

**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**

**DEUXIÈME PARTIE**

**VOLUME 1**

Séance tenue le 3 avril 2007, 19 h  
Centre communautaire intergénérationnel  
999, McEachran  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 3 AVRIL 2007 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
VILLE DE MONT-ROYAL	
VERA DANYLUK, CATHERINE HIROU .....	2
CPE LE COIN DES ENFANTS DU PARC	
VÉRONIQUE BELPAIRE .....	11
L'ASSOCIATION CITOYENNE PROMOUVANT LA SÉCURITÉ DES ENFANTS À OUTREMONT	
MARILYN-ANN RANCO .....	19
MARC VANIER VINCENT .....	24
SYNDICAT DES COPROPRIÉTAIRES DU CONDOMINIUM LE PHÉNIX	
CHRISTINE LEFEBVRE .....	30
PROJET MONTRÉAL	
RICHARD BERGERON, JEAN-MARC CORBEIL .....	38

**LE PRÉSIDENT:**

5

Alors, bonsoir et bienvenue à chacun et chacune d'entre vous. Nous reprenons l'audience sur le projet de règlement pour l'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. J'ai le privilège de présider cette audience au nom de l'Office de consultation publique de Montréal. Je suis accompagné par Jean-Claude Boisvert, à ma gauche, qui est architecte, et par monsieur Louis Dériger, qui est architecte paysagiste et qui possède une maîtrise également en génie civil. Et la quatrième personne que nous trouvons sur la table est Michel Agnaïeff, qui agit comme secrétaire et responsable de l'analyse et comme pilier de la commission.

15

À la transcription sténographique ce soir, madame Lise Maisonneuve et à la sonorisation, Michel.

20

Alors, donc, nous entrons dans la phase dite des mémoires. Nous avons d'abord eu la phase de questions. Les gens ont pu poser des questions au promoteur sur l'ensemble de son projet, sur différents aspects du projet. Ensuite, on a eu quatre soirées d'atelier parfois fort animées sur des thématiques de constituants du projet.

25

Et là, maintenant nous entrons dans la phase des mémoires, c'est-à-dire ayant ramassé de l'information et en discuter, les individus, les groupes sont invités à exprimer leur opinion sur le projet, à essayer de convaincre la commission de retenir telle orientation ou telle autre et de faire, au fond, la défense de leur point de vue et d'essayer de modifier le projet dans le sens de leurs attentes et de leurs aspirations.

30

Beaucoup de personnes déjà se sont annoncées pour des mémoires, ce qui fait qu'il y aura plusieurs séances d'audition de mémoire. Nous demandons aux intervenants, nous leur consacrons à peu près vingt minutes par intervenant, nous demandons aux gens de nous faire un résumé de leur mémoire dans une dizaine de minutes si possible et, ensuite, la commission posera des questions pour bien comprendre les différents aspects du mémoire et être sûr qu'il n'y a pas de mésentente là-dessus.

35

Nous n'avons pas à être en accord ou désaccord avec vos mémoires, mais à nous assurer de bien comprendre votre point de vue et de bien l'intégrer. Je pense que c'est un acquis fort important.

40

Normalement ce soir, nous devrions entendre six mémoires. Dans l'ordre, la Ville de Mont-Royal, le CPE Le coin des enfants de l'avenue du Parc, l'Association des citoyens de l'avenue d'Outremont, monsieur Marc Vanier Vincent, le Syndicat des propriétaires du condominium Le Phénix et le Projet Montréal.

45 Alors, je rappelle que les mémoires seront rendus publics demain. Ils seront sur le site de l'Office demain. On ne rend jamais les mémoires publics avant qu'ils soient présentés, pour une raison bien simple, c'est qu'il peut y avoir des changements et donc c'est une question de respect d'attendre que les mémoires soient présentés avant de les rendre publics.

50 Il y a un certain nombre de mémoires qui ont été envoyés à l'Office et qui ne seront pas présentés publiquement. Quand on terminera la présente phase, à ce moment-là on les rendra publics, bien sûr, au même titre que les autres mémoires.

55 Alors, il existe dans nos procédures à la fin de chaque soirée – des fois, on le met à la fin de toutes les séances mais, comme il y aura plusieurs séances, je ne veux pas qu'on intervienne sur trop de mémoires à la fois – il existe ce qu'on appelle un droit de rectification. S'il y a des erreurs de fait dans certaines affirmations, toute personne dans l'audience peut corriger cette erreur de fait. Ce n'est pas un droit argumentaire, c'est juste un droit de rectification. Donc, ce n'est pas un droit pour argumenter.

60 Je donne comme exemple si quelqu'un dit que je suis né en 1838, j'ai le droit de rectifier en disant que la personne se trompe d'un siècle, c'est 1738 ma date de naissance. Alors, on comprend bien, il ne faut pas changer ça en un point argumentaire; sinon, il n'y aurait pas de fin.

65 Alors, voilà, pour ces petites remarques préliminaires. On est honorés de voir que tant de gens déjà se sont annoncés pour donner des mémoires, ce qui montre l'intérêt des gens et l'enjeu aussi du dossier.

70 Je vous inviterais par le fait même à fermer vos cellulaires, si vous en avez, ou à les mettre sur le mode vibration.

Alors, j'ai donc le plaisir d'accueillir ce soir en premier mémoire les deux représentantes de la Ville de Mont-Royal. Madame la mairesse, bonsoir, madame. Et vous êtes bien accompagnée par Catherine Hirou? C'est bien ça? Alors, ça va bien, madame Danyluk?

75 **Mme VERA DANYLUK :**

Ça va très bien. Monsieur le président, tout de suite, je vous mentionne que je ne vous donnerai pas ma date de naissance pour ne pas qu'il y ait la nécessité de faire une rectification.

80 Écoutez, sans tarder, monsieur le président et messieurs les commissaires, merci beaucoup pour cette opportunité de venir partager avec vous nos commentaires et nos préoccupations par rapport au projet qui est proposé chez notre voisin, notre voisin immédiat de

la Ville de Mont-Royal.

85           Moi, je ne dirai pas beaucoup parce que je voudrais donner le plus de temps possible à madame Catherine Hirou, qui est notre ingénieure en chef de notre municipalité et qui a d'ailleurs trente ans d'expérience dans tout ce qui est transport, infrastructures, signalisation, circulation. Ça fait qu'on a trouvé qu'elle était la meilleure personne pour nous représenter, surtout compte tenu des préoccupations que nous avons.

90           J'aimerais juste ajouter que nous avons beaucoup de résidants de notre municipalité qui ont assisté déjà à vos séances d'information et puis on a eu déjà beaucoup de courriels et des gens qui sont venus à notre séance publique du conseil pour effectivement nous donner leurs commentaires, ce soir, on va essayer de vous transmettre les commentaires, les préoccupations des gens.

95           Et sur ce, je vous présente madame Catherine Hirou.

**LE PRÉSIDENT :**

100

Merci.

**Mme CATHERINE HIROU :**

105

Merci beaucoup, monsieur le président, messieurs les commissaires. Vous allez m'excuser, j'étais sous l'impression que j'avais un peu plus de temps que dix minutes. Alors, je vais faire mon possible pour passer à travers l'essentiel du mémoire qu'on a déposé.

110

Alors, je vais toucher à deux volets particuliers: le financement et la circulation. Le premier volet, financement.

(L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

**Début de la phrase page 2: «Nous avons pris connaissance...»**

115

**Fin de la phrase page 2: «... est par conséquent d'autant plus surprenante.»**

Je passe immédiatement à la circulation, donc la question qui touche plus longuement nos préoccupations, sans dire que celle du financement est moindre, mais je veux détailler davantage celle de la circulation.

120

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

**LE PRÉSIDENT :**

125           Merci madame. Merci du tour de force de rentrer dans un espace de temps court un mémoire aussi étoffé. Je voudrais juste faire une petite mise au point sur la page 2 de votre document à propos du financement.

130           Quand vous parlez du 120 M\$, 30 M\$ du provincial, 30 M\$ du fédéral, il reste un 60 M\$. Moi, j'ai compris dans la première partie, ayant posé la question à l'université, qu'il y a encore des négociations de ce que paiera là-dedans l'Université de Montréal et la part de la Ville. Donc, on ne peut pas affirmer, autant que j'ai compris, 60 M\$ uniquement à la Ville, il y a une négociation entre le promoteur et la Ville.

135           **Mme VERA DANYLUK :**

140           Monsieur le président, peut-être juste pour mentionner, on a vu ça dans les documents que, effectivement, il va avoir d'autres négociations. Mais je pense que notre préoccupation, c'est déjà sur le 120 M\$, il y a une préoccupation, une grande préoccupation et je pense que vous allez comprendre pourquoi.

**LE PRÉSIDENT :**

145           Je ne mets pas ça en doute, je voulais juste faire la précision parce que, sans ça, je vais avoir un droit de rectification tantôt.

**Mme VERA DANYLUK :**

150           Mais on est conscients, parce qu'on l'a vu dans les documents, que ça se pourrait qu'il y ait effectivement d'autres financements qui proviendraient d'ailleurs.

**LE PRÉSIDENT :**

155           Parfait. Alors, on a beaucoup de questions à vous poser. On va se censurer nous-mêmes, vous en poser que quelques-unes. Alors, je laisse la parole à mon collègue sur les questions de trafic. Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

160           Oui. En fait, je me réfère à la page 3 de votre mémoire de façon plus particulière. On comprend que dans votre position, votre analyse que vous faites, que vous dites que la méthode d'évaluation, elle est correcte, mais les hypothèses sous-estiment l'achalandage.

          Une des premières choses qu'on remarque, c'est qu'on parle du 15 %, du 85 %. Quand

165 on regarde l'étude de circulation qui a été faite par CIMA, on voit que ça a été fait sur la base de  
9 000 étudiants et, à ça, il y a un taux de déplacements qui est affecté et aussi selon les différents  
modes, donc ils ont évalué la génération de déplacements qui a été faite.

170 J'aimerais comprendre un peu plus qu'est-ce que vous dites. Parce qu'en fait, c'est  
comme si on avait juste estimé 15 %. Ce n'est pas clair pour moi là.

**Mme CATHERINE HIROU :**

175 Ce qui a été fait, selon ma compréhension de l'étude – comme vous savez, on ne l'a pas  
vue longuement nécessairement cette étude-là – c'est qu'il est exact, enfin selon les dires de  
l'université, que 85 % des étudiants sont des étudiants qui étudient déjà à l'Université de Montréal.  
Donc, il y aura un déplacement de ces étudiants-là vers le nouveau campus.

180 Là où le bât blesse, c'est que les 85 étudiants qui circulent déjà sur le réseau, il n'y a rien  
qui nous dit qu'ils passent exactement sur les mêmes rues. Étant donné la distance des deux  
campus, ils peuvent faire des choix de trajets différents que s'ils vont à l'ancien campus par  
rapport à venir au nouveau.

185 Ce qui a été fait dans l'étude de CIMA, c'est que les 85 ont été éliminés du portrait. On  
nous a dit: «Ils sont déjà quelque part sur le réseau. Donc, on ne les affecte pas sur le réseau.»

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

190 C'est là que j'ai un peu de difficulté. Parce que quand on regarde les chiffres, on estime à  
partir de 9 000 étudiants.

**Mme CATHERINE HIROU :**

195 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, c'est comme si on prenait la totalité des étudiants.

200 **Mme CATHERINE HIROU :**

Oui, mais après ça, vous avez une déduction.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

205 Après, y a une affectation sur...

**Mme CATHERINE HIROU :**

210 Exact. On en enlève 85 %. Ensuite, on en enlève qui prennent le métro. La répartition modale métro-auto, je n'ai pas de problématique avec ça, c'est des faits réels.

215 La problématique, c'est du fait que les 85 % ne sont pas réaffectés sur le réseau voisin au campus, parce qu'on nous dit qu'ils sont déjà sur le réseau. Mais être sur le réseau pour aller à l'ancien campus et être sur le réseau pour aller au nouveau, ça ne signifie pas la même chose.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

220 En tout cas, l'impression que ça donnait, c'était plutôt qu'on utilisait le 9 000 étudiants et on retrancherait cent quelques voitures, déplacements à l'heure de pointe du réseau global et non pas du campus.

**Mme CATHERINE HIROU :**

225 Il y a deux exercices qui sont faits. C'est deux exercices qui sont faits distincts.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

230 Est-ce que vous pouvez m'expliquer un peu plus?

**Mme CATHERINE HIROU :**

235 Il y en a un qui est mystérieux, celui que vous venez de mentionner, celui où on retire effectivement, qu'on appelle ça réaffectation, on retire effectivement un certain nombre de déplacements. Comme j'ai présenté dans le mémoire, je ne sais pas sur quelle base ce retrait est fait. Moi, je parle de l'hypothèse de base dans les premières pages de l'étude, que j'ai d'ailleurs citée page 32.

