madame Marie-Sophie Couture, si vous voulez avoir la liste complète, mais essentiellement c'était des citoyens ou des représentants d'organismes qui avaient été choisis pour leur représentativité, autant que faire se peut, du milieu d'accueil ou du quartier.

2670

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. MARC DUMONT :**

2675

Je peux vous donner une précision encore, monsieur le président. J'étais sur ce comité-conseil, entre guillemets, où effectivement on nous avait présenté à la première réunion une liste d'énoncés qui étaient totalement inattaquables de type «ils font un beau projet et un projet qui est innovateur». C'est évident, c'était un gigantesque amoncellement de lieux communs qui permettaient supposément d'être des principes fondateurs de ça.

2680

C'est assez loin, disons, de ce que pourrait faire un concours avec des personnes compétentes qui soumettent des projets et qui ont une dimension, disons, aménagement et aussi urbanistique novatrice, comme on trouve parfois dans des campus américains qui sont souvent cités en exemple, malheureusement quand il est question de ce projet-là, qui est le MIT ou Harvard ou peu importe, qui ont une toute autre forme d'aménagement que ce plan-là.

2685

**LE PRÉSIDENT :**

2690

J'imagine que vous avez faire valoir ces arguments à l'intérieur du comité-conseil?

**M. MARC DUMONT :**

De ce comité de vingt personnes, qui était un petit comité privé.

2695 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2700 **M. MARC DUMONT :**

Et où je me sentais d'ailleurs aucune espèce de légitimité pour prendre des décisions qui impliquent 35 ans de travaux.

2705 Ma deuxième question, monsieur le président. Le recteur Vinet a commencé son intervention en nous faisant part d'un drame, dans le fond, c'est que l'Université de Montréal est déficitaire de 40 000 mètres carrés en termes d'espace pour ses activités et il nous annonce que le plan d'aménagement prévoit 275 000 mètres carrés de surface aménagée.

2710 Bien sûr, on peut discuter, ce n'est peut-être pas des mètres carrés équivalents en termes d'usages, mais la différence entre ce qui est manquant et ce qu'on va construire m'apparaît tellement énorme, que je me dis : est-ce qu'il y a quelqu'un qui était à Mirabel ou il y a de la parenté là-dedans pour la planification des grands plans d'aménagement. J'aimerais savoir qu'est-ce qui fait qu'on a besoin de 40 000 mètres et qu'on construit 275 000 mètres, tout en n'ayant pas l'argent de toute évidence pour le faire.

2715 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Vinet.

2720 **M. LUC VINET :**

Oui. Merci pour la question. Je pense c'est une question qui est dans l'esprit de plusieurs et il est important d'être clair à cet égard-là.

2725 D'une part, la première évidence, c'est que l'université est dans une crise d'espace. Il y a différentes façons de l'illustrer. Le 40 000 mètres carrés net, important de le préciser, est ce qui est reconnu comme déficit d'espace présentement selon les normes gouvernementales.

2730 L'Université de Montréal est une grande université de recherche. Je vous disais la plus importante au Québec. Et les universités avec lesquelles elle se compare au Canada, par exemple, font partie d'un ensemble qu'on appelle le «Groupe des 13», et dans ces universités, si on examine les espaces par étudiant, l'Université de Montréal est dernière. Et à cet égard-là, pour rattraper la médiane, aujourd'hui, par rapport à nos universités concurrentes, il nous faudrait aujourd'hui, immédiatement, 50 % de plus d'espace.

2735 Les fonctions universitaires sont des fonctions d'enseignement et de recherche. Il est

important, pour l'enseignement, on conçoit donc la crise d'espace dans lequel on est; crise qualitative et quantitative. Il vient moins facilement à l'esprit des gens de mesurer les besoins en espace associés par les travaux, par la recherche, par l'entreprise recherche de l'université.

2740

Je vous faisais état dans ma présentation de l'importance du financement de la recherche. C'est un demi milliard par année et c'est en croissance. Et c'est éminemment souhaitable, je pense que vous conviendrez avec moi, que l'Université de Montréal soit à même de continuer cette croissance pour le bénéfice de notre société. Notre avenir passe beaucoup par l'innovation, et la source de l'innovation est dans la recherche universitaire.

2745

Alors, pour pouvoir poursuivre, on a ce besoin pour l'immédiat et on a aussi des besoins qu'il faut projeter sur l'avenir. Et on faisait référence à des universités comme MIT, comme à d'autres qui sont nos références, toutes ces universités, ça a été le cas en Alberta, c'est le cas en Colombie-Britannique, sont à se développer au niveau des espaces parce que c'est essentiel pour la poursuite des choses à la fois en enseignement et au niveau de la recherche, et on part avec un très grand recul.

2750

Alors, je pense que j'ai un peu brossé le portrait. L'Université de Montréal, à cet égard-là, est dans une situation de crise pour l'immédiat et se doit d'avoir le potentiel de rattraper ce déficit rapidement et sur les années à venir aussi.

2755

**LE PRÉSIDENT :**

D'une manière plus précise, les bâtiments envisagés que vous voulez construire vont représenter quelle superficie sur le site?

2760

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

Par rapport à notre parc immobilier ou...

2765

**LE PRÉSIDENT :**

Non, non.

2770

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

J'ai de la misère à saisir votre question.

2775

**LE PRÉSIDENT :**

275 000 mètres carrés, ça, c'est le site?

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

2780

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2785

Les édifices que vous voulez construire représenteront combien de ces 275 000 mètres carrés?

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

2790

Pour la phase 1 ou... à terme, les 275 000 devraient être utilisés par l'université. C'est l'objectif.

**LE PRÉSIDENT :**

2795

C'est l'objectif.

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

2800

La phase 1 devrait, si tout se déroule comme prévu, être à peu près du tiers, donc une centaine de mille mètres carrés.

**LE PRÉSIDENT :**

2805

Et dans les phases ultérieures, 2 et 3, l'université occupera tous les 275 000 ou si vous avez d'autres plans en tête?

**M. LUC VINET :**

2810

Il y a un autre élément là. Au niveau de l'aménagement cohérent, il y a un élément qui a été mentionné aussi dans le plan, c'est la désuétude et l'inadaptation de certains éléments du parc immobilier actuel. Il y a différents pavillons, différentes conciergeries qui sont présentement détenues par l'université, qui comptent quand on fait le calcul de nos espaces et qui sont essentiellement irrécupérables pour les fins de l'enseignement et de la recherche moderne. Alors, il y a aussi un transfert qui va se faire de cette manière-là. Je vous disais qu'il y a certains éléments de notre parc immobilier qui devront être passés à d'autres usages.

2815

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

2820

Un autre complément de réponse, si vous permettez. Il est possible et même probable et souhaitable que l'université, et il y a des discussions en ce sens, vous l'avez sans doute vu dans les journaux, s'adjoigne des partenaires institutionnels. Nous sommes actuellement en

2825 discussion avec l'INRS, l'Institut national de recherche scientifique, qui a des installations à Varennes et qui a déjà signifié son intention de rapatrier ses installations de Varennes, où ils font de la recherche en nanotechnologie et au niveau des matériaux, donc a signifié son intention de rapatrier ces installations-là ou à Montréal ou à Laval.

2830 Et inutile de vous dire que ça a une importance stratégique très, très significative pour la région métropolitaine, d'autant que si ça se retrouvait à Montréal, ce serait sur le site Outremont. Et c'est un volet qui est très, très complémentaire sur le plan scientifique aux activités que nous faisons déjà et qui offrirait, si le projet se concrétise, une masse critique d'équipements et de chercheurs, qui ferait de Montréal un des pôles majeurs au Canada au niveau de la nanotechnologie.

2835 Et donc, pour répondre plus précisément à votre question, rien n'exclut que, dans le cadre du 275 000 mètres carrés, d'autres établissements d'enseignement supérieur se joignent à nous pour des volets spécifiques. Maintenant, rien n'est arrêté de façon définitive au moment où on se parle.

2840 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. LUC VINET :**

2845 Il y a peut-être encore un autre élément. On faisait état des firmes appelées à consulter. Il y a dans le moment une autre firme qui a été retenue par votre concours aussi, par une bonne procédure, qui est basée à Boston, qui travaille au niveau international sur l'aménagement de campus universitaires et leur évaluation professionnelle de la situation est à l'effet qu'on a à peine assez d'espace pour envisager notre avenir à moyen terme.

2850 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Dumont.

Oui, monsieur Tittley. Je m'excuse.

2855 **M. ALAIN TITTLEY :**

2860 Est-ce que vous permettez? C'est une information que je voulais vous donner, non pas sur le dernier sujet mais le sujet précédent.

C'est que l'arrondissement d'Outremont, pour éclairer la réflexion de la commission, pourrait verser dans les documents le plan d'aménagement de 1994 tel que conçu par la firme Cardinal Hardy, en vous rappelant que c'est un projet résidentiel et non un projet institutionnel,

2865 et qu'il ne comptait pas une esplanade principale comme le projet qui est présenté à l'heure actuelle. Mais si la commission le souhaitait, nous pourrions déposer les documents.

**LE PRÉSIDENT :**

2870 Je le prendrai en délibéré auprès de ma commission et je vous donnerai une réponse là-dessus.

**M. ALAIN TITTLE :**

2875 Très bien.

**LE PRÉSIDENT :**

2880 Ça va?  
Alors, j'invite madame Francine Brodeur, s'il vous plaît.

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

2885 Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, madame.

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

2890 Moi, ma préoccupation, c'est la circulation sur les rues environnantes face à ce projet-là. Quand le projet va être là, les gens vont pouvoir utiliser le métro, le transport en commun ou le train de banlieue. Mais il va y avoir quand même avec 1 500 places de stationnement beaucoup de circulation accrue dans les rues environnantes. Car tous les arrondissements limitrophes ou les villes, que ce soit Mont-Royal, Parc-Extension ou le secteur Glen Mount dans Côte-des-Neiges, sur la rue Jean-Talon Ouest, il va y avoir beaucoup de circulation.

2900 J'aimerais savoir ce qui a été prévu pour qu'il n'y ait plus autant de circulation sur les rues environnantes. Comme Jean-Talon pour aller prendre Décarie le soir ou la rue Beaumont pour aller prendre la 40, que ce soit le matin ou le soir, ça va amener de la circulation, veux, veux pas. Donc, j'aimerais savoir ce qui a été prévu.

**LE PRÉSIDENT :**

2905 Très bien. Alors, ça rejoint une question antérieure. Madame va faire l'exercice pour un certain nombre de rues. Si on prend Jean-Talon, par exemple, avez-vous une idée de

l'augmentation du trafic que ça va donner sur Jean-Talon?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

2910

Donc, on a une diapo qui résume, si on veut, les mesures d'optimisation du réseau. Donc, on voit une première mesure, ici, dans l'axe de l'avenue du Parc où l'ensemble des feux de circulation ont été optimisés. En concertation avec la Ville centrale, on s'est assis et on a travaillé ensemble de façon à regarder toutes les mesures possibles pour redonner de la capacité à cet axe-là pour bénéficier de notre porte d'entrée sur le site.

2915

Donc, la mesure qui a été prise de façon très, très technique, c'est de décrocher du réseau de synchronisation actuel trois à quatre feux de circulation pour vraiment optimiser et donner plus de temps de vert, tant en direction nord le soir et en direction sud le matin, pour offrir plus de capacité.

2920

L'autre élément qui a été fait sur Jean-Talon, c'est à l'intersection de Rockland/Jean-Talon. À cet endroit-là aussi, on a optimisé, on a changé les temps de vert de façon à redonner plus de capacité au réseau. Et de cette façon-là, malgré l'augmentation de la circulation, on réussit à maintenir et même améliorer certains mouvements, certaines approches. Ce sont les interventions sur les axes que vous avez mentionnés.

2925

Il y a d'autres interventions qui ont été faites plus localement près du site. Entre autres, on ajoute des feux de circulation au pied du viaduc, à cet endroit-ci, pour redonner aussi de la capacité et aussi sécuriser les piétons.

2930

**LE PRÉSIDENT :**

Mais la question que madame se pose, c'est : est-ce qu'il va y avoir plus ou moins de trafic sur Jean-Talon?

2935

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

Direction ouest.

2940

**LE PRÉSIDENT :**

Direction ouest. Est-ce qu'il y en a plus ou s'il y en a moins? Et s'il y en a plus, vous me répondez : «On va améliorer la fluidité par des ajustements de lumières.»

2945

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

Effectivement, il va...



2950 **LE PRÉSIDENT :**

Je veux dire, pourquoi vous ne le faites pas maintenant? Ça vaudrait mieux.

2955 **Mme SUZANNE DEMEULES :**

Je pense que là, la Ville est plus en mesure de répondre que moi là-dessus. Et par ailleurs, je vais laisser la réponse à la Ville, mais ils ont déjà un programme de mise aux normes de leurs feux de circulation et peut-être...

2960 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, revenons à la question de madame. Est-ce qu'il y en a plus ou moins? Est-ce qu'il va en avoir plus ou moins de trafic?

2965 **Mme SUZANNE DEMEULES :**

Attendez, je vais aller chercher la réponse. On a une diminution entre Parc et l'Acadie sur Jean-Talon, parce que notre promenade vient délester l'axe Jean-Talon. Donc, on parle ici d'une diminution de l'ordre de 50 véhicules/heure à l'heure de pointe.

2970 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, il y aurait moins de trafic sur Jean-Talon qu'il y en a maintenant.

2975 **Mme SUZANNE DEMEULES :**

Oui, par contre on parle de...

2980 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que, selon votre prédiction, ils vont prendre l'axe de la promenade.

2985 **Mme SUZANNE DEMEULES :**

Effectivement, parce qu'on offre une possibilité de tourner à gauche sur Beaubien, alors qu'actuellement leur possibilité est uniquement à Beaumont et Jean-Talon. Donc, on vient offrir, si vous voulez, une troisième possibilité pour tourner à gauche.

2990 **LE PRÉSIDENT :**

C'est intéressant, parce que je vais avoir tout de suite la madame d'Outremont qui va me

revenir en disant : «Si maintenant ils ne sont plus sur Jean-Talon, ils sont rendus sur l'esplanade, ils peuvent tourner à gauche, ils vont rentrer dans Outremont Sud.» Là, je m'attends à ce genre de réaction.