240 L'autre exercice, c'est un exercice à part, je ne sais pas sur quoi sont fondés ces chiffres-là. mais ce que je mets plutôt en discussion, c'est le 85 n'est pas réaffecté parce qu'on nous dit que les autos sont déjà sur le réseau. Je sais bien en tant qu'automobiliste, si je dois me rendre à l'Université de Montréal, je sortirais à Décarie, de Décarie à Queen Mary, alors que sinon je vais sortir à Jean-Talon pour venir à celui-ci.

245 Donc, selon moi, les véhicules ne passeront pas par le même chemin. Il y a des logiciels qui existent, qui font simplement une réaffectation des déplacements sur un réseau en fonction de la connaissance de ce réseau-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

250

Justement, vous parlez du logiciel EMME/2?

**Mme CATHERINE HIROU :**

255

Du EMME/2, oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

260

Est-ce que c'est un logiciel qui est facilement disponible?

**Mme CATHERINE HIROU :**

265

Très facilement disponible. Tout le monde utilise ça au Québec. Le ministère des Transports ne fait que ses affectations à partir de ce logiciel.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

270

Mais il n'y a pas des droits d'auteur attachés à ça ou quoi que ce soit.

**Mme CATHERINE HIROU :**

Possiblement, mais c'est utilisé même aux États-Unis. C'est utilisé partout parce que c'est un outil fiable.

275

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et quand vous dites que c'est un modèle microscopique, qu'est-ce que vous voulez dire par «microscopique»?

280

**Mme CATHERINE HIROU :**

Ce que je veux dire, c'est que là on fait une réaffectation à peu près mais, en réalité, on fait une analyse des niveaux de service des carrefours. Donc, quand vous allez voir un petit peu plus loin sur les diagrammes, on analyse les niveaux de service à chaque carrefour, on compte combien de...

285

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

290

Juste avec le Sim Traffic?

**Mme CATHERINE HIROU :**

295 Oui, effectivement, mais Sim Traffic, il fait l'analyse, mais il faut d'abord lui donner des chiffres. Et c'est là que je remets en question une analyse microscopique aux carrefours avec des chiffres qui sont à peu près, alors qu'on les affecte par mouvement quand on fait l'analyse microscopique.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

300 Est-ce que je peux poser une autre question, une dernière?

**Mme VERA DANYLUK :**

305 Est-ce que je pourrais juste...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui?

310 **Mme VERA DANYLUK :**

... sur cette question-là, juste ajouter un petit point comme exemple à ce que madame Hirou nous dit?

315 On sait à l'heure actuelle, quand on parle de ce 85 % de gens qui se dirigent déjà à l'Université de Montréal, nous avons déjà dans notre municipalité un problème majeur sur une petite rue résidentielle, Canora, qui amène tous les gens du boulevard Métropolitain et l'autoroute du Nord, qui viennent effectivement et ils descendent sur la voie de service, ils prennent la petite rue Canora. Et le matin, c'était devenu tellement un problème qu'on était obligés d'interdire les gens qui provenaient du boulevard Métropolitain et de l'autoroute des Laurentides pour prendre Canora. Là, les gens doivent tourner sur la voie de service, aller prendre Rockland. Et avec ça, maintenant on a ajouté aussi la quantité de voitures qui passent sur Rockland.

325 Et moi, j'habite sur une des rues, une petite rue qui débouche sur Rockland. Quand je dois aller soit au travail ou ailleurs, on voit que les matins maintenant c'est très difficile de traverser Rockland pour continuer dans notre municipalité. C'est un des exemples de ce 85 % qui est déjà au campus de l'Université de Montréal.

330 Mais effectivement, si on enlève ce 85 % des études et des analyses qui sont faites, effectivement on vient oublier ou de nier qu'il y a déjà ce pourcentage de voitures qui a un certain problème dans la municipalité avoisinante.

**LE PRÉSIDENT :**

335 Monsieur Boisvert.

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

340 Madame Hirou, à la page 4 de votre mémoire, à la partie 3.2: «débits véhiculaires – génération», vous écrivez que, d'une part, les déplacements engendrés par les 1 058 résidences sur le campus devraient être ajoutés finalement à la comptabilité des déplacements engendrés par l'ensemble de la population des étudiants. C'est le premier volet de ma question.

345 Le deuxième volet, vous dites aussi que le potentiel commercial et de services sur le site permet, c'est-à-dire pourrait engendrer des déplacements entre 150 et 312 véhicules à l'heure. D'une part, il a été dit, je pense assez clairement, que ces commerces et activités de services étaient des activités tout à fait locales pour les besoins du campus, pour la population étudiante.

350 Alors, comment arrivez-vous donc à estimer autant de déplacements que 150 et 312 véhicules?

**Mme CATHERINE HIROU :**

355 Je vais répondre à la première question qui s'adressait aux résidences universitaires. La remarque est faite simplement dans le sens où le taux de génération qui a été choisi dans l'étude au niveau du campus universitaire ne spécifie pas qu'il tient compte des résidences. Et quand je suis allée à la source au niveau du ITE Trip Generation, on ne fait pas état du fait que des résidences universitaires sont incluses dans ce type de pourcentage de génération.

360 Donc, là, on se retrouve avec des résidences qui génèrent, je ne dis pas que le nombre est énorme, je dis juste qu'on devrait prendre le temps au moins de voir qu'est-ce que ça pourrait générer. Comme vous voyez, je spécifie particulièrement en pointe du soir. Parce que c'est certain que, le matin, les gens vont au campus, ils ne généreront pas de déplacements, mais il peut avoir des destinations après les études, qui font que c'est des véhicules qui s'ajoutent sur le  
365 réseau.

370 Le deuxième point que vous soulevez au sujet des commerces, effectivement c'est des commerces qui vont viser principalement la clientèle étudiante et je sais que c'est des commerces qui vont demeurer locaux. Mais n'empêche pas que l'analyse de circulation qui est faite est également faite sur un réseau local, c'est-à-dire le réseau voisin.

On ne va pas faire d'analyse très, très loin là quand vous regardez l'analyse qui a été faite par CIMA. C'est sûr que ça va être des services qui vont desservir le campus, mais il

375 n'empêchera pas un résidant d'Outremont ou de Ville Mont-Royal d'aller à la librairie qui est sur le  
campus universitaire. C'est dans ce sens-là que je dis qu'il y aura certains déplacements de  
généérés.

380 Je spécifie des chiffres au meilleur de ma connaissance parce qu'on ne connaît pas  
nécessairement le type de commerce. C'est très vague. Donc, j'ai fait une approximation là. Ce  
n'est peut-être pas 150 à 312, c'est peut-être 120 à 380, mais c'est très approximatif. Mais c'est  
simplement pour dire que ces types de commerces là, même si leurs clientèles principales sont  
l'université, on ne peut pas dire qu'il n'y aura aucun autre client qui viendra les fréquenter.

**LE PRÉSIDENT :**

385 Alors, nous allons nous censurer à notre tour. Il est possible évidemment que, on a  
beaucoup discuté de votre mémoire, que la compréhension des implications du modèle va  
possiblement nous amener à poser des questions complémentaires au promoteur si, de notre  
côté, nous ne comprenons pas à notre satisfaction un certain nombre des aspects. Et je vous  
390 remercie d'avoir soulevé ces questions-là.

**Mme CATHERINE HIROU :**

395 Merci. Il nous fera plaisir, au besoin, de répondre à d'autres questions par la suite.

**LE PRÉSIDENT :**

Et moi, je ne peux pas communiquer avec vous, madame, hélas!

400 **Mme CATHERINE HIROU :**

Non, avec quelqu'un d'autre, avec quiconque voudra communiquer avec moi.

**LE PRÉSIDENT :**

405 Très bien.

**Mme VERA DANYLUK :**

410 Monsieur le président, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

415 Merci, madame Danyluk.

**Mme VERA DANYLUK :**

Merci infiniment de votre attention et de votre considération.

420 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci beaucoup.

425 J'invite madame Véronique Belpaire, s'il vous plaît, le CPE Le coin des enfants de l'avenue du Parc.

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

Bonsoir.

430

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, madame.

435 **Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

440 Bonsoir, monsieur le président, messieurs les commissaires. Donc, je me présente, je suis Véronique Belpaire. J'agis ici ce soir à titre de présidente du conseil d'administration du CPE Le coin des enfants du Parc. Je parle au nom du conseil d'administration, au nom de l'ensemble des 75 familles également qui fréquentent le CPE et en mon nom personnel aussi en tant que mère d'une petite fille qui fréquente cette garderie.

445 Donc, il nous est apparu essentiel de vous faire part de certains commentaires à l'égard du projet qui nous préoccupe beaucoup dû à notre situation géographique. On est des voisins immédiats du projet. Nous sommes actuellement le dernier bâtiment avant la cour de triage, aux intersections des rues Ducharme et Wiseman. Donc, le bâtiment occupé par le CPE se trouve juste derrière un futur bâtiment à vocation commerciale et résidentielle qui serait érigé donc immédiatement à l'arrière. Évidemment, nos préoccupations sont liées à nos activités qui sont propres à un CPE, également à notre situation géographique.

450

Donc, afin de préserver la mission du CPE, également la qualité de vie des enfants qui le fréquentent, nous avons différentes préoccupations essentiellement liées au maintien donc de l'environnement de qualité et à la continuité de la sécurité qui prévaut actuellement aux environs du CPE.

455

Évidemment, vous pouvez bien deviner que les parents, soir et matin, doivent amener leurs enfants à la garderie, que ce soit en voiture, à pied, par tout autre moyen. Donc, il y a

une fréquentation qui se fait au début de la journée de façon importante et en fin de journée.

460 Également, au cours de la journée, les enfants sortent autant que possible et aussi souvent que possible pour se rendre entre autres au parc Kennedy, mais également à la bibliothèque ou à tout autre endroit, à l'aréna ici même au centre intergénérationnel. Donc, ça fait énormément de déplacements avec des groupes de jeunes enfants dont la sécurité évidemment nous tient énormément à coeur.

465 Par ailleurs, l'autre grand chef de préoccupation est relatif à l'apport de lumière naturelle. En fait, c'est maintenant reconnu par des études américaines qu'il y a une meilleure performance, une meilleure qualité de vie lorsqu'il y a un apport de lumière naturelle qui est suffisant. Et par ailleurs, puisque l'université vise l'application des principes LEED, elle devrait être sensible à  
470 l'impact de l'implantation de son campus sur les bâtiments adjacents. Ça fait donc partie des préoccupations de ce mode de certification.

Nous avons quelques demandes spécifiques, que je vais me permettre de vous  
475 communiquer, donc en espérant évidemment que ces recommandations puissent être prises en considération dans le but éventuellement d'apporter certaines modifications aux deux projets de règlement visant le projet.

Premièrement, on est préoccupés par le sens de la circulation sur la rue Wiseman. La rue  
480 Wiseman n'est pas une rue qui est très large. Actuellement, elle est à double sens, mais on est entre la rue Ducharme et la voie ferrée, actuellement elle est déjà à double sens, mais la circulation y est assez limitée puisque ça ne va pas enfin nulle part ailleurs que pour accéder à la rue Manseau. Déjà là, à certaines périodes, la circulation peut s'avérer difficile.

Donc, on voit mal comment, pour desservir un campus d'importance, la circulation pourra  
485 se faire à double sens, qu'un élargissement des trottoirs est envisagé et que, par ailleurs, tout ça puisse se faire dans le maintien de la sécurité des usagers du secteur. Donc, il nous apparaît impératif que la circulation sur la rue Wiseman demeure à sens unique sur toute la longueur, disons, de ce secteur-là, donc en continuité de ce qui existe déjà plus au sud.

490 Par ailleurs, il nous apparaît également incontournable que des mesures de ralentissement de la circulation soient mises en place. Il n'y a pas seulement une garderie, il y a évidemment des écoles dans le secteur et d'autres familles qui fréquentent cette intersection, donc des mesures de ralentissement de la circulation telles des dos d'âne ou à tout le moins une limite de vitesse à 30 kilomètres/heure devrait être respectée.

495 Deuxièmement, au niveau des marges de recul latérales sur la rue Wiseman, le projet de règlement prévoit une marge de recul latérale de 0 mètre sur Wiseman entre Ducharme et Promenade sud du côté est. Nous demandons d'augmenter cette marge à un minimum de 3 mètres dans le but d'abord d'assurer une meilleure visibilité lors des déplacements, donc dans

500 un objectif de sécurité, mais également dans un but d'obtenir ou de maintenir un apport de lumière  
qui soit suffisant à l'intérieur du bâtiment, mais également dans la cour arrière de la garderie, qui  
est le seul espace extérieur adjacent à la garderie qui est fréquenté par les enfants et qui est déjà  
très étroit. Donc, sans une marge latérale qui soit suffisante, on va se retrouver avec vraiment un  
mur très imposant de part et d'autre du bâtiment de la garderie, qui aurait un effet tout à fait  
505 néfaste sur la qualité de vie.

Encore une fois par rapport aux marges de recul, mais cette fois par rapport aux marges  
de recul arrière du lot PB-39, qui est le lot désigné immédiatement à l'arrière de la garderie, il n'y  
a rien dans le règlement ou dans la grille qui permet de connaître la marge de recul arrière exacte.