2995

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

Bien, s'ils tournent à gauche, c'est pour aller en direction ouest. Alors, je ne vois pas pourquoi ils retourneraient vers le sud. Ils auraient utilisé un autre patron de circulation bien avant.

3000

**LE PRÉSIDENT :**

On ne peut pas vous forcer à aller plus loin que la science. Jusqu'à maintenant, vous nous dites que le pattern varierait d'une rue à l'autre et que, là, vous avez même des études qui disent : «Sur tel point, il y en a 50 de plus, 100 de moins, 50.» Bon, c'est le niveau. Là, si vous avez des questions très précises sur chacune des rues, on peut aller voir, voyez-vous?

3005

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

Ma question était vraiment... parce que qu'est-ce qu'on parle là, on parle plutôt d'Outremont, s'ils tournent à gauche, s'ils tournent à droite, ils vont prendre avenue du Parc. Mais la personne qui veut se rendre à Décarie, elle ne passera pas sur avenue du Parc pour aller à Décarie. Si elle veut prendre la 40, elle ne passera pas sur avenue du Parc, il faut qu'elle passe sur Beaumont, il faut qu'elle passe sur l'Acadie. Donc, il faut qu'elle passe Jean-Talon Ouest jusqu'à Décarie. Donc, la personne ne prendra pas le sud, revenir dans le nord.

3010

3015

**LE PRÉSIDENT :**

Elle nous a dit que sur Jean-Talon, il y aurait une diminution.

3020

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

Oui, mais dans l'ouest complètement? On parle de Jean-Talon près de Rockland. Mais moi, je parle de Jean-Talon/Côte-des-Neiges, Jean-Talon/Canora, Jean-Talon vraiment jusqu'à Décarie. La personne qui va se rendre à Décarie, qu'est-ce qu'elle fait, elle passe par avenue du Parc?

3025

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

La personne va faire exactement ce qu'elle fait actuellement.

3030

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

3035 Avec les 1 500 voitures, ça va amener, veux, veux pas, un flot de circulation, parce que ce n'est pas tout le monde qui va rester dans Outremont, parce que ça va affecter les environnements limitrophes.

3040 Moi, je vois que vous vous êtes limités seulement à Outremont. C'est correct, oui, ça va amener un flot de circulation dans Outremont. Mais qu'est-ce qu'on fait quand on est plus à l'ouest ou à l'est?

3045 Veux, veux pas, pour aller à Décarie, il va avoir plus d'autos qui vont passer sur Jean-Talon, puis pour aller prendre la 40 sur Beaumont, qui est déjà congestionnée à l'heure actuelle, qui n'est pas tellement large, c'est ça...

**LE PRÉSIDENT :**

3050 On va vérifier ça. Est-ce que vous avez étudié l'impact d'une manière plus large sur les autres distributions des grands axes?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

3055 Oui, effectivement, on s'est rendus jusqu'à Canora sur Jean-Talon. Et tout à l'heure, quand je vous disais que c'est vraiment dépendant de l'axe, à ce niveau-là, on aura plus 28 véhicules à l'heure de pointe du soir sur 1 200 véhicules. Donc, c'est vraiment négligeable ce qu'on ajoute. Tantôt, quand je vous parlais de diffusion de mouvements, donc ça, ça fait partie vraiment de la diffusion de mouvements.

3060 L'autre élément que j'ai parlé plus tôt, c'est que les gens qui sont dans le secteur nord-est ou ouest utilisent déjà ces trajets-là pour se rendre au campus actuel. Donc, on n'ajoute pas nécessairement de nouveaux véhicules de plus. Donc, c'est pour ça que les différences sont si minimales. Tout à l'heure, quand je vous parlais d'une diminution...

**LE PRÉSIDENT :**

3065 Mais il va y avoir plus de monde, par exemple.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

3070 Je viens de vous le mentionner, de l'ordre d'une trentaine de véhicules.

**LE PRÉSIDENT :**

Non, non, je ne parle pas de véhicules, mais je parle de monde sur les sites. Parce

3075 que si l'université s'extensionne, il va y avoir plus de monde là. Non?

**M. LUC VINET :**

3080 C'est en relation avec ce que je vous ai dit tout à l'heure. On est présentement... il faut que vous pensiez que l'université n'est pas correcte, n'est pas dans un état acceptable. On est beaucoup trop à l'étroit comme on l'est.

3085 Je vous donnais la référence des autres universités. Alors, on a besoin de construire des espaces qui vont dans une large proportion être utilisés par les gens qui sont déjà là. Donc, on ne crée pas beaucoup plus de volume. On va créer une situation universitaire meilleure pour l'enseignement et la recherche, mais ce n'est pas juste parce qu'on va tout simplement ajouter, avec la même densité qu'on a sur le campus actuel, sur Outremont. C'est important de comprendre ça.

3090 **LE PRÉSIDENT :**

Vous n'aurez pas sensiblement plus d'étudiants.

**M. LUC VINET :**

3095 Exact. On parle d'une augmentation de 15 %.

**LE PRÉSIDENT :**

3100 Merci. Alors, pouvez-vous nous donner le tableau, nous donner la référence du tableau que vous avez cité pour que madame puisse aller voir les cartes? Parce que c'est des cartes sur lesquelles c'est marqué rue par rue.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

3105 Donc, c'est des figures. Pour la pointe du matin, vous allez aller à la figure 5.2A et 5.2B.

**LE PRÉSIDENT :**

3110 De quel document?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

3115 De l'étude d'impact sur la circulation de CIMA+. Donc 5.2A, 5.2B pour la pointe du matin. Et pour la pointe du soir, vous allez aller à la figure 5.3A et 5.3B.

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

C'est dans ça que vous pouvez déterminer qu'il y a 28 autos?

3120

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3125

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

Je suis bien curieuse de savoir comment vous êtes arrivés à 28 autos. C'est bon, parce que la Ville de Montréal ne peut pas figurer son trafic le soir et, vous, vous êtes capable de dire 28 autos.

3130

**LE PRÉSIDENT :**

Là, on touche à la méthodologie. Si vous permettez, on va s'en tenir à ceci ce soir. Mais nous autres, on va reprendre plus tard la discussion sur la méthodologie. Mais là, vous avez un premier débroussaillage. Ils prétendent que leurs études sont assez précises pour vous dire qu'à tel endroit, il y a 28 autos de moins ou 50 autos de moins. Et là, on vous a donné les cartes de référence. On peut-tu arrêter là-dessus?

3135

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

3140

Parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

3145

Compte tenu des autres qui attendent. Mais on va y revenir sur la méthodologie. Attendez-vous à une question sur la méthodologie.

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

3150

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3155

Vous dormirez moins bien ce soir, mais vous aurez la réponse.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

Ah! mais je peux vous donner la réponse. En fait...

3160 **LE PRÉSIDENT :**

Non.

3165 **Mme SUZANNE DEMEULES :**

Non, vous ne voulez pas de réponse?