510

Par ailleurs, le paragraphe 5 de l'article 10 du projet de règlement impose une marge  
minimale de 4 mètres sans qu'il soit précisé s'il s'agit de la marge avant seulement ou de toutes les  
marges. Donc, on a des inquiétudes. Il nous apparaîtrait pertinent de préciser ce fait-là et par  
515 ailleurs d'assurer un recul suffisant.

Surtout considérant la hauteur du bâtiment, on parle de cinq à six étages et une hauteur  
maximum de 18 à 25 mètres, considérant encore une fois l'étroitesse de la cour, si on se retrouve  
avec un bâtiment qui est très, très proche, très élevé, où par ailleurs il y a des activités  
520 commerciales au rez-de-chaussée, ce qui implique probablement certaines circulations de  
véhicules peut-être à l'arrière du bâtiment pour effectuer des livraisons ou certainement peut-être  
des conteneurs à déchets, ça va entraîner nécessairement des nuisances importantes dans  
l'espace extérieur qui, je le répète, est le seul espace extérieur adjacent à la garderie. Donc, à  
moins d'aller au parc, c'est le seul endroit où ils peuvent profiter un peu de l'air libre. Et il nous  
525 apparaît essentiel donc que des conditions soient imposées pour assurer ou limiter les nuisances  
à cet endroit.

De façon générale, la densité, la hauteur des bâtiments sur l'ensemble du projet nous  
interpelle également. C'est très imposant ce qui est prévu et ça va avoir un impact important  
530 encore une fois sur la quantité de lumière dont va pouvoir bénéficier l'ensemble des bâtiments du  
secteur, en plus des préoccupations qui sont liées au fait que ça nous apparaît détonner de façon  
importante avec le cadre bâti existant. La garderie fait deux étages et donc, d'avoir des bâtiments  
très imposants à l'arrière, en plus de détonner, ça va avoir des incidences importantes sur l'apport  
de lumière.

535

Finalement, un point qui nous apparaît également essentiel à considérer. Dans le cadre  
du projet, il est entendu qu'il y aura un bon nombre de résidences étudiantes, mais aussi d'autres  
types, donc condominiums, maisons de ville, etc., qui entraînera une augmentation importante  
de la population, étudiante bien sûr, mais aussi la venue certainement de nouvelles familles dans  
540 le secteur.

545 Les parcs environnants sont déjà très achalandés. Le développement au cours des dernières années qui a été très important dans le secteur de la rue Ducharme n'a pas entraîné en même temps une augmentation des espaces verts. Donc, depuis bon nombre d'années, on se retrouve toujours avec les seuls et mêmes parcs, qui sont de plus en plus achalandés dû au fait de l'augmentation du nombre d'écoles, de garderies, mais aussi du nombre important de familles qui habitent maintenant le secteur. Et il nous apparaît donc essentiel...

550 En fait, je pense que le parc Kennedy, il est entendu maintenant qu'il ne peut comme plus prendre plus d'achalandage que ce qu'on y constate déjà. Il est à un point de saturation qui est évident. La piscine, la pataugeoire, c'est la même chose. Les garderies sont obligées de se faire des horaires pour ne pas se marcher sur les pieds. Sinon, c'est encore une fois la sécurité des enfants qui s'en voit compromise.

555 Donc, il nous apparaît essentiel que sur la place centrale, l'espace vert qui est prévu, intégré au projet, certains aménagements pour les jeunes enfants et les plus vieux aussi soient prévus de façon à ce qu'on puisse multiplier les endroits où on pourra profiter des espaces extérieurs.

560 Ce sont donc nos principales recommandations qui, nous l'espérons bien sûr, pourront être prises en considération dans d'éventuelles modifications au projet de règlement. Je vous remercie.

565 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame. Alors, mon collègue, monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

570 Merci. J'aimerais savoir comment vous faites vos déplacements à l'extérieur de la garderie, de quelle façon vous fonctionnez. Est-ce que c'est des petits groupes? Est-ce qu'il y a des moniteurs avec eux? Comment ça fonctionne un peu un déplacement typique, si on veut?

575 **Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

Disons que la plupart des déplacements, les sorties les plus fréquentes se font par exemple au parc ou à la bibliothèque, ou ici même pour venir faire du patin, à ce moment-là ça se fait à pied. Les enfants sont regroupés avec un nombre, un ratio d'éducatrices qu'il nous est obligatoire de respecter pour ces sorties-là.

580 À certaines occasions, il arrive que des sorties se fassent en autobus, mais c'est plus exceptionnel. Je vous dirais que ça peut arriver six à dix fois par... environ une fois par mois, il peut y avoir des sorties d'enfants en autobus. Mais la plupart du temps, les sorties se font à pied

585 pour se rendre à destination à pied ou encore une fois à l'occasion pour aller prendre les transports en commun.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

590 Quand vous allez au parc Kennedy, par exemple, est-ce que c'est des groupes de dix enfants ou c'est la garderie au complet qui y va?

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

595 Ça dépend des âges. En fait, chaque groupe, chaque éducatrice peut décider de faire une sortie avec son groupe au parc. Alors, à ce moment-là, elle sort avec ses huit ou dix enfants, selon l'âge des enfants, et se déplace avec son groupe d'enfants. S'ils sont deux éducatrices de deux groupes, à ce moment-là ça sera seize à vingt enfants qui sortiront avec les deux éducatrices.

600 Les plus petits groupes sont des groupes de plus jeunes. Donc, à ce moment-là, on parle de poupons, et rarement les poupons vont sortir autrement qu'en... on a des pouponbus qu'on appelle, mais à ce moment-là les éducatrices vont faire le tour du parc, par exemple, ou un tour du bloc, une promenade. C'est une grosse poussette qui nous permet de transporter les enfants encore une fois à pied.

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

610 Maintenant, vous suggérez d'installer des équipements de jeux, jeux d'eau et tout ça, pour les enfants dans la promenade, dans la partie centrale. Comment vous voyez l'aspect sécurité?

615 C'est-à-dire que, vous comprenez que pour se rendre au parc, il va falloir quand même traverser une voie de stationnement, une voie de circulation, une bande cyclable, ensuite possiblement un trottoir avec des plantations d'arbres, et pour arriver finalement à l'espace de jeu. Est-ce que vous voyez un problème d'accès, de conflit entre les voitures, vélos?

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

620 Il se pourrait qu'il y en ait un dans la mesure ou d'autres demandes ne seraient pas prises en considération. C'est sûr que si on maintient un double sens sur Wiseman, qu'on n'a pas de mesures de ralentissement de la vitesse, donc qu'on a une limite de 50 kilomètres/heure, qu'on n'a pas de dos d'âne, bon, tout ça n'est pas mis en place de façon à assurer le déplacement, ça pourrait entraîner des problèmes de sécurité bien évidemment. Mais on espère que les recommandations des différents groupes...

625

630 D'ailleurs, au niveau de la circulation, je constate que c'est une préoccupation qui revient à peu près dans tout ce que j'ai entendu, moi, en relation avec le projet. Et je pense que s'il y a effectivement une bonne attention qui est portée à ça, on peut arriver à mettre en place des mesures de sécurité, qui feraient en sorte que les déplacements seraient adéquats vers la place centrale et permettent à ce moment-là aux enfants de profiter de cet espace vert additionnel. Ça m'apparaîtrait donc pas plus dangereux que les déplacements qu'on fait actuellement vers ici le Centre multigénérationnel, ou bien le parc Kennedy ou la bibliothèque.

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

Merci beaucoup.

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

640 Madame Belpaire, je comprends tout à fait vos appréhensions quant à la sécurité des enfants et aussi quant à, je dirais, la qualité de la lumière naturelle dans votre CPE et d'une manière générale aussi dans notre milieu urbain.

645 Par rapport à cette question-là, premièrement la sécurité, vous suggérez sur la rue Wiseman plutôt que d'avoir un alignement 0, d'avoir un retrait de 3 mètres des bâtiments.

650 Ce que je comprends, moi, dans l'étude, c'est que plutôt que de mettre le bâtiment en retrait, on augmente la largeur des trottoirs pour à peu près le même résultat. Est-ce que vous avez considéré cette question-là?

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

655 Non, ça n'a pas été considéré. Puis je comprenais mal d'ailleurs comment on allait arriver à élargir les trottoirs, considérant qu'il existe déjà des bâtiments qui sont là, comme le bâtiment occupé par la garderie. Mais je comprends que s'il y a un effet d'élargissement et de rétrécissement, c'est une possibilité effectivement.

660 Nous, en fait, notre préoccupation, c'est que par rapport à l'alignement de construction actuel du bâtiment occupé par la garderie, on se retrouve avec un retrait qui soit suffisant pour permettre un apport de lumière. Donc, l'effet est à peu près le même effectivement si le trottoir est plus large.

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

665 Ma deuxième question, c'est par rapport à vos propositions en ce qui concerne les marges de recul. D'abord, je voudrais savoir quelle est la profondeur de votre cour, la cour du centre? Oui?

**M. MARTIN DORAIS :**

670

Deux mètres.

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

675

Deux?

**M. MARTIN DORAIS :**

680

Deux mètres.

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

Deux mètres. Pas plus que ça.

685

**LE PRÉSIDENT :**

Vous êtes monsieur? Votre nom, c'est?

**M. MARTIN DORAIS :**

690

Martin Dorais.

**LE PRÉSIDENT :**

695

C'est juste pour la transcription.

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

700

Bien, je vous dirais, en fait, je ne veux pas m'obstiner parce que je ne l'ai pas mesuré, mais il y a actuellement un espace suffisant pour avoir une table à pique-nique, ça vous donne une idée de l'espace de part et d'autre, et un autre petit corridor. Alors, j'aurais plutôt dit cinq mètres.

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

705

Vous préconisez une marge de recul de 8 mètres. Compte tenu de la volumétrie des bâtiments, comment en arrivez-vous à une conclusion comme celle-là de 8 mètres? Est-ce que ça peut être 6 mètres? 4 mètres, est-ce que c'est une proposition qui est...

710 **Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

Bien, c'est une proposition qui nous apparaissait raisonnable dans la mesure où on comprend par ailleurs que le bâtiment doit avoir quand même une profondeur suffisante pour être intéressant, le bâtiment à construire, et que par ailleurs 8 mètres nous apparaissait, nous, pour nos préoccupations à nous, compte tenu justement de la largeur de la cour, assurer finalement un minimum qui permette justement l'apport de lumière et une limitation par rapport aux nuisances d'avoir un bâtiment si proche.

720 Donc, écoutez, oui, ça pourrait peut-être être 7 mètres, ça pourrait être... certainement le plus serait le mieux, mais on a proposé 8 mètres, ce qui nous apparaissait raisonnable de part et d'autre.

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

725 D'accord. Est-ce que vous avez bien examiné aussi les documents concernant justement l'étude d'ensoleillement?

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

730 Ça a été considéré par, en fait, une collègue qui a participé à la rédaction du mémoire, mais je ne pourrais pas vous répondre personnellement.

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

735 Bien, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

740 Dites-moi, le Centre Le coin des enfants du Parc, ça existe depuis combien de temps?

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

745 Ça existe depuis une trentaine d'années, je vous dirais, ou plus de vingt ans, mais ça n'a pas toujours été situé là où c'est situé actuellement. Les locaux occupés actuellement sont occupés depuis plus de dix ans. En 96, le déménagement a eu lieu. Mais la garderie était située antérieurement sur la rue Manseau, mais pas dans le même bâtiment.

750 Donc, on occupe le bâtiment actuel depuis onze ans et il y a eu des travaux importants, on a fait des investissements majeurs pour ajouter un deuxième étage, augmenter le nombre d'enfants. Et ça, ça s'est fait il y a quatre ans.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous avez un seul local pour l'instant.

755

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

Tout est situé à la même adresse.

760

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'on peut envisager une succursale sur le campus de l'université?

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

765

Notre permis déjà est à pleine capacité, mais on pourrait l'envisager.

**LE PRÉSIDENT :**

770

Merci beaucoup, madame.

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

Je vous remercie. Bonne fin de soirée.

775

**LE PRÉSIDENT :**

Et bonne chance à vous.

780

**Mme VÉRONIQUE BELPAIRE :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

785

Je vous en prie.

Alors, j'invite madame Marilyn-Ann Ranco au nom de l'Association de citoyens de l'avenue d'Outremont.

790

**Mme MARILYN-ANN RANCO :**

Bonsoir, monsieur le président, messieurs, madame, les commissaires. Alors, le

795 mémoire s'intitule *Mémoire sur le droit fondamental à la sécurité*. Alors, on a voulu mettre en  
lumière en fin de compte un petit peu la question qui préoccupait l'intervenante précédente. C'est  
que, nous, on a visé presque exclusivement l'avenue Outremont et en fin de compte on a voulu  
mettre en lumière tous les organismes où les enfants sont impliqués: les écoles, les garderies, les  
pouponnières. Et on a pensé aussi non seulement aux enfants mais aussi aux personnes âgées.  
Donc, c'est vraiment le fond, c'est cet objectif-là.

800 (L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

**LE PRÉSIDENT :**

805 Est-ce que je peux vous inviter à donner les conclusions?

**Mme MARILYN-ANN RANCO :**

810 Oui, d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

Parce que nous avons...

815 **Mme MARILYN-ANN RANCO :**

Alors, je vais passer rapidement. Alors, ici, je voulais juste mentionner, c'est ça, par  
rapport à la résidence des personnes âgées, leur terrasse est située directement longeant le  
trottoir de l'avenue Outremont. C'est leur seule terrasse extérieure.

820 Je voulais mentionner l'église Sainte-Madeleine, où il y a au-delà de 600 usagers à  
l'église. Et on nous dit que lors des célébrations plus importantes, il y en a davantage.

825 Alors, le parc Kennedy, rapidement, c'est un parc qui est en surcharge d'utilisation  
depuis plusieurs années. Et certains des procès-verbaux des réunions du conseil  
d'arrondissement font foi de cet achalandage excessif.

Parc Outremont qui est très fréquenté par les enfants aussi.

830 Et je voulais mentionner aussi le poste des pompiers de l'arrondissement qui est situé  
entre Wiseman et l'avenue Outremont. Et quand ils ont à circuler vers le sud, pour emprunter une  
direction vers le sud, ils passent régulièrement sur l'avenue Outremont pour répondre aux appels  
d'urgence.

835 La bibliothèque et galerie d'art d'Outremont qui comprend 4 500 abonnés.

Et ensuite, bon, il y avait les commentaires et recommandations. Je vais peut-être sauter sur plusieurs et peut-être en retenir un petit peu quelques-uns. Je pense que je vais tout simplement les sauter au complet et passer directement à la finale.

840

Alors, la sécurité des enfants et aînés, c'est un droit fondamental garanti par la *Charte montréalaise des droits et responsabilités des citoyens*. Alors, monsieur notre maire Gérald Tremblay, maire de Montréal, monsieur Stéphane Harbour, maire de l'arrondissement, doivent être intransigeants quant à la sécurité de nos enfants et aînés. Leur droit fondamental à la sécurité n'est pas négociable. Rappelons à cet effet la *Charte montréalaise des droits et responsabilités des citoyens* qui garantit ces droits. Revoir particulièrement les articles 6, 7 et 8 des *Principes et Valeurs*, de même les articles 25 et 26 au chapitre 6 de la sécurité.

845

Recommandations des citoyens, en résumé:

850

– ne pas approuver à la Ville de Montréal les modifications de zonage ou mesures visant à la prolongation de l'avenue Outremont en y ouvrant un accès depuis l'avenue Bates;

855

– modifier le plan de circulation tel qu'il est présenté en abandonnant l'idée de prolonger l'avenue Outremont et en privilégiant le développement d'un axe est-ouest se prolongeant jusqu'à l'avenue du Parc et promouvant du même coup un désenclavement du secteur Parc-Extension;

860

– et pour terminer, une mise en place de mécanismes d'un suivi du rapport de l'OCPM, plus un échancier prévoyant une présentation du projet révisé par l'UdeM ainsi que de nouvelles consultations publiques à cet effet. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

865

Merci, madame.

Monsieur Boisvert, s'il vous plaît.

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

870

Bonsoir, madame. Dans vos recommandations, finalement votre conclusion, c'est qu'il ne faut pas prolonger l'avenue Outremont.

**Mme MARILYN-ANN RANCO :**

875

Dans l'idéal, tout à fait.

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

À titre d'accès, je dirais, local finalement au campus.

880 **Mme MARILYN-ANN RANCO :**

Voilà.

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

885

Pour des raisons de sécurité...

**Mme MARILYN-ANN RANCO :**

890

C'est ça.

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

... puisque sur cette rue-là il y a beaucoup d'institutions...

895

**Mme MARILYN-ANN RANCO :**

Tout à fait.

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

... qui sont fréquentées par beaucoup d'enfants.

**Mme MARILYN-ANN RANCO :**

905

Tout à fait.

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

910

Par contre, en contrepartie du non-prolongement de cette avenue-là, est-ce que vous avez pensé à d'autres possibilités en termes d'accès au campus?

**Mme MARILYN-ANN RANCO :**

915

J'aime autant ne pas me pencher là-dessus parce que je sais que plusieurs citoyens d'Outremont vont venir présenter dans leur mémoire des options de solutions qui sont fort intéressantes, très pertinentes et je leur laisse le soin à eux.

920 Et ce sont dans la plupart, tous ceux dont on a fait part, en fin de compte on préconise de ne pas ouvrir aucune des rues d'Outremont dans un axe allant vers le nord jusqu'au campus. On préconise, au contraire, de prolonger l'avenue Bates vers l'est mais en passant au nord. Alors, ça longerait en fin de compte, la proposition, la rue Bates longerait la voie ferrée au nord du projet du campus jusqu'à... c'est ça, plusieurs préconisent de se raccorder à la rue Beaubien, par exemple, qui fait qu'on n'aurait pas besoin de sacrifier la qualité de vie d'Outremont.

925 Et je ne veux pas parler... même si mon mémoire à moi ne parle que de la rue Outremont, je pense qu'aucune des rues d'Outremont ne mérite d'être sacrifiée de la sorte quand on sait qu'il y a plusieurs façons de pallier au problème sans sacrifier cette qualité de vie et sans imposer une surcharge excessive de circulation par cette ouverture nord des rues d'Outremont.

930 Évidemment qu'elles ont déjà une certaine ouverture par la rue Van Horne, par la rue Bernard, etc. Ça, évidemment, ça resterait tel quel. Mais on préconise vraiment l'axe est-ouest au nord du site du campus en longeant la voie ferrée.

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

Quand dans votre mémoire vous dites: «privilégier le développement de l'axe est-ouest»...

940 **Mme MARILYN-ANN RANCO :**

Oui.

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

945 ... pour vous, c'est le prolongement de l'avenue Bates. C'est bien ça?

**Mme MARILYN-ANN RANCO :**

950 De l'avenue Bates, voilà. Je n'ai pas précisé peut-être, mais c'est ça. Comme je disais, je laissais le soin de donner plus de détails à ceux dont c'est l'objectif principal de leur mémoire.

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

955 Et quel est le rapport entre vos recommandations, si on veut, et la question que vous soulevez du désenclavement du secteur de Parc-Extension?

**Mme MARILYN-ANN RANCO :**

Oui, c'est ça, c'est que plusieurs, et vous le verrez par la suite, plusieurs intervenants

960 qui présenteront leur mémoire expliquaient, en fin de compte défendaient cette solution-là, qui est  
fort intéressante, qui d'une part, comme on dit, protégerait l'entrée des rues d'Outremont vers le  
sud de cette façon-là, en disant qu'en ouvrant cet axe-là vers l'est, ça permettrait justement en se  
rendant... comme je dis, je ne veux pas m'avancer dans le détail, mais permettrait, en rejoignant  
le quartier Parc-Extension, permettrait de désenclaver en partie certains de ces secteurs-là. Et  
965 eux pourront vous présenter eux-mêmes le détail de leur projet.

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

Merci.

970

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame.

975

**Mme MARILYN-ANN RANCO :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

980

Alors, pause santé vingt minutes et on se retrouve ensuite avec trois autres mémoires:  
monsieur Marc Vanier Vincent, Syndicat des copropriétaires du condominium Le Phénix et Projet  
Montréal. Merci. On se retrouve dans vingt minutes.

985

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

990

Alors, s'il vous plaît, nous allons reprendre. Alors, j'invite maintenant monsieur Marc  
Vanier Vincent à présenter son mémoire, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Vincent.

**M. MARC VANIER VINCENT :**

995

Oui, bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, messieurs et mesdames les commissaires.  
Alors, ça, ça va être mon premier mémoire à vie, alors j'espère que vous pourrez tolérer mes  
petites bifurcations.

1000 **LE PRÉSIDENT :**

Premier mémoire à vie?

1005 **M. MARC VANIER VINCENT :**

Premier mémoire à vie.

**LE PRÉSIDENT :**

1010 Ça ne sera pas une...

**M. MARC VANIER VINCENT :**

J'ai fait des présentations en classe, mais ça fait longtemps.

1015

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. On vous écoute.

1020 (L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

**LE PRÉSIDENT :**

1025 Alors, merci, monsieur Vincent. Je vous ai laissé filer dans la lecture attentive de votre mémoire, c'était votre premier mémoire.

1030 L'impression que j'en ai, c'est que ça va un peu par touche impressionniste. J'aimerais aller fouiller un petit peu plus auprès de vous quelle est votre proposition fondamentale par rapport au projet qui est sur la table. Vous avez du respect pour ce projet-là. Et est-ce qu'on peut comprendre que ce que vous souhaitez au fond, le point que vous poussez, c'est l'interdiction totale de l'automobile sur le site et l'enfouissement de la voie ferroviaire. Est-ce que c'est les...

**M. MARC VANIER VINCENT :**

1035 Grosso modo, c'est ça, oui. Vous avez raison de dire «par touche impressionniste», je suis artiste peintre de formation. Alors, j'y vais comme ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1040 Vous écrivez comme vous peignez, alors c'est correct.

**M. MARC VANIER VINCENT :**

1045 C'est à peu près ça. Oui, pour moi, il est certain que quand je me suis impliqué au départ, je ne connaissais rien du tout de tout ça, et si je ne m'étais pas impliqué à l'origine, bon, politiquement peut-être, je ne me serais peut-être pas mêlé de toutes ces audiences-là parce que je n'aurais pas été interpellé aussi profondément.

1050 Du fait que je vis à côté de cet endroit-là, ça fait longtemps que j'entends parler de projet. J'ai même été amené à déménager à Outremont parce qu'on m'a dit que quelque chose allait se développer là. Alors, moi, j'attendais toujours. Ça fait neuf ans que j'attends.

1055 Oui, c'est impressionniste. Oui, c'est rêveur. Mais en même temps, je voyais l'opportunité de faire un changement en proposant ça, mais en poussant cette idée-là parce qu'elle n'est pas neuve, mais on se le dit: «Il faut aller faire quelque chose là-dedans. Il faut aller bloquer l'entrée de la voiture à Montréal» parce qu'on ne fait rien là-dessus. Et toutes les méthodes qu'on a pour ralentir le trafic et tout ça, ça ne règle pas ce problème fondamental là.

1060 Et le fait que ce développement-là soit là, pour moi, c'était une opportunité en or de dire: «Écoutez, si on commençait par là.» Si on commençait par voir comment on peut se débrouiller avec un lieu sans voiture, peut-être que ça ferait germer encore d'autres idées qui diraient: «Écoutez, on peut vivre partiellement sans voiture dans Montréal.» Mais on peut commencer à poser des jalons qui donnent un exemple.

1065 Alors, on parlait beaucoup de LEED et de toutes ces certifications-là. Ça, ce sont des jalons qui sont déjà exprimés très bien par les gens qui ont parlé avant moi. Mais ça, c'est ma manière à moi de dire: «Écoutez, ça, ce serait une opportunité en or de le faire, de pouvoir aller un peu plus loin.»

1070 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

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

1075 Bonsoir. Au début de la page 5, qui fait suite à la fin de la page 4, c'est-à-dire «l'absence», le début de la phrase en fin de page 4:

1080 *L'absence de ressources supplémentaires de réflexion sérieuse en ce domaine et qui plus est l'offre de services en vitesse à partir de possibles nouvelles infrastructures qu'on n'a pas encore identifiées et d'infrastructures éloignées et déjà surutilisées (...)*

**M. MARC VANIER VINCENT :**

1085 Qu'est-ce que je veux dire par là?

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

1090 J'aimerais comprendre davantage où est-ce que...

**M. MARC VANIER VINCENT :**

1095 Oui. C'est que tout au long des audiences, on a parlé: «Ah! on va bâtir, on va faire quelque chose sur l'espace vert.» Plus ça allait, plus l'espace vert dans ma tête rétrécissait et devenait simplement une bande confortable de verdure et non un espace vraiment dédié à devenir un espace qui est communautaire, qui est rassembleur. On est entre deux rues. Donc, on parlait toujours de ça.

1100 Les intervenants parlaient toujours de ça en ces termes-là en disant: «Bon, écoutez, on va faire telle, telle affaire là.» Et plus ça allait, moins ça m'interpellait parce que je me disais: «Ce n'est pas assez large. On ne peut pas faire de véritables parcs, on ne peut pas faire de véritables lieux.» Et les questionnements des gens que j'ai entendus durant les dernières audiences m'ont fait simplement réfléchir à ça, l'offre n'était pas encore tout à fait sérieuse et elle restait quand même assez floue.

1105 Parallèlement à ça, bien, l'offre de services que l'Université de Montréal parlait, il y a des choses qui sont plus près de l'Université de Montréal, pour moi, c'était devenu des possibilités d'aller à la piscine ou aller à d'autres choses sportives qui sont éloignées de l'endroit où on met les 10 000 personnes. Alors, donc, est-ce que ça, ça devient quand même une offre sérieuse de services si on leur dit: «Allez à l'université, l'autre campus, pour aller faire du sport ou pour aller faire de la piscine» ou pour aller faire autre chose? Je ne suis pas le seul qui a parlé de la piscine Kennedy qui est surutilisée.