**LE PRÉSIDENT :**

3170 On va revenir, madame. Merci.

**Mme FRANCINE BRODEUR :**

Merci.

3175

**LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que là, j'ai sept personnes en attente et je voudrais les passer quand même, pour ne pas les faire revenir demain soir.

3180

Monsieur Claude Reny, s'il vous plaît. Bonsoir.

**M. CLAUDE RENY :**

3185 Bonsoir, monsieur le président, messieurs les commissaires. C'est une question, il est déjà tard et on ne veut pas retenir tout le monde. Mais j'aurais aimé entendre ce soir une description d'un ordre général de la part de l'université qui pourrait, par exemple, nous dire, bien, l'université actuellement, ce qui est le long d'Édouard-Montpetit sur la montagne, je ne sais pas si vous voulez inclure HEC ou pas, ou etc., mais c'est tant de personnel, tant de professeurs, tant  
3190 d'étudiants par jour, tant de mètres carrés, etc.

Et si on construisait à capacité maximale des propositions de réurbanisation, nouvelles normes, etc., 38 mètres, ça, c'est presque 120 pieds de hauteur, c'est énorme, c'est vraiment institutionnel, mais si l'université avec son succès construisait à capacité maximale des  
3195 règlements, ça voudrait dire que l'université aurait quel bond en avant à terme, aurait quelle croissance, en termes généraux pour que les citoyens du quartier puissent apprécier. Parce qu'on a une idée de l'activité sur le campus actuel, mais là on aurait une idée de l'activité sur le campus voisin immédiat.

3200 **LE PRÉSIDENT :**

Tantôt, monsieur Vinet a dit que l'augmentation de la population étudiante serait estimée

à 15 %. Est-ce que je me suis trompé?

3205 **M. LUC VINET :**

Exact.

3210 **LE PRÉSIDENT :**

Quelle est maintenant la proportion que représentera ce nouveau campus par rapport à l'ensemble des activités de l'Université de Montréal. C'est ça que vous voulez savoir?

3215 **M. LUC VINET :**

Écoutez, en première approximation, je vais moduler ça après, c'est aussi 15 %, parce qu'on cherche à maintenir les mêmes relations. Par exemple, on cherche à l'améliorer, c'est là qu'il y aurait une petite augmentation. Mais en partant, on va avoir tant d'élèves par professeur, mettons 20 élèves par prof.

3220

Si on a une augmentation de 15 % du nombre d'élèves, puisqu'on maintient la proportion de 20 élèves par prof, bien, il y aurait 15 % d'augmentation de profs. Et la même chose s'applique, si vous voulez, on a des rapports comme ça entre le nombre d'étudiants et le personnel de soutien.

3225

Maintenant on souhaite, et ça c'est une autre question sur la base des représentations qu'on fait au niveau du financement, améliorer cet encadrement des étudiants, diminuer donc ce rapport du nombre d'élèves sur le nombre de profs. Et ce serait important de le faire encore là sur une base de la concurrence qu'on subit. Ailleurs, c'est mieux à cet égard-là. Mais quand on parle d'accroître la qualité, c'est une multitude de facteurs, d'abord au niveau des ressources d'encadrement, des ressources professorales et ensuite les infrastructures qui sont à la disposition des élèves et des chercheurs.

3230

Donc, ce que vous pouvez conclure, je m'excuse, la réponse est un petit peu longue, c'est, grosso modo, une augmentation de 15 % qu'on souhaiterait au niveau des profs, du personnel de soutien possiblement un peu plus grande. Mettez 20 % ou quelque chose comme ça. C'est l'ordre de grandeur.

3235

3240 **LE PRÉSIDENT :**

Mais le nouveau campus lui-même par rapport à l'ensemble de l'université, ça représenterait combien?

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

3245

Le campus actuel montréalais de l'Université de Montréal, on exclut ce qu'on peut avoir ailleurs, il est, grosso modo, de 750 000 mètres carrés. Donc, le scénario Outremont représente, grosso modo, le tiers de notre parc immobilier actuel.

3250

Ceci dit, il faut ajouter à notre parc immobilier actuel un vingt quelque mille mètres carrés de location. Parce que comme on est déjà très, très à court en terme d'espace, on a des espaces locatifs sur Décarie, au centre-ville, un peu partout. Et donc, au-delà des besoins additionnels, ce sera aussi l'occasion de rationaliser notre campus, de mettre fin à ces baux-là qui nous coûtent une fortune, de peut-être remettre en vente certains pavillons actuellement qui sont inefficaces.

3255

Vous le savez, on a acquis par le passé beaucoup de blocs appartements sur Édouard-Montpetit qui ont été reconvertis en bureaux. Ce n'est pas des bâtiments qui avaient été conçus à l'origine pour l'usage qu'on leur a réservé. Il y a des coûts d'entretien, de maintenance, etc., que vous pouvez très bien vous figurer. Donc, ce sera l'occasion pour nous de rationaliser aussi notre parc immobilier.

3260

**LE PRÉSIDENT :**

3265

Très bien.

**M. CLAUDE RENY :**

3270

Si je peux revenir...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3275

**M. CLAUDE RENY :**

... sur certains éléments de la question, j'aurais aimé savoir, que vous nous disiez ce soir, c'est tant de professeurs, tant de personnel, tant de visiteurs étudiants par jour, pour qu'on ait une idée de la dynamique qui est l'université actuellement.

3280

Et ma question, c'était bien si on construit maximale, si on maximise selon les règlements qui nous sont présentés, parce que supposons que vous ayez beaucoup de succès, vous allez vouloir rentabiliser au maximum tout ce qui est permis sur le nouveau campus et, là, ça voudrait dire quel bond en avant en termes de personnel, en nombre, en nombre visiteurs par jour, fournitures, camions, trafic, étudiants, etc.

3285



**M. ALEXANDRE CHABOT :**

3290 On n'est pas en mesure, au moment où on se parle, de vous donner une programmation définitive de ce qu'on retrouvera sur le site. Déjà au sein même de l'université, il y a une consultation qui s'opère, qui va normalement se terminer l'automne prochain sur ce que devrait constituer la phase 1 de l'Université de Montréal pour le site Outremont.

3295 Ceci dit, si on se projette, comme vous dites, au maximum, à savoir 275 000 mètres carrés, si on fait un ratio de ce qu'on connaît sur le campus actuellement, ça pourrait vouloir dire l'équivalent de 10 000 étudiants. Mais ce n'est pas 10 000 étudiants par jour. Les étudiants qui fréquentent notre campus, c'est 10 000 étudiants/semaine, si on veut.

3300 Les étudiants très souvent viennent sur le campus deux ou trois jours par semaine, parce qu'ils vont suivre plus qu'un cours par jour, viennent à la bibliothèque. Et encore là, il faut nuancer parce que, selon le type d'activité, si c'est des étudiants de 2e ou 3e cycle, le type de fréquentation n'est pas le même qu'un étudiant au 1er cycle qui, lui, vient à des cours, alors que l'étudiant au doctorat va venir à un séminaire et après ça va fréquenter la bibliothèque. La dynamique n'est pas la même.