1115 Alors, expliquez-moi en quelque part où il y a une offre de services qui a l'air viable, qui a l'air complète à ce sujet-là. Il n'y en a pas.

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

1120 Avez-vous d'autres exemples?

**M. MARC VANIER VINCENT :**

D'autres exemples dans le sens de?

1125 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Dans le sens de ce que vous dites, d'absence d'offre de services. Vous avez parlé surtout de la promenade, finalement de la largeur de la promenade, des espaces verts. Ça a été un exemple. Est-ce que vous en avez d'autres?

1130

**M. MARC VANIER VINCENT :**

Bien, à l'intérieur des édifices qui vont être bâtis, est-ce qu'il va y avoir des centres sportifs ou des palestres ou des lieux? Ça n'a pas été encore mentionné par quiconque. Je pense que quelques personnes l'ont demandé. Il y aurait un besoin criant d'identifier ces lieux-là plus adéquatement dès le départ pour dire: «Écoutez, à l'intérieur du campus qu'on bâtit, il va y avoir telle, telle, telle affaire qui va être là.» On ne le sait pas.

1135

Tout ce qu'on sait, c'est qu'il y a 10 000 personnes qui vont venir sur le territoire. Tout ce qu'on sait, c'est que ces 10 000 personnes-là vont avoir les mêmes besoins que nous, en fait, de se récréer, de se reposer, d'aller à la piscine et ils vont le faire probablement sur des infrastructures qui sont déjà surutilisées, qui sont tout près.

1140

Ils ne vont pas aller à l'Université de Montréal sur l'ancien campus pour aller à la piscine ou pour aller faire du sport. Ils vont se dire: «Écoute donc, y a-tu quelque chose ici?» Puis l'offre n'est pas encore là. Elle n'est pas claire, il n'y a pas de... en tout cas, c'est l'impression que j'ai.

1145

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

1150 C'est bien.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger.

1155

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui. Dans votre mémoire, on comprend aussi que vous êtes très sensible aux arrondissements limitrophes, donc par exemple par rapport à Parc-Extension, donc l'effet que ça peut avoir sur Parc-Extension. Vous mentionnez, entre autres, que les nuisances, on parle par exemple des nuisances sonores par rapport au corridor ferroviaire ou par rapport, par exemple, à la cour de voirie, sont localisées, sont repoussées, sont à la limite de l'arrondissement.

1160

Quelle est votre suggestion par rapport, par exemple, à la cour de voirie? Est-ce qu'on devrait la localiser ailleurs? Est-ce qu'il y a des solutions qui s'offrent?

1165

**M. MARC VANIER VINCENT :**

1170 Encore là, je ne suis pas allé aussi loin que ça dans ma réflexion parce que je ne suis pas un spécialiste d'urbanisme. J'imagine que de tout déplacer vers le nord, toutes ces nuisances-là, de les envoyer vers le nord, pour moi, ça ressemblait à un message pour dire: «Écoutez, le camionnage, ça va être là que ça se passe. Le train, ça va être là que ça se passe.»

1175 Est-ce qu'on peut faire mieux que ça? Là, on peut continuer à réfléchir là-dessus. Mais de tout envoyer ça au nord, ça signifie: «Écoutez, ça s'arrête là.»

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1180 Donc, c'est le message, en fait, que le projet fait au niveau des autres arrondissements, c'est-à-dire que les éléments qu'on ne veut pas, on les met à la limite, si on veut, des deux pour que ce soit l'autre qui subisse les inconvénients.

**M. MARC VANIER VINCENT :**

1185 C'est un peu ça. Moi, j'ai eu l'impression au départ, je veux dire, je n'ai pas communiqué avec personne d'un autre arrondissement, mais j'ai eu l'impression que l'Université rêvait dans vingt-cinq ans, Outremont se voit déjà dans vingt-cinq ans avec ce projet-là, mais on dirait qu'on faisait abstraction de ce qui pourrait se passer dans l'arrondissement voisin. Eux autres aussi vont probablement modifier leur trame urbaine dans vingt-cinq ans.

1190 Alors, est-ce qu'on leur envoie un message de bienvenue en fermant tout ça et en mettant le camionnage et en mettant la voirie? Je n'ai pas l'impression que c'est un message qui dit: «Écoutez, vous aussi, vous avez le choix, la chance de pouvoir ressortir de la torpeur que vous avez.» Parce que dans ce coin-là, c'est assez... ce n'est pas une trame urbaine qui est fantastique. Il y a beaucoup de difficultés là-bas, il y a beaucoup de pauvreté.

1195 Alors si on leur dit: «Écoutez, le message, c'est un message d'ouverture», bien, eux vont se dire: «Écoute, on peut faire mieux avec ce qui touche à l'Université de Montréal. Donc, on peut se bonifier nous aussi.»

1200 Mais cette impression-là ne ressortait pas à l'écoute de ce que les gens disaient, à ce que les promoteurs donnaient comme impression de ce projet-là ou de leur vision sur le nord. Ça ne ressortait pas. J'avais l'impression qu'on les laissait dans la noirceur et qu'on se bâtissait ou l'université se bâtissait devant eux, mais qu'elle ne comptait pas sur la possibilité qu'ils auraient, eux, d'aller plus loin, de grandir aussi.

1205

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

1210

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup, monsieur Vincent. J'espère que l'expérience n'a pas été trop douloureuse.

1215

**M. MARC VANIER VINCENT :**

Non, c'est beau. Merci.

1220

**LE PRÉSIDENT :**

Bonne chance à vous, merci.

1225

Alors, j'invite madame Christiane Lefebvre du Syndicat des copropriétaires du condominium Le Phénix. Bonsoir, madame. Alors, vous connaissez la procédure. On vous demande de nous donner un résumé, une dizaine de minutes, de votre mémoire et, après ça, on échangera avec vous. Merci.

1230

**Mme CHRISTIANE LEFEBVRE :**

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, messieurs les commissaires. Moi aussi, c'est mon premier mémoire. Alors...

1235

**LE PRÉSIDENT :**

Bonne chance!

1240

**Mme CHRISTIANE LEFEBVRE :**

Je vous remercie. Alors, je me présente. Je suis Christiane Lefebvre. Je parle au nom des copropriétaires du Phénix, qui est un édifice que vous voyez sur la photo ici, qui est situé sur la rue Bates à l'ouest du viaduc Rockland.

1245

À l'occasion de l'examen du projet d'implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont, le Syndicat des copropriétaires du condominium Le Phénix désire attirer l'attention sur les problèmes que pose déjà le développement accéléré du secteur Bates ouest et qui risque d'être aggravé par ce projet.

En qualité de résidents du 30, chemin Bates, nous croyons que nos commentaires

1250 s'appliquent à toute la portion du chemin Bates qui s'étend du viaduc Rockland jusqu'à l'avenue De Vimy et, de façon générale, à tout le territoire qui jouxte la partie ouest du projet, soit la partie nord des avenues Rockland, Pratt et De Vimy.

1255 Alors, ça fait peut-être suite à la personne qui vient d'intervenir, qui parlait qu'on déplace beaucoup de choses vers le nord du secteur. Alors, nous, on s'est senti interpellés par le projet parce qu'on déplace aussi beaucoup de choses vers l'ouest, de l'autre côté du viaduc Rockland, étant donné que cette horreur visuelle cache tout ça.

1260 Alors, je voulais simplement attirer l'attention de la commission sur certaines considérations, certains inquiétudes que nous avons. J'avoue d'avance qu'on n'a pas les solutions nécessairement et que nous n'avons pas étudié le projet dans son ensemble comme tel. Il y a plusieurs autres personnes qui l'ont fait, qui vont très bien le faire.

1265 Alors, nos commentaires s'adressent principalement, je dirais, à la Ville de Montréal, à l'arrondissement d'Outremont, aux élus, car ce sont ces gens-là qui sont responsables de défendre, je dirais, les droits et le bien-être des citoyens d'Outremont et de la Ville de Montréal.

1270 Le projet de l'Université de Montréal de déplacer la cour de triage, s'installer à cet endroit-là est certainement bienvenu car, comme tout le monde, on est très contents de voir la disparition de cette nuisance sonore que tout le monde a décriée.

1275 Pour une mise en situation, comme le mentionne le document *Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement d'Outremont*, le secteur Bates est en pleine transformation sous la pression immobilière et la volonté affirmée des élus de modifier la vocation de ce territoire dont les fonctions industrielles sont devenues désuètes.

1280 Alors, on voit déjà tout ce coin-là a été recyclé. C'est tous des bâtiments nouveaux. Il y a l'image d'Outremont qui est en construction, qui est au coin ici. J'ai acheté un condominium au Phénix il y a treize ans. Depuis treize ans que je vois des chantiers de construction autour de chez nous. Alors, vous comprenez que c'est un peu notre inquiétude.

1285 On sait que le règlement de zonage permet quand même une zone à haute densité mais on voudrait vraiment attirer l'attention des responsables sur le développement aussi de ce secteur-là. Alors, les préoccupations qu'on a rejoignent probablement tous les gens qui sont dans les zones limitrophes au secteur d'implantation du campus de l'Université de Montréal. Je dirais que, nous, on connaît déjà ce que c'est que de la haute densité.

1290 On a touché quatre points. Le premier, c'est la circulation automobile et le camionnage. Alors, la circulation automobile sur le chemin Bates est déjà très lourde, notamment aux heures de pointe. L'augmentation de la population prévue par l'implantation du nouveau campus ne peut qu'aggraver cette situation.

1295 Alors, tous les gens qui viennent du nord et qui se dirigent vers l'ouest empruntent le viaduc Rockland, tournent sur le chemin Bates pour aller rejoindre les hôpitaux comme l'Hôpital Sainte-Justine, l'Hôpital juif, l'Université de Montréal, les HEC.

1300 Par ailleurs, on observe dans ce secteur un accroissement accéléré de la circulation automobile à cause de toutes les industries et les installations commerciales qui ont pignon sur rue, et évidemment le développement résidentiel à haute densité qui s'accroît d'année en année.

1305 Ensuite de ça, la rue Bates, c'est aussi la voie de passage obligée pour le transit de camions. Alors, malgré que la zone a été transformée en secteur résidentiel, peu à peu c'est une vocation qui s'accroît, la situation que c'est une voie de camionnage n'a pas été remise en question.

1310 Alors, vous vous imaginez que si on a un projet de construction sur le site de la gare de triage qui va durer vingt ans, on est inquiets. Est-ce qu'on va voir ces camions-là pendant vingt ans passer devant chez nous?

1315 Il y a aussi le fait qu'au cours de certaines soirées de consultation, des gens ont proposé de délester la circulation automobile sur certaines rues, soit la rue Outremont, Wiseman, et de dévier ça vers la rue Bates. Alors, j'ai eu un peu la sensation au cours de ces soirées-là que tout ce qu'on ne voulait pas, on envoyait ça sur la rue Bates. C'était comme une espèce de voie de garage. Alors, c'est peut-être ce qui m'a incité à me présenter et à écrire ce mémoire.

1320 Alors, ce qu'on voudrait, c'est que dans les simulations de circulation, dans les études de circulation, on considère aussi la situation réelle de la rue Bates, et la situation réelle avec l'accroissement de population, la densification du secteur. Alors, il faut quand même balancer les choses et voir les impacts à long terme sur tous les secteurs limitrophes du projet.

1325 Le deuxième point qui nous a interpellés, c'est la question de stationnement. Alors, comme je le disais, il y a un accroissement de densité. Il y a plus d'activités. Et non seulement les aires destinées au stationnement sont-elles incompressibles, mais encore sont-elles déjà insuffisantes.

1330 Alors, nous, au Phénix, on n'a même pas d'espace de stationnement pour les visiteurs. Étant donné qu'il y a deux étages de commerces dans l'édifice, c'est un condominium de huit étages, avec deux étages de commerces, on a des gens qui stationnent dans la ruelle ici en infraction parce que c'est vraiment la voie de circulation pour les camions d'incendie, mais il n'y a vraiment pas de place de stationnement.

Ça, c'est sur la rue. Alors, c'est vraiment rempli à pleine capacité. Moi, quand j'ai des

gens qui viennent me visiter le jour, c'est très, très difficile de trouver du stationnement.

1335

Alors, étant donné qu'on a aussi une construction nouvelle qui est au coin, qui remplace le Laboratoire Renaud, qui est l'image d'Outremont avec 179 logements supplémentaires, on se demande où tous ces gens-là vont aller.

1340

Le projet de campus de l'Université de Montréal prévoit faire disparaître le petit stationnement qui est situé à côté du viaduc Rockland, qui est ici. Ici, c'est le Laboratoire Renaud qui est en voie d'être démoli. Ça commence le matin à 7 h 30. On en a pour un mois à voir des pieux qui se font entrer dans le sol.

1345

Et ça, c'est un petit peu une vision, moi, j'appelle ça le petit Manhattan d'Outremont. C'est sur le chemin Rockland. On a déjà, nous, des problèmes de densification. Alors, imaginez que ce stationnement-là est utilisé par les gens du secteur, il est aussi utilisé par les gens du parc canin. On nous dit que les espaces vont être relocalisés sous le viaduc. Je ne suis personnellement pas convaincue que ça va fonctionner.

1350

Mais en plus, je dirais qu'on n'est pas vraiment favorables à l'élimination de ce parc de stationnement. Ce qu'on voudrait, c'est que la Ville étudie vraiment les problèmes criants de stationnement qu'il y a dans le secteur.

1355

Parce que j'ai entendu beaucoup dans les soirées de consultation que la question du virage vert, tout le monde veut favoriser l'accès piétonnier, l'accès à vélo. C'est très beau, c'est très louable. Sauf que si on a moins d'espaces de stationnement de l'autre côté du viaduc, nous, on craint des débordements. Alors, on n'a même pas la capacité d'accueil de nos besoins actuels, alors on craint vraiment des débordements qui proviendraient justement du projet d'implantation de l'université.

1360

La question du parc canin et du viaduc Rockland. Le parc canin est situé ici actuellement. Dans le projet d'implantation, on propose de le déménager de l'autre côté du viaduc et de prendre le terrain de balle molle et de l'amener à l'endroit où est situé l'actuel parc canin. Alors, ici, vous avez une vue du parc canin.

1365

En plus d'éliminer un espace de stationnement éminemment utile pour notre voisinage, la relocalisation du parc canin à proximité du secteur Bates ouest sera une nouvelle source de nuisances sonores.

1370

J'ai souligné durant une soirée de consultation qu'on ne peut pas considérer un parc canin et un terrain de balle molle comme des espaces verts. Alors, c'est un peu prétentieux, je dirais, de nous vendre ce projet-là en nous disant qu'on réaménage les abords du viaduc Rockland avec de beaux espaces verts.

1375

Nous constatons également que le paysage séduisant du projet d'aménagement du campus se termine brusquement au viaduc Rockland, car le viaduc lui-même constitue une horreur visuelle et que son élimination n'a fait l'objet d'aucune étude approfondie.

1380

Alors, ce n'est évidemment pas un projet à court terme, mais on n'a pas vraiment eu l'impression durant les soirées de consultation que c'était quelque chose que la Ville envisageait de façon très sérieuse.

1385

Également, bon, il n'y aucun souci véritable d'aménager des espaces conviviaux, de véritables espaces verts du côté ouest du viaduc.

En plus d'éliminer un espace de stationnement éminemment utile pour notre voisinage, la relocalisation du parc canin à proximité... non, là, je suis mêlée, excusez.

1390

**LE PRÉSIDENT :**

Si vous voulez accélérer un petit peu, je pense que vous êtes rendue à l'accès piétonnier.

1395

**Mme CHRISTIANE LEFEBVRE :**

C'est ça. Le projet de l'Université de Montréal va à coup sûr revitaliser le centre d'achats sis au nord-est du viaduc Rockland, de même que tous les espaces commerciaux qui le jouxtent.

1400

Actuellement, la seule passerelle qui est prévue, c'est au niveau de la rue Wiseman, alors que tout ce secteur-là ici, en fait, pour aller au centre d'achats qui est à cinq minutes, on doit utiliser le viaduc Rockland ou passer par effraction à travers les clôtures en dessous ici, ce qui est très dangereux.

1405

Alors, ce qu'on souhaiterait, c'est un passage piétonnier en hauteur ou à niveau qui soit plus convivial et plus accessible que le trottoir du viaduc Rockland comme c'est le cas présentement.

1410

Alors, pour résumer les points qui nous interpellent, la circulation accrue et stationnement, nos recommandations seraient d'améliorer les transports en commun, faciliter l'accès par des voies piétonnes et cyclables sécuritaires, prévoir des stationnements publics suffisants.

En ce qui concerne les espaces verts, le parc canin et le viaduc Rockland, étant donné que le parc canin et le terrain de balle molle ne sont pas de véritables espaces verts, il faudrait

1415 revoir le plan d'aménagement proposé afin d'assurer que le secteur Bates ouest sorte gagnant et non perdant de cet exercice. Le remplacement du viaduc Rockland, horreur visuelle et urbanistique, devrait être envisagé à moyen terme.

1420 Les accès piétonniers. Aménager un passage piétonnier vers le secteur nord plus rapproché que la passerelle prévue au niveau de Wiseman, assurer un lien sécuritaire entre le secteur situé à l'ouest du viaduc Rockland et le parc linéaire prévu dans le projet de l'université.

1425 Et revoir les plans concernant les pistes cyclables de façon à y inclure un lien direct avec le secteur Bates ouest. Il y a des gens qui couvrent déjà la question des vélos. Alors, on n'a pas insisté là-dessus.

1430 Le dernier point, étant donné que je travaille beaucoup en conservation du patrimoine, alors c'était un peu la mémoire du lieu. Alors, je sais qu'on va quand même éliminer un endroit qui est une nuisance pour beaucoup de monde, mais le chemin de fer dans le développement d'Outremont est quand même très important. Alors, je pense que son existence devrait être commémorée. Alors, il devrait avoir une étude particulière sur ça. Il y a peut-être même des traces. Il y a peut-être des vestiges archéologiques industriels à regarder. Mais je pense qu'il ne faut quand même pas effacer ça de nos mémoires.

1435 Alors, ça termine ma présentation, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1440 Merci, madame Lefebvre. Votre mémoire est très clair sur ce que vous tenez. Si j'ai bien compris, vous n'êtes pas contre le projet lui-même mais vous avez l'impression que le coin que vous représentez est un peu un parent pauvre, que vous n'en tirez pas beaucoup d'avantages.

**Mme CHRISTIANE LEFEBVRE :**

1445 Exactement. Non, c'est un secteur qui semble négligé. Il y a déjà eu des études. J'ai vu une étude de PLURAM en 1994 qui faisait des recommandations pour améliorer le secteur. On a l'impression qu'il n'y a pas eu grand-chose de fait. Alors, je pense que c'était pour nous une tribune pour sensibiliser les gens à cette question-là.

1450 De façon générale, puis là je parle plus au nom du syndicat, les gens sont favorables au projet, trouvent que c'est un bon projet. On ne l'a pas étudié du point de vue urbanistique et dans tous les détails. Même si je suis architecte, je ne suis pas ici avec ce chapeau-là. On considère que la ville doit aussi grandir. Il y a évidemment beaucoup d'améliorations à faire.

1455 Il y a, je crois, plusieurs mémoires qui vont être déposés, il y a eu plusieurs

interventions dans ce sens-là. Mais, à priori, on n'est pas nécessairement contre ce projet-là. Mais il y a certainement des améliorations à faire et ne pas lancer dans la cour des autres les problèmes qu'on ne veut pas avoir sur ce territoire-là.

1460            Alors, c'est peut-être d'exhorter nos représentants municipaux, nos élus d'être vigilants et de demander au promoteur de faire les modifications que la population réclame.

**LE PRÉSIDENT :**

1465            Il y a une intervenante avant vous, ce soir, qui a suggéré le prolongement de l'avenue Bates vers la rue Beaubien, par exemple. Comment vous réagissez à ça?

**Mme CHRISTIANE LEFEBVRE :**

1470            Je voudrais voir des études de circulation, des simulations avec ce genre de scénario-là, mais il est fort possible... je suis restée perplexe avec les simulations qu'on nous a présentées. Un, on ne voyait jamais le secteur de la rue Bates. Deux, de nous dire qu'il y avait très peu d'augmentation de circulation quand on amène 10 000 personnes/semaine sur un territoire qui en compte 25 000, je suis certaine qu'il va avoir des impacts.

1475            Je ne peux pas vraiment dire quelles sont les conséquences. J'aurais un peu peur que ça devienne la voie de transit. Ce n'est quand même pas une autoroute la rue Bates. Alors, je sais qu'on est en ville, qu'on n'est pas à la campagne, mais je m'inquiérais. Je regarderais ça de près comme question. Ce n'est pas quelque chose d'ouvert à tout venant.

1480            **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

                  Peut-être juste une petite précision. Pour ce qui est des camions, l'avenue Bates, le chemin Bates, est-ce que c'est une voie qui est très fréquentée par les camions actuellement?

1485            **Mme CHRISTIANE LEFEBVRE :**

1490            Oui. Parce que si vous arrivez par Wilderton, je crois, il y a un endroit où vous ne pouvez tourner à gauche que si vous êtes un camion pour prendre la rue Bates. C'est vraiment la voie de camionnage.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1495            La voie de camionnage.

**Mme CHRISTIANE LEFEBVRE :**

                  Oui. Vous avez juste à regarder la chaussée aussi, là, vous allez voir qu'il y a des

camions qui passent sur la rue Bates.

1500

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et ça, ça vous inquiète au niveau de la construction, par exemple, que les camions utilisent cette voie-là pour faire les travaux de construction ou si...

1505

**Mme CHRISTIANE LEFEBVRE :**

Entre autres, mais je crois que, éventuellement, il va falloir examiner toute la situation de la rue Bates si on veut en faire une rue résidentielle. À deux coins de rues, on est en train de construire un condo de luxe. J'ai de la misère à croire que ça peut être un condo de luxe si, en face, j'ai une entreprise de gazoline ou de peinture.

1510

Alors, si la volonté est vraiment d'en faire un secteur résidentiel, il faudrait peut-être lui donner la même qualité, le même couvert végétal qu'on a dans le reste d'Outremont, mais pas le traiter de façon différente. Alors, ça ne peut pas évidemment rester la voie de camionnage. Mais je n'ai pas la solution dans ma poche non plus, je ne suis pas une spécialiste de la circulation, mais je me pense qu'il y a quelque chose à étudier là aussi.

1515

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1520

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

1525

Si vous aviez une suggestion qui vous serait préférentielle pour la mémoire des lieux, de votre part, ce serait quoi?

**Mme CHRISTIANE LEFEBVRE :**

1530

Bien, je n'ai pas eu le temps de faire une étude, mais la question des vestiges archéologiques ou des traces de la maison ronde, il y avait un «round house» dans cette cour de triage là si on regarde les vieux plans, il y a sûrement des choses à évoquer. Il y a une analyse à faire.

1535

Quand on parle de sites industriels, généralement les gens détestent les sites industriels. On ne voit que la contamination. Mais il y a certainement un côté positif et éducatif. Alors, je pense qu'il faut l'étudier, je n'ai pas non plus fait cette analyse-là. Mais je suis certaine, il y a des gens très intéressés à Outremont par le patrimoine et puis on pourrait faire quelque chose à ce niveau-là.

1540

**LE PRÉSIDENT :**

Ce qui nous a intrigués, c'est que vous citez Pierre-Richard Bisson. Et la citation est la suivante:

1545

*Le vide même du secteur de la cour de triage présente un intérêt patrimonial.*

Et on s'est dit: «Comment évoquer le vide?» Est-ce qu'il faut faire un vide ou... Alors, merci de votre collaboration, de votre contribution, madame.

1550

**Mme CHRISTIANE LEFEBVRE :**

Merci.

1555

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'invite maintenant messieurs Jean-Marc Corbeil, Richard Bergeron, s'il vous plaît.

**M. RICHARD BERGERON :**

1560

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, messieurs.

**LE PRÉSIDENT :**

1565

Alors, vous êtes inscrits sous le nom Projet Montréal.

**M. RICHARD BERGERON :**

1570

Oui, tout à fait, oui. C'est à ce titre que nous sommes ici.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1575

**M. RICHARD BERGERON :**

Alors, je suis Richard Bergeron. Je suis le chef de Projet Montréal, le seul élu de mon parti d'ailleurs à l'Hôtel de ville. Jean-Marc Corbeil de Projet Montréal/Outremont.

1580

La réflexion que nous présentons ce soir, j'hésite à dire «mémoire» parce que c'est plus impressionniste que ce qu'on présente d'habitude, la réflexion que nous présentons ce soir,

bien, c'est les idées de Projet Montréal Villeray/Parc-Extension, de Projet Montréal/Outremont et Projet Montréal général, parce que c'est un projet tellement vaste, qui est tellement ample, tellement important pour l'avenir de Montréal que ça concerne tout le monde aussi.

1585

Alors, je vais inviter Jean-Marc à prendre la parole le premier.

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

1590

Donc, bonsoir, messieurs les commissaires.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Corbeil.

1595

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

C'est bien ça. Donc, j'ai déjà fait quelques allocutions dans le cadre des consultations et il y a un certain nombre de mes remarques qui étaient au fait qu'on désirait avoir un campus qui était démuné d'automobiles.

1600

Projet Montréal, vous savez, est un parti qui a à coeur, disons, l'environnement, donc l'environnement sur le plan de sa qualité urbaine, également la qualité économique de la Ville de Montréal et retenter de retisser les liens entre les citoyens et leur ville de façon à conserver l'urbanité.