3305 Mais le scénario pourrait être celui d'un potentiel de 10 000 étudiants à terme et donc une fréquence quotidienne, si on applique les mêmes ratios que sur notre campus actuellement, disons de 5 000 ou 6 000 personnes.

3310 **M. CLAUDE RENY :**

Actuellement, l'université, c'est combien de personnel et combien d'étudiants par jour? Pouvez-vous nous donner des quantités auxquelles on puisse se référer et comprendre?

3315 **M. LUC VINET :**

3320 Les étudiants par jour, ça, c'est difficile. Il y a à peu près 35 000 étudiants à l'Université de Montréal, 5 000 employés et à peu près 1 500 professeurs. Et ça, ça vous donne l'ordre de grandeur. Alors, vous pouvez, ce qu'on vient de vous dire, par règle de 3, à terme, si on va construire pour... on aura un tiers de plus d'espace et qu'on distribue une augmentation de 15 %, on ajoute cette augmentation de 15 %, si vous me suivez, faites les mathématiques et redistribuez ça dans des proportions de  $\frac{1}{3}$ - $\frac{2}{3}$ , c'est le portrait mathématiquement.

**LE PRÉSIDENT :**

3325 Mais l'exercice n'a pas été comptabilisé, n'a pas été fait. Et ça, c'est au terme du projet.

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

3330 C'est-à-dire que les simulations, par exemple pour fins de circulation, pour fins de planification des gabarits, tout ça, ont été faites sur un campus maximum. Il a quand même fallu simuler le maximum, à savoir un potentiel de 10 000 étudiants, plus peut-être 1 000 employés ou incluant les professeurs. Mais ceci dit, ça pourrait être moindre, dépendant de la programmation qui va être retenue.

3335

**M. CLAUDE RENY :**

Donc, c'est autour du tiers de plus. C'est ça qu'il faut comprendre, possiblement?

3340

**M. LUC VINET :**

Non, non, non.

**M. CLAUDE RENY :**

3345

Non?

**M. LUC VINET :**

3350

Non, non. Le plus, c'est 15 %, mais on est en déficit. On est à l'étroit.

**M. CLAUDE RENY :**

Oui. Donc, il y aurait rééquilibrage.

3355

**M. LUC VINET :**

Il y a rééquilibrage, oui. Puis lui, le rééquilibrage sera dans les proportions  $\frac{1}{3}$ - $\frac{2}{3}$ .

3360

**M. CLAUDE RENY :**

Puis ça, ce serait un maximum des nouveaux règlements, etc.

**M. LUC VINET :**

3365

Oui, exact.

**M. CLAUDE RENY :**

3370

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va? Merci, monsieur.

3375

Alors, j'invite monsieur Gilles Bulota. Bonsoir, monsieur.

**M. GILLES BULOTA :**

3380

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, messieurs les commissaires. Mon nom est Gilles Bulota. Je suis résidant du chemin Rockland à Ville Mont-Royal, donc tout près quand même du site à l'étude.

3385

Je constate avec beaucoup de plaisir que le promoteur a pris soin de développer un projet qui est sensible à l'environnement. Concernant plus particulièrement la question du transport en mode actif, on voit que, à l'intérieur de la zone, on a mis beaucoup d'emphase sur l'utilisation des modes actifs, donc le piéton et vélo, à l'intérieur du site.

3390

Cependant, on reste un peu sur notre appétit lorsqu'on nous parle de lien éventuel avec le réseau cyclable, par exemple. Il me semble que c'est un peu... c'est un manque puisque c'est un peu comme si on développait des rues sans se soucier de comment est-ce qu'on allait les connecter au reste du réseau.

3395

Plus particulièrement, un des liens qui me paraît très difficile actuellement, puis on n'a pas adressé cette question-là, c'est le viaduc Rockland. Dans sa configuration actuelle, le viaduc Rockland est totalement inapproprié pour l'utilisation du vélo. Je l'utilise moi-même, mais ça relève plutôt du sport extrême.

**LE PRÉSIDENT :**

3400

Oui, c'est du sport.

**M. GILLES BULOTA :**

3405

Pour même être plus précis, dans le sens sud-nord, en ce moment, il y a encore une pancarte qui interdit l'utilisation du viaduc pour les vélos. Alors, je me demandais si on a pensé à adresser cette question-là.

3410

Puis j'ouvre peut-être même une suggestion. Puisqu'on va réduire le nombre de voies de chemin de fer, est-ce qu'on pourrait songer à établir un lien à niveau comme sur le chemin Canora pour les piétons et les cyclistes, ce qui simplifierait et réduirait beaucoup la difficulté.

**LE PRÉSIDENT :**

3415 Très bien. On va aller chercher les réponses à ces deux questions. Alors, à propos de la piste cyclable, donc la situation notamment du lien à l'ensemble du réseau cyclable et la question plus particulière du viaduc Rockland, quelle est votre réponse.

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

3420 Sur la question du lien au réseau, vous comprendrez qu'on a travaillé sur le site qu'on contrôlait comme promoteur. Par contre, ce qu'on dit, c'est qu'on rend les choses possibles. C'est-à-dire que du fait de la promenade, du fait des aménagements, il y aura des connexions possibles, qui ne le sont pas actuellement, et il reviendra aux autorités compétentes de prévoir dans les plans de développement d'aménagement les liens avec la continuité du réseau existant.

3425 Pour ce qui est du lien vers le nord, bon, le viaduc, encore là je crois et je pense que les gens de la Ville sont plus aptes que moi pour répondre, la Ville a déjà des éléments de planification de reconstruction du viaduc ou réaménagement du viaduc. Donc, ça, c'est une dimension qui pourrait être prise en compte et qui le sera sans doute.

3430 Par ailleurs, au niveau de la passerelle piétonne, il faut savoir qu'ici, ce qui est prévu pour le lien vers le métro, ce sera, oui, une passerelle piétonne, mais on prévoit aussi des aménagements, des ascenseurs ou des aménagements qui vont permettre aussi un lien cyclable, permettre aux vélos de faire un lien ici.

3435 Donc, de notre côté, on a prévu le maximum qu'on pouvait faire. Maintenant, il faudra donner suite du côté des autorités compétentes.

**LE PRÉSIDENT :**

3440 On va aller voir la Ville de Montréal. Mais avant ça, monsieur Bulota, vous parliez d'une traverse à niveau comme à Canora?

**M. GILLES BULOTA :**

3445 Oui. En fait, c'est une idée qui me venait. C'était qu'il faut savoir qu'avant qu'il y ait un viaduc, la traversée se faisait à niveau. Il y avait un passage à niveau sur le chemin Rockland. Ça se faisait directement. On sait qu'avec l'aménagement, bon, ça s'est compliqué. On a favorisé la construction d'un viaduc. Mais si on parle strictement de piétons et de vélos, étant donné qu'on va réduire le nombre de voies de chemin de fer, ça va être l'équivalent de ce qu'il y a au chemin Canora. On pourrait facilement envisager un lien à niveau pour les piétons et les cyclistes qui serait sécuritaire.

3455 **LE PRÉSIDENT :**

Mais monsieur n'a pas évoqué quelque chose à niveau. Vous avez évoqué un système d'ascenseur ou...