1605

Le projet donc de l'Université de Montréal, nous le regardons sous l'angle d'un certain nombre de prémisses qui est cher à notre parti. Donc, pour le futur, bien entendu, puisque c'est un projet qui s'étale sur au moins vingt ans et peut-être plus, il faut voir un horizon qui est beaucoup plus loin que celui qu'on voit actuellement. Peut-être parfois ça peut sembler bizarre à dire aujourd'hui, mais le voir avec d'autres lunettes. Puis il risque d'avoir des changements dans notre société au cours de ces années-là.

1610

Nous avons établi huit prémisses qui sont évidemment subjectives jusqu'à un certain point, puisqu'on peut les confondre des fois, on peut ajouter d'autres aussi facteurs, mais nous allons vous les présenter, et c'est à travers ces prémisses-là qu'on vous présentera ensuite les axes de développement qui nous semblent importants pour le projet.

1615

Ce n'est pas une critique du projet comme tel, nous sommes favorables en tant que tel au développement d'un campus des sciences de la vie. Et quand je dis: «campus sciences de la vie», ça me semble important. On parle de quelque chose qui touche l'humain profondément, qui va être inscrit au coeur de la Ville de Montréal, donc pas en périphérie, pas à l'extrémité de

1620

la ville, mais vraiment au coeur de la ville, il doit avoir une inscription qui est importante.

1625           Donc, la première prémisse, c'est que l'argent public, l'argent dont nous disposons, et on  
n'en a pas tant que ça, ça doit servir exclusivement à améliorer la qualité de vie de la collectivité –  
quand on parle de collectivité, on essaie de faire des compromis pour tous là-dedans – et à  
développer l'urbanité qui est une qualité qui n'est pas nécessairement évidente à l'heure actuelle à  
1630 Montréal, qui est une ville agréable mais qui manque de qualité humaine, de qualité de rapport  
entre ses citoyens. Ils sont souvent bousculés notamment par l'automobile, mais aussi par toutes  
sortes d'autres facteurs. Parce que la qualité architecturale de Montréal est très variable.

              Également aussi, on croit que Montréal doit se doter, tous les projets de Montréal doivent  
se doter d'une valeur ajoutée. Donc, ça ne doit pas être un projet pour un projet. Ça doit ajouter à  
1635 la valeur de la richesse des Montréalais et des Québécois parce qu'on est une société qui doit se  
développer. On est en compétition avec d'autres pôles dans le monde, on est en compétition  
même avec nous-mêmes pour se développer, il faut arriver à faire plus que simplement un  
campus universitaire au sens où on peut l'entendre à l'heure actuelle.

1640           Donc, il y a un développement de la richesse, et la richesse, on en a besoin. Ce n'est  
pas qu'une richesse pécuniaire. Certes, c'en est une, mais c'est également une richesse sur le  
plan du savoir, des modalités du savoir, donc comment on va l'acquérir, également des  
modalités de comment on accède à ce campus-là, comment on le vit. Donc, il y a des choses à  
améliorer.

1645           La deuxième prémisse, c'est que les grands projets publics sont l'occasion de créer ou  
recréer des liens entre les habitants des divers arrondissements de Montréal et en même temps  
d'augmenter la cohésion sociale et la solidarité au sein de vastes collectivités montréalaises.

1650           Évidemment, on comprend que le campus doit permettre de tisser des interfaces donc  
avec le centre de savoir lui-même et les quartiers environnants, et même de permettre d'intégrer  
une certaine vie urbaine qui manque dans ce secteur-là. On va le voir là. Donc, plusieurs ont  
parlé du secteur ouest, la dame qui nous a précédés. On a parlé du secteur nord. Il y a  
Outremont au sud qui a sa vie déjà. À l'est, il y a des problèmes, ce n'est pas un secteur  
1655 développé.

              Enfin, tout ça demande de la cohésion, une cohésion à établir. Nous n'avons pas toutes  
les solutions à ce sujet-là, mais ce n'est certainement pas le projet actuel qui permet pour l'instant  
cette cohésion-là.

1660           La troisième prémisse, le transport collectif. C'est le choix privilégié par les Montréalais  
pour accéder à leurs institutions publiques et notamment aux universités de Montréal,

Concordia, McGill, Université du Québec, donc l'UQAM. Il y a d'autres institutions aussi, on voit la Bibliothèque nationale.

1665

Ce choix-là est très important. C'est un consensus qui s'est établi à l'usage. Donc, on a construit un métro dans les années 60, notamment un système, un réseau aussi d'autobus, de transport en commun. Et puis par la force des choses, toutes nos grandes institutions de savoir publiques ont été innervées par ce réseau-là et c'est le mode d'accès privilégié pour 90 % des usagers. L'Université de Montréal d'ailleurs, à ce titre-là, est peut-être celle qui l'utilise le moins étant donné sa situation géographique et les possibilités qui ont été offertes.

1670

Également, il faut comprendre que le transport collectif, on l'a payé. On l'a payé lourdement. Ça a coûté très, très cher, mais c'est un investissement. Et ça, ça permet l'équité, ça permet un accès équitable à l'éducation et à moindre coût, non seulement pour les usagers ou les gens qui peuvent utiliser les institutions de savoir quels qu'ils soient, mais également pour le contribuable. Il y a un rapport pécuniaire là. On a payé pour des infrastructures, on a investi dans des infrastructures, il ne faut pas les délaissier. C'est ce qui permet l'accès et le développement.

1675

1680

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que je peux vous demander d'être un petit peu plus succinct parce que, comme vous avez huit prémisses...

1685

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

Je vais y aller, d'accord. La circulation, la quatrième prémisses, la circulation automobile induite, c'est une source de stress qui n'est pas acceptable pour l'humain, ça dégrade la qualité de l'environnement et la solution implique forcément la reconquête de l'espace piéton et cycliste en milieu densément peuplé. Donc, il faut limiter l'usage de l'automobile dans l'espace urbain, pas nécessairement le limiter pour le limiter, mais il faut qu'il y ait une certaine ségrégation si on veut avoir des déplacements agréables.

1690

Donc, la cinquième prémisses, c'est que la demande pour l'utilisation accrue de l'automobile ne doit plus orienter les décisions publiques d'investissement dans les infrastructures.

1695

On ne fait pas des infrastructures pour accommoder l'automobile. Les corps publics doivent plutôt utiliser l'argent des contribuables pour investir dans les projets favorisant d'autres modes, notamment la marche, le vélo et le transport collectif. Vous comprenez aussi que c'est très coûteux d'investir dans des routes, à l'entretien récurrent. Ce n'est pas des investissements...

1700

Ensuite, la sixième prémisses, c'est que les gaz à effet de serre, ça constitue une

1705 menace pour l'environnement. La Cour suprême des États-Unis en a parlé hier. Leurs émissions doivent être réduites. Et en conséquence, on doit favoriser d'autres utilisations, d'autres énergies, peu importe, pour le déplacement. Le transport en commun utilise l'hydroélectricité, donc l'électricité générée autrement.

1710 On comprend aussi que l'horizon de vingt ans pour compléter le projet doit être pris en compte pour sa planification, notamment en raison de l'évolution informatique en matière d'éducation. Donc l'apprentissage d'aujourd'hui avec le «e-learning» ne sera pas le même plus tard, il y a à voir, et l'évolution du prix de l'énergie. Parce que ce n'est pas certain qu'on puisse se transporter de la même façon avec le prix des carburants fossiles dans vingt ans, trente ans, quarante ans, cinquante ans.

1715 Enfin, il faut mettre à profit les grands projets publics pour revitaliser écologiquement et économiquement Montréal.

1720 Ce qui nous amène à six axes d'intervention qui sont à étudier. Mais nous, on a des propositions. Première des choses, on pense qu'il faut désenclaver le site. Le site, il est constitué de deux enclaves à l'heure actuelle. Donc, on propose un mode de relocalisation des voies ferrées qui est différent de celui qui est proposé par le promoteur pour désenclaver le secteur. On va montrer les planches subséquemment.

1725 Donc, pour intégrer les quartiers mieux, d'une meilleure façon, on croit que le coeur du campus doit être sans automobile pour des raisons qui découlent des prémisses. Puis en conséquence, la trame des rues d'Outremont ne doit pas être étendue au campus universitaire d'aucune façon. Donc, la trame sud, on s'entend.

1730 Ensuite, l'accès au site par automobile doit dissuader. Donc, limiter au strict minimum l'offre de stationnement. C'est sûr qu'il y a des déplacements essentiels qu'il faut absolument accommoder, il n'y a aucun choix. L'alimentation du campus par... bon, et aussi certains clients, professeurs, peu importe, mais le minimum. Donc, l'accès routier, nous, on propose de le faire en périphérie nord du campus.

1735 On a entendu le fait qu'il y a des réticences, mais on croit qu'avec un aménagement conséquent le long de la rue Bates, qui serait peut-être couplé à la démolition du viaduc Rockland, il y aurait moyen d'avoir un innervement complet des bâtiments de l'Université de Montréal pour accéder aux bâtiments de l'Université de Montréal. Donc, ce serait un axe donc au nord, entre les axes Rockland et Parc ou quelque chose comme ça, pour permettre l'accès aux bâtiments, point à la ligne, pas d'autres accès. La question du trafic évidemment à être évalué mais, bien  
1740 entendu, on ne croit pas que la circulation va augmenter tant que ça à terme.

Ensuite, on convient que le transport collectif doit convenir ou peut convenir à la majorité des déplacements, donc pour des usagers du nouveau campus qui sont déjà desservis, le campus est déjà desservi par deux stations de métro, puis prochainement par une gare de

1745 banlieue, puis éventuellement par l'installation du *Nouveau Tramway*, donc un système léger sur rail, qui possiblement vont faire leur apparition dans les prochaines années, qui devraient couvrir Montréal éventuellement.

1750 Donc, à court terme, le cinquième axe de développement, ce serait de maintenir l'idée du corridor piétonnier dans l'axe Wiseman qui a été déjà proposé par le promoteur, mais de l'améliorer, c'est-à-dire de faire le vrai accès de type Library Walk qu'on a vu, donc l'Université de San Diego qu'on a vue dans les planches. Si c'est vraiment l'idée du promoteur de faire une allée piétonne, qu'on en fasse une. Donc, on verra avec les planches.

1755 Ensuite, j'en ai déjà parlé, mais c'est toujours l'idée du remplacement du viaduc Rockland, puis je pense que d'autres intervenants l'ont souligné.

**M. RICHARD BERGERON :**

1760 Je vais essayer d'aller le plus vite possible. Les cinq propositions. D'abord, désenclaver le site. Ça veut dire quoi un site enclavé? Ça veut dire un site qui n'est pas accessible, qui est une arrière-cour, qui est un fond de terrain et qui pose des problèmes vraiment délicats, difficile d'accessibilité.

1765 Alors, on voit ici le terrain de la cour de triage lui-même. C'est la zone de 21 et de 4 hectares. Par le mode de relocalisation de la voie ferrée priorisé par le promoteur, on va maintenir la grande enclave de 21 hectares qui ne débouche sur rien, on va créer la petite enclave de 4 hectares et on va maintenir ad vitam aeternam cette autre grande enclave de 25 hectares à l'est qui est, elle, hors site.

1770 Alors, nous, ce que nous proposons, c'est de plutôt dévier la voie ferrée par là où elle passait avant. Vous savez, j'y suis allé encore aujourd'hui pour être sûr de mon propos ce soir, il y avait une voie ferrée qui allait directement rejoindre vers le nord, elle a été enlevée mais l'emprise est toujours là. Probablement qu'elle a été vendue. Je ne sais pas, je n'ai pas fait l'étude juridique du sujet. Mais physiquement, il est toujours possible de remettre la voie ferrée à cet endroit-là. Ça ne dérange en rien le magasin Home Dépôt, je crois, qui est là. Ça obligerait simplement... il y aurait un édifice qui serait touché par ce type de relocalisation là.

1780 La qualité de ce que vous voyez ici, la caractéristique principale, c'est qu'on raisonne au-delà du site, ce que ne pouvait pas faire le promoteur, le propriétaire donc du site, et ce que ne peut pas faire son consultant qui doit s'en tenir aux paramètres données par son client. Mais il y a un travail préalable, qui est un travail de réflexion sur la ville. Et ça, ça relève forcément de la Ville et des arrondissements. C'est peut-être ce travail-là qui n'a pas été fait de manière suffisamment approfondie.

1785 Alors, par cette idée-là, vous voyez, on désenclave. Imaginez-vous, quand on arrive au coin de du Parc et Van Horne, il n'y aurait plus de tunnel. Tout ça disparaîtrait. C'est ça

1790 qu'on appelle désenclaver, c'est donner de l'air, les arrière-cours disparaissent. Bon, je pense que c'est assez évident avec ce que vous voyez ici. Alors, désenclaver le site, ça veut dire considérer au niveau urbanistique un vaste secteur de 50 hectares qui ne comporterait plus aucune enclave.

1795 Proposition 2, favoriser l'accessibilité à pied et à vélo. On l'a déjà cet accès-là dans tous les plans du promoteur et de son consultant. On a comme illustration la fameuse Library Walk de l'Université de San Diego. Alors, comme le disait Jean-Marc il y a quelques instants, si vous mettez ça comme illustration, c'est ça qu'on veut pour de vrai.