3460 **M. ALEXANDRE CHABOT :**

Pour ce qui est le système d'ascenseur, c'est...

**M. GILLES BULOTA :**

3465

Non, non, ce n'est pas le même endroit.

**LE PRÉSIDENT :**

3470

Ce n'est pas le même endroit.

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

3475 C'est ici. C'est au niveau de la passerelle. Par contre, là, je ne suis pas un spécialiste. Est-ce que techniquement et pour des raisons sécuritaires... nous, on n'est pas du tout fermés, si la chose est possible, mais ça n'a pas été regardé.

**LE PRÉSIDENT :**

3480

La Ville de Montréal maintenant. Quel est le lien? Il y aura là de nouvelles pistes cyclables. Comment va s'établir le lien à l'ensemble du réseau montréalais? Est-ce qu'on peut l'améliorer? Est-ce qu'on peut délier certaines impasses actuellement?

**M. LUC GAGNON :**

3485

Effectivement, monsieur le président, on voit le projet de la gare de triage comme étant une belle occasion en tout cas de recréer ce chaînon manquant dans le réseau cyclable panmontréalais.

3490

Ce qu'on voit ici à l'écran, ce sont les propositions qui sont faites dans le Plan d'urbanisme que la Ville a adopté en 2004 et qui prévoit donc l'extension déjà de ce réseau-là. Ces propositions-là sont en train d'être raffinées dans le cadre du Plan de transport qui sera présenté tout prochainement, au cours du printemps, par la Ville de Montréal.

3495

Mais déjà, ce qu'on peut comprendre... je vais vous pointer ici le site de la gare de triage, parce qu'il ressort mal. Alors, c'est le triage qu'on voit ici avec le pointeur rouge.

3500 Il y a actuellement dans le territoire avoisinant un réseau existant, par exemple, et  
particulièrement celui qui longe la voie ferrée du Canadien Pacifique dans l'arrondissement de  
Rosemont/Petite-Patrie, qui s'arrête quelque part ici à la rue Beaubien. Le Plan d'urbanisme  
prévoit le prolongement de ce réseau-là vers le nord jusqu'à la rivière des Prairies pour emprunter  
le pont de l'Île Perry, donc établir un lien nord-sud solide, si on veut, en termes de desserte  
cyclable, qui pourrait permettre ensuite un embranchement avec le réseau local qui va être  
développé dans le cadre du projet de la gare de triage.

3505 Donc, on voyait tout à l'heure sur la diapositive de l'université les liens qui sont prévus de  
part et d'autre de la grande esplanade. Alors, ces liens-là se collecteraient avec la prolongation du  
réseau, qu'on appelle le réseau vert, en fait, qui longe la voie ferrée du Canadien Pacifique  
jusqu'au nord de l'île. Donc, en termes de proposition, effectivement, c'est une belle occasion de  
3510 se relier au réseau local.

Il y a effectivement l'aménagement des rues qui se prête aussi à l'implantation de bandes  
cyclables. Donc, encore une fois, on tombe dans un niveau plus fin que le Plan de transport va  
regarder, et que le plan de vélo qui va découler du Plan du transport plutôt va préciser. Mais dans  
3515 les rues résidentielles d'Outremont, il y a des opportunités d'établir parfois des bandes cyclables  
justement de façon à ce que la chaussée soit partagée de façon sécuritaire entre le vélo et les...

Encore une fois, je reviens sur ce discours-là qu'on tient depuis le début. Évidemment, il  
y a beaucoup d'emphase de mise sur les modes de transport actif. Et c'est une démonstration  
3520 encore une fois.

**LE PRÉSIDENT :**

3525 Donc, c'est envisagé, mais il n'y a pas encore de décision de prise. C'est encore à  
l'étude.

**M. LUC GAGNON :**

3530 C'est ça. Mais il y a une décision qui va être annoncée tout prochainement dans le cadre  
du Plan de transport. Sur la question du viaduc Rockland...

**LE PRÉSIDENT :**

3535 Du viaduc Rockland, oui, est-ce que vous avez de bonnes nouvelles là-dessus?

**M. LUC GAGNON :**

Effectivement, ça relève vraiment du sport extrême. Le viaduc Rockland a fait l'objet de

3540 travaux de remise en état en 2006. On avait noté une dégradation de son état. Donc, il y a des  
travaux importants qui ont été menés de façon à le rendre sécuritaire. Et effectivement, le viaduc  
est sécuritaire. Malgré tout, il avance en âge et, comme toute chose qui avance en âge, il a  
tendance à se dégrader plus rapidement.

3545 Il y a une étude qui est en mode de démarrage, en fait, qui va étudier différents scénarios  
de remise en état ou de modification du viaduc Rockland et qui inclura donc cette possibilité-là  
d'implanter un lien cyclable.

3550 Mais il demeure que, dans le cadre du projet, le lien cyclable qui a été privilégié, c'est  
celui dont monsieur Chabot parlait tout à l'heure, le lien qui est évoqué au-dessus de la voie ferrée  
du Canadien Pacifique, donc un lien d'importance. On ne parle pas d'une petite passerelle  
comme on retrouve parfois au-dessus des voies ferrées. Là, sans parler de pont piétons et  
cyclable, c'est une passerelle de grande envergure qui permettrait confortablement donc de  
circuler à pied et en vélo au-dessus de la voie ferrée, en toute sécurité surtout.

3555 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà.

3560 **M. GILLES BULOTA :**

Si vous me permettez...

**LE PRÉSIDENT :**

3565 Oui.

**M. GILLES BULOTA :**

3570 ... peut-être une question d'un autre ordre. On parle d'impact et puis je sais qu'il y a même  
un atelier sur les impacts, les retombées sur les arrondissements voisins. Cependant, dans toute  
la présentation qu'on a vue, dans tous les documents, on parle de l'arrondissement d'Outremont,  
des arrondissements de Parc-Extension, etc., Rosemont, mais on parle à peu près pas de Ville  
Mont-Royal.

3575 Ma question : est-ce que le mandat de l'Office de consultation de la Ville de Montréal, je  
ne suis pas familier avec les structures assez complexes de l'agglomération de Montréal, est-ce  
que le mandat couvre la zone de Ville Mont-Royal? Et si oui, est-ce qu'il y a eu des échanges  
avec la Ville? Et est-ce qu'on a recherché peut-être avec le promoteur à faire un lien au sujet des  
préoccupations des résidents de Ville Mont-Royal.

3580

**LE PRÉSIDENT :**

3585 Notre commission, nous, a pour mandat d'étudier le projet tel qu'il est et toute personne peut venir poser des questions dessus, qu'il soit de Ville Mont-Royal ou d'Outremont ou de Parc-Extension. De ce côté-là, on fera bien les remarques en fonction de l'analyse qu'on posera.

Quant à la juridiction de l'Office sur Ville de Mont-Royal, ça, vous verrez la présidente. Moi, je ne veux pas me confondre là-dessus. Mais votre question mérite une réponse.

3590 La Ville de Montréal, dans l'élaboration de ce projet-là, est-ce que vous avez eu des contacts aussi avec Ville Mont-Royal, que ce soit l'arrondissement, que ce soit la Ville centre?