1800 En l'occurrence, ça veut dire quoi? Ça veut dire sur 750 mètres de long, de la station de métro Outremont à la station de métro l'Acadie, on veut une qualité d'axe piétonnier monumental de cette façon-là.

1805 Et comment franchir la voie? Là, ce que le promoteur prévoit, c'est un aménagement correct de part et d'autre, mais une passerelle entre les deux. Nous, on dit, en jouant avec les niveaux de terrain, en jouant peut-être aussi avec une idée qu'a évoquée quelqu'un avant nous ce soir d'enfoncer partiellement ou complètement la voie ferrée dans le sol – vous savez, un mètre, ça peut faire une grosse différence dans la zone d'aménagement – de s'arranger pour que la voie ferrée disparaisse de l'expérience piétonnière entre les deux stations de métro, que ça soit perçu comme un grand axe piétonnier monumental et vert, et: «Ah! oui, il y avait une voie ferrée, mais on ne l'a pas vue», c'est possible de faire ça avec le type d'aménagement que l'on propose ici. Ça oblige à des interventions majeures toujours hors site.

1815 Ici, on est à la station de métro Outremont. Elle n'a pas été d'aucune manière prise en considération ni par le promoteur ni par son consultant. On dit simplement qu'on fait simplement la localiser. C'est la même erreur qu'il y a eue en 1995-1996 avec le projet d'habitation qui a malheureusement échoué, qui était un très beau projet. Et le consultant, le concepteur était le même, le concepteur était Aurèle Cardinal, que le concepteur du projet qu'on étudie ce soir.

1820 Alors, c'est tellement évident. On a la station de métro là, l'autre là-bas. Mais encore, regardez de quoi ça a de l'air autour de cette station de métro. Il y a une station-service de part et d'autre. J'ai constaté tantôt en sortant du métro que les pompes à essence ont été enlevées pour la station d'essence qui est à l'ouest. Mais il reste que ce n'est pas l'environnement urbain qu'on souhaite. Ce n'est pas avec deux stations-services et un dépanneur avec stationnement en façade qu'on va créer cette qualité d'accueil, cet appel au site pour les piétons. Au contraire, on dissuade.

1825 Alors, il y a du travail à faire. Il faut que les deux stations-services s'en aillent. Il faut qu'il y ait un tunnel sous la rue Van Horne avec un édicule du côté sud. Il faut que ce stationnement en façade d'un dépanneur de type banlieusard, pour dire le moins, je ne veux

pas vexer personne, disparaisse.

1830

Et il faut que la rue Wiseman devienne une rue piétonne dont l'accès véhiculaire serait réservé aux seuls résidents. Si vous résidez, vous avez le droit de circuler sur la rue pour aller chez vous et en revenir à dix kilomètres/heure maximal. Et sinon, c'est une allée monumentale de 750 mètres réservée aux piétons et vélos.

1835

Même travail à faire du côté nord avec la station de métro l'Acadie. Alors ça, déjà, il y a des embryons plus... l'embryon est plus riche dans la documentation du promoteur. Bon, vous savez, ce n'est pas une proposition technique que vous avez sous les yeux. C'est très conceptuel.

1840

Proposition 3, favoriser l'accessibilité par transport collectif. Bon, déjà en prenant l'axe piéton nord-sud qui se termine aux deux extrémités par une station de métro, on vient de favoriser le transport collectif très fortement. Mais encore, Jean-Pierre l'a dit tantôt, il y a des idées de tramway dans l'air. Il n'y a pas que moi qui en parle, monsieur le maire Gérald Tremblay en parle aussi régulièrement. Qu'est-ce que ça donnera comme réseau, on ne sait pas trop, mais on peut présumer.

1845

Beaucoup ont parlé de l'avenue du Parc. Van Horne, Beaubien, ça semble être un axe naturel. Pourquoi pas si le promoteur le demandait tout de suite à réfléchir en fonction d'un futur axe tramway qui structurerait le site dans l'axe est-ouest et qui le connecterait... vous savez, il est déjà connecté par l'axe monumental piéton en plein coeur, il le serait maintenant... il serait désenclavé du côté est, directement connecté à l'avenue du Parc. Bon, vous voyez comme les liens se retissent là?

1850

Proposition 4, retenir le concept du campus sans autos. Campus sans autos, ça veut dire qu'en mettant ensemble toutes ces propositions, on peut dégager un périmètre de 200 mètres de largeur par 800 mètres de long, sur lequel il y aurait zéro auto, 16 hectares, 16 hectares où il n'y a que des bâtiments, des arbres, des parcs, des allées piétonnes et, bien sûr, des allées aussi pour les véhicules d'urgence parce qu'il faut le prévoir. Mais le concept du campus sans autos couvrirait 16 hectares. C'est à la fois vaste et tout à fait raisonnable dans le contexte qu'on a là, compte tenu de ce que j'ai dit précédemment sur les modes d'accès qui seraient priorisés.

1855

1860

Bien sûr, limiter au strict minimum le nombre d'espaces de stationnement. Il faut être cohérent.

1865

Et ça, c'est le concept final. Il y a une erreur dans le concept, c'est la ligne blanche que vous voyez le long de l'axe est-ouest tramway qui traverse le site, elle ne serait pas là. Ça veut dire que les rues se finiraient en cul-de-sac ou elles seraient discontinues. Nous ne voulons pas avoir un axe est-ouest en parallèle de l'axe tramway, c'est une erreur que de l'avoir fait là.

1870

Mais pour le reste, vous voyez que cette approche d'un campus sans autos, qui paraît un peu radicale présentée comme ça, quand on voit ce que demeure l'offre de voirie dans tout le secteur, on est loin d'une proposition radicale. On est plutôt dans l'esprit de ce que... j'oublie son nom, mais le monsieur de Vision Montréal a dit plus tôt, monsieur Vincent Vanier disait: «On est à un moment de profiter d'une opportunité extraordinaire, un vaste site en plein coeur de l'île, un grand projet public pour enclencher un changement», c'est tout ce dont on parle, et tenter cette expérience du campus universitaire sans autos mais innervé de toutes parts par le réseau routier. Alors, il n'y a rien de radical dans cette proposition.

1875

1880

Alors, je vais laisser Jean-Marc terminer.

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

1885

Enfin, ce qu'on remarque du projet actuel du promoteur, c'est que finalement il y a plusieurs scénarios qui n'ont pas été... en fait, on nous présente qu'un scénario. C'est un scénario qui n'est pas évolutif. Il y a un certain nombre de paramètres qui nous permettent de croire que la vie aujourd'hui ou la façon dont on va circuler demain va être différente de ce qu'on a aujourd'hui. Donc, même nos questions amènent un raisonnement à propos du savoir.

1890

Ça fait qu'on se demande pourquoi le promoteur a étudié surtout un scénario qui favorise l'accès au campus par automobile, étant donné qu'on ne sait pas tout à fait bien quel va être le destin de la fameuse automobile d'ici dix, quinze, vingt ans. Il y a certains qui évoquent des scénarios catastrophes avec beaucoup, beaucoup, beaucoup de circulation. D'autres comme nous ont une position un peu plus mitigée parce qu'on n'est pas certain de qu'est-ce que ça va être.

1895

1900

Alors de toute façon, ce qu'on prétend, c'est que l'étalement urbain est bien servi par l'automobile. Donc, pour l'endiguer, pour avoir une qualité de vie supérieure au centre-ville, il y a lieu que le promoteur étudie d'autres scénarios que celui de permettre une circulation automobile induite. Il y a vraiment un effort à faire, une reprise, si vous voulez...

1905

Mais le projet, on apprécie quand même une grande partie de l'idée de développer une institution de savoir, de travailler au coeur de la cité même et de permettre à des quartiers de vivre, d'avoir une nouvelle vie à cause de ce projet-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1910

Mais, par ailleurs, les considérations que vous apportez obligeraient à retarder pour un bon moment l'adoption du projet et rediscuter sur une base plus large en élargissant la zone d'étude, par exemple, en impliquant les autres arrondissements pour ouvrir la perspective.

**M. RICHARD BERGERON :**

1915 Pardonnez-moi d'être un peu brutal, mais ça a été une grave erreur que d'avoir dit au promoteur, propriétaire promoteur du site... c'est un projet excellent à l'intérieur des contraintes des limites du site. C'est du grand art, là, ce qui est proposé. Mais il y a eu une erreur grave préalable à cela, il n'y a pas eu de réflexion sur l'avenir de la ville dans son ensemble. Parce que ce site-là, il fait la charnière entre Rosemont, Villeray, Parc-Extension, Ville Mont-Royal, Outremont, Montréal et, là, ça devient un enjeu collectif au-delà de la personnalité de chacun de ces arrondissements-là, et ce travail-là n'a pas été fait.

1920 Il faudrait, avant de passer à l'étape de conception d'un projet sur site, à l'intérieur des limites d'un site de ce type-là, il aurait fallu une étape préalable de réflexion sur l'avenir du lieu dans son ensemble, de cette partie-là de la ville dans son ensemble et, malheureusement, ça n'a pas été fait. Il faut absolument le faire.

1925 C'est ça notre message ce soir. Et ce n'est pas un message qui est contre le projet. Le projet, à l'intérieur des limites des contraintes que se sont données le promoteur et son consultant, c'est un excellent projet. Et là, ce serait peut-être le temps qu'on la fasse l'étape, quitte à ce que ça prenne un mois ou deux de plus. Vous savez, c'est un projet sur vingt ans. Il n'y a pas de presse là. Je ne pense pas que personne soit pressé.

1930 On a sauté une étape, peut-être qu'on pourrait reculer d'un pas et faire ladite étape. Parce que les gains attendent. Ça va peut-être coûter quelques mois de plus de délai, mais vous avez vu, on le comprend tout de suite avec la grande plage de 50 hectares non-stop, la disparition d'un viaduc sur deux, bon, on comprend que ça ouvre des perspectives tellement extraordinaires pour la suite des choses, toujours sur l'horizon de quinze, vingt ans, que ce serait dommage de s'interdire cela parce qu'on est pressés, il faut livrer dans un mois ou deux un plan pour un projet qui va prendre vingt ans à réaliser. On a le temps. Je ne pense pas qu'on soit pressés.

**LE PRÉSIDENT :**

1940 Merci.

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

1945 Selon vous, quel est l'horizon dans le temps de la réalisation de l'axe que vous préconisez, le tramway qui pourrait structurer le site?

**M. RICHARD BERGERON :**

1950 Projet Montréal prend le pouvoir en 2010. Laissez-moi penser là.

1955 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

On n'est pas en politique.

1960 **M. RICHARD BERGERON :**

Non, non, bien sûr, mais vous m'avez posé une question, j'essaie d'y répondre.

1965 On a rendu public, il y a un mois environ, un plan général d'à peu près 250 kilomètres, c'était pour que les gens comprennent globalement ce que ça voulait dire l'expérience du tramway si on décidait de s'y engager. Et quand on me demandait: «Mais par où on commence?» J'ai dit: «Ça va dépendre des enjeux locaux. Ça va dépendre de la demande des populations ou des partenaires.» On ne sait pas par où on va commencer.

1970 Vous savez, on a une idée générale de ce que ça peut donner, des directions à prendre. Et là, si c'était retenu comme priorité pour le campus en question, bien, j'imagine, vous savez tous que du Parc, c'est l'axe numéro 1 dont tout le monde parle depuis 98. Ça fait déjà dix ans qu'on en parle. Il n'y a pas une étude qui s'est faite sans que «du Parc, du Parc, du Parc, du Parc». Monsieur Tremblay, à chaque fois qu'il parle du tramway, il parle de l'avenue du Parc.

1975 Alors, ça, c'est déjà quasi acquis que c'est la première année où on engagerait une expérience tramway. De faire l'antenne qui, partant de du Parc, qui dessert le coeur du site, ce n'est rien là. Une fois que tu as pris la décision sur du Parc... parce que la décision sur du Parc, elle ne viendra pas seule, elle va venir avec la desserte du Vieux-Port par la rue Peel, ensuite la rue de la Commune, monter par Berri. Tout ça est assez clair.

1980 Ce n'est pas mon plan à moi dont je vous parle, c'est celui-là même qu'a évoqué monsieur Tremblay. C'est lui qui est maire de Montréal présentement.

1985 Alors, une fois que cela sera enclenché, de faire l'antenne au coeur du site, ce n'est rien. Il suffira de le demander. Ce n'est pas pour 800 mètres de plus ou en moins. Alors, elle pourrait venir, dès l'introduction ou le retour tramway à Montréal, vous pourriez voir, si le promoteur le demandait, il y aurait cet axe-là en plein coeur du site dès le retour du tramway à Montréal.

1990 Mais pour ça, il faut avoir déplacé la voie ferrée de la manière dont on propose pour que ça ait un sens. Sinon, ça n'a pas de sens. Alors, je reviens à ce que je disais tantôt, on prend les deux mois qu'il faut pour y penser.

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

1995 Mais en termes de réalisation