**M. ALAIN TITTLE :**

3595 Oui, il y a eu des contacts avec la mairesse de Ville Mont-Royal, qui est au courant du projet et qui a participé à certaines discussions.

**LE PRÉSIDENT :**

3600 Ça s'est fait avec la mairesse?

**M. ALAIN TITTLE :**

3605 Oui, avec madame Danyluk.

**LE PRÉSIDENT :**

3610 Très bien. Du côté de l'université, est-ce que de votre côté vous avez aussi eu des contacts avec...

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

3615 Nous en avons eu effectivement avec madame Danyluk et nous avons encore d'autres contacts. Encore demain, nous avons une autre rencontre avec la directrice générale et la mairesse de Ville Mont-Royal.

**LE PRÉSIDENT :**

3620 Ils vous ont fait des suggestions, des commentaires?

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

Bien, notamment la question du lien cyclable effectivement est revenue sur la table pour



dire: «ça devrait être pris en compte», ce avec quoi on est tout à faire d'accord.

3625

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Voilà, monsieur. Merci.

3630

Alors, j'invite monsieur Ruslan Dimitrov. Bonsoir, monsieur.

**M. RUSLAN DIMITROV :**

3635

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, messieurs les commissaires. Ma question. Je suis Ruslan Dimitrov, résidant de Davaar. Ma famille habitait sur Davaar depuis 1962.

3640

La question du viaduc, qu'est-ce qui se passe dans le futur? Parce qu'il est toujours... Davaar et McEachran, c'est un peu comme Métropolitain, parce que tout le monde utilise le viaduc pour aller au centre-ville. Ils ont un accès nord-sud avec Davaar et McEachran. Qu'est-ce qui se passe avec la circulation avec ce nouveau réseau qui va être construit?

**LE PRÉSIDENT :**

3645

Pour la rue Davaar en particulier?

**M. RUSLAN DIMITROV :**

3650

Davaar et McEachran. Est-ce que le viaduc va être diverti sur la promenade nord, promenade sud, ou comment le plan sur cette question.

**LE PRÉSIDENT :**

3655

Décidément, vous avez de la popularité, madame. Les questions de trafic vous reviennent. Maintenant, on a Davaar et McEachran. Alors, on va toutes les passer, vous savez.

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

3660

En fait, sur Davaar, il y a différents points. Il faut que je revienne sur différents points. Entre autres, Davaar est un des liens utilisés actuellement pour se rendre au campus actuel. Donc, vous, vous allez être un des résidants qui va bénéficier d'une diminution sur votre rue. Vous habitez Davaar. Donc, les gens vont être interceptés au pied du viaduc et acheminés vers Bates.

Et aussi, je l'ai expliqué un petit peu plus tôt, les gens actuellement utilisent Davaar pour

3665 s'en aller vers l'est ou bien Van Horne pour se diriger vers l'est pour avoir une continuité, aller  
chercher Van Horne pour avoir une continuité pour toujours la direction est. Donc, les gens  
pourront le faire dorénavant en empruntant la promenade sud.

3670 Donc, à cet égard, vous allez subir, disons le matin, des diminutions de l'ordre de 80 à  
40 véhicules/heure. Et le soir, on parle de entre 90 et une trentaine de véhicules/heure.

**LE PRÉSIDENT :**

3675 Dans les deux cas, vous parlez de diminution?

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

3680 De diminution dans les deux cas. Par l'ouverture de la promenade et par le changement  
du trajet, on va intercepter les gens et les diriger vers Bates.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il arrive que les chauffeurs ne suivent pas vos prédictions?

3685 **Mme SUZANNE DEMEULES :**

3690 En fait, ce qu'on a fait, on attribue les parcours les plus logiques possible, donc le chemin  
le plus court, le temps le plus court et le moins de restrictions possible en termes de mouvements  
de virage à gauche. Donc, l'acheminement ici, les itinéraires sont assez évidents ou assez  
directs. Donc, les gens ne chercheront pas... je veux dire, on a une traversée nord-sud qui est  
soit Rockland ou soit l'avenue du Parc. Donc, ils ne pourront pas aller ailleurs que Rockland ou  
du Parc et les gens cherchent le plus court chemin pour sauver le plus de temps possible.

**LE PRÉSIDENT :**

3695 C'est parce que pour des gens qui viennent à l'audience et auxquels on annonce qu'un  
projet va avoir lieu, il va avoir 800 logements, tant de mille étudiants, tant de choses, que  
finalement ça va leur donner moins de trafic dans le coin, ils ont de la difficulté à piger ça. Il y a  
une espèce de...

3700

C'est pour ça qu'au plan méthodologique, il va falloir qu'on ait une discussion plus vive.  
Ce n'est pas que je ne vous crois pas, c'est qu'il va falloir qu'on s'explique sur la méthode pour  
comprendre comment on peut arriver à des conclusions comme ça.

3705 **Mme SUZANNE DEMEULES :**

Il ne faut pas oublier qu'on ajoute un nouveau lien. Vous avez un gros lac et vous ajoutez un nouveau tuyau pour le vider, alors vous ajoutez de la capacité pour vider votre lac. C'est la même chose ici en termes de véhicules. Vous ajoutez un nouveau lien qui permet de diffuser

3710 votre circulation de façon différente. Les patrons de circulation vont changer.

Vous avez une mare d'eau, aussi simple qu'une mare d'eau, puis au printemps vous faites un petit canal à l'eau pour que l'eau s'écoule. Si vous voulez que l'eau ne s'en aille pas dans un autre amas d'eau, vous faites un petit ruisseau de l'autre côté et l'eau va se diffuser de part et

3715 d'autre. Donc, la circulation, c'est la même chose.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est la dynamique des fluides que vous m'expliquez.

3720

**Mme SUZANNE DEMEULES :**

La dynamique des fluides.

3725 **LE PRÉSIDENT :**

C'est très bien. Je comprends ça. Alors monsieur, pour l'instant, la réponse, c'est qu'il va y avoir moins de trafic que vous n'en avez maintenant.

3730 **M. RUSLAN DIMITROV :**

Espérons.

**LE PRÉSIDENT :**

3735

Mais ce qu'on va faire, par exemple, on va avoir ultérieurement une discussion plus approfondie sur la méthodologie qui est suivie, pour qu'on comprenne bien ce qui semble un paradoxe à première vue et que madame a expliqué par la dynamique des fluides en disant: «On crée des axes nouveaux», ce qui est correct.

3740

**M. RUSLAN DIMITROV :**

Je veux juste poser une autre question.

3745 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. RUSLAN DIMITROV :**

3750

Qu'est-ce qui se passe avec le viaduc? C'est déjà un vieux pont. C'est déjà 30 ou 40 ans, je pense. Est-ce que ça va être démolé ou...

**LE PRÉSIDENT :**

3755

Quel viaduc?

**M. RUSLAN DIMITROV :**

3760

Le pont Rockland/Davaar.

**LE PRÉSIDENT :**

3765

Le viaduc Rockland?

**M. RUSLAN DIMITROV :**

Oui, oui. Est-ce qu'il y a un tunnel un jour, un autre changement?

3770

**LE PRÉSIDENT :**

On va vérifier ça près de la Ville. Qu'est-ce qui va se passer avec le viaduc Rockland?

**M. LUC GAGNON :**

3775

Alors, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, effectivement, c'est un ouvrage qui est vieillissant, mais qui est quand même sécuritaire grâce aux investissements de la Ville.

**LE PRÉSIDENT :**

3780

Sauf pour les cyclistes.

**M. LUC GAGNON :**

3785

On s'entend. C'est une concession qu'on peut faire. Il est sécuritaire en termes structural disons. Donc, il n'y a pas de danger que le pont s'écroule si on roule dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

3790

Vous pouvez l'envoyer à Laval, si vous voulez.

**M. LUC GAGNON :**

3795 Néanmoins, une étude vient d'être démarrée justement sur les modalités d'amélioration et de transformation de ce viaduc-là. Donc, il est possible ultimement. Évidemment, c'est un choix de société et un choix très coûteux de le mettre en sous-sol. On peut le refaire tel qu'il est, on peut le rabaisser.

3800 Parce qu'il faut comprendre aussi que l'emprise du viaduc et le fait qu'il soit si haut était dû au fait qu'il y avait une gare de triage qui était dessous, qu'il y avait plusieurs voies ferrées à survoler. La rationalisation qui va être faite, du fait du départ de la gare de triage, va rendre moins nécessaire un ouvrage d'une telle portée, il serait donc possible de procéder à sa réfection, mais de façon mieux intégrée à son milieu.

3805 **M. RUSLAN DIMITROV :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3810

Merci, monsieur.

**M. RUSLAN DIMITROV :**

3815

Merci, monsieur.

**LE PRÉSIDENT :**

3820

Alors, Olivier Lapierre, s'il vous plaît.

**M. OLIVIER LAPIERRE :**

Bonjour, monsieur le président.

3825

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir.

**M. OLIVIER LAPIERRE :**

3830

Bonjour, messieurs les commissaires. Bon, on est en fin de séance, donc je vais tâcher d'être bref.

3835 Concernant la gare intermodale l'Acadie, quel est l'état d'avancement des discussions entre la Ville et l'AMT ou la STM, l'AMT plutôt? Et croyez-vous que la gare va être inaugurée de concert avec l'inauguration des premiers bâtiments de l'Université de Montréal, histoire de donner le ton en termes de développement durable, d'utilisation du transport collectif pour les gens qui viennent de la Rive-Nord particulièrement?

3840 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, comment va la synchronisation du projet avec la finalisation de la gare intermodale?

3845 **M. LUC GAGNON :**

C'est sûrement le souhait que et l'université et la Ville et l'arrondissement caressons que cette gare soit inaugurée le plus rapidement possible. Cette gare-là fait l'objet de discussions avec l'AMT. L'Agence métropolitaine de transport est responsable de la planification et l'exploitation du réseau de train de banlieue. Donc, c'est elle qui est responsable de mener les études qui vont conclure à la pertinence, à l'opportunité d'aménager cette gare-là.

3850 Donc, ces discussions-là ne sont pas terminées. On ne peut pas annoncer ce soir l'inauguration de cette gare-là en 2009. On aimerait le faire, mais ce n'est pas encore le cas.

3855 Néanmoins, ce qui est important de mentionner, c'est que dans l'annonce qui a été faite par le gouvernement du Québec en septembre passé, les 30 M\$ qui seront accordés à différents objets pour la réalisation du campus universitaire du site Outremont, le gouvernement a prévu une réserve de 5 M\$, si le chiffre est juste, donc de 5 M\$ pour la construction de cette gare-là. Alors, l'argent est là, la volonté est là, la demande est là; il ne reste qu'à compléter les études.

3860

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il pourrait arriver qu'il n'y ait pas phasage et que la première phase du projet de l'université soit terminée avant que la gare intermodale soit rendue fonctionnelle?

3865

**M. LUC GAGNON :**

3870 Ce serait possible. Ce serait possible, oui, parce que je prends pour acquis que l'Agence métropolitaine de transport va souhaiter que cette gare soit supportée par un achalandage suffisant pour justifier les investissements pour sa construction. Mais encore là, tout est en état de discussion.

**M. OLIVIER LAPIERRE :**

3875 Je voulais juste souligner, lors de la conception du Plan d'urbanisme en 2004, il y avait eu une réunion, justement une audience menée par l'OCPM, et je crois qu'il y avait eu des préoccupations soulevées par rapport justement à un stationnement incitatif peut-être autour du métro l'Acadie particulièrement pour ceux qui prennent ce lien en voiture par le boulevard Acadie. Donc, il y aurait peut-être moyen de développer une approche intégrée en transport, une  
3880 approche intermodale si on veut.

Est-ce que ça a fait l'objet de réflexion?

**M. LUC GAGNON :**

3885 Oui. Écoutez, la vocation de cette gare-là, c'est une gare de destination. Enfin, donc, les gens vont y descendre. Ce n'est pas une gare où les gens vont vouloir embarquer dans le train pour se rendre au centre-ville. C'est trop compliqué, c'est trop long. C'est plus vite de prendre le métro et y accéder.

3890 Je me raccroche à votre concept de gare intermodale que vous évoquiez tout à l'heure. C'est tout à fait l'objectif. Mais que cette gare-là intermodale soit desservie par le métro, c'est le cas exactement, et les autres autobus de la STM qui se rabattraient directement sur la gare. Donc, gare intermodale, de lier différents modes de transport, mais exclusivement des modes de  
3895 transport actifs pour décourager évidemment l'utilisation de la voiture.

**M. OLIVIER LAPIERRE :**

Merci beaucoup.

3900

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur a évoqué quelque chose que j'ai vu passer. Il parle d'un stationnement incitatif et on revient au stationnement. Est-ce qu'il y aurait prévu dans l'axe de l'Acadie un stationnement  
3905 incitatif?

**M. LUC GAGNON :**

3910 Ce n'est pas le cas. En tout cas, dans le cadre de la planification du projet, en ce qui nous concerne, ce n'est pas prévu. Comme je le disais, c'est une gare de destination. C'est une gare où les gens vont descendre du train pour aller sur le campus universitaire ou dans le secteur Beaumont, mais pas une gare où on va stationner sa voiture pour aller au centre-ville.

**LE PRÉSIDENT :**

3915

Très bien, merci. Merci, monsieur Lapierre.

Madame Sophie Vaneste.

**Mme SOPHIE VANESTE :**

3920

Ma question a été posée, c'était sur le viaduc.

**LE PRÉSIDENT :**

3925

Dieu soit loué! madame. Merci. Alors, écoutez, c'est la fin pour ce soir. Je vous rappelle que demain soir, nous reprenons ici à la même heure, 7 h. Il y aura les mêmes exposés de départ que nous avons eus en début de soirée. Et comme on a vidé les listes, donc les gens qui s'inscriront pourront poser des questions.

3930

Je rappelle aussi qu'il y aura des ateliers thématiques et je vous invite à prendre ce bulletin d'information à la table là-bas pour les ateliers thématiques.

Merci et à demain soir, sans faute. Merci au promoteur et merci à la Ville de Montréal.

3935

\*\*\*\*\*

3940

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

3945

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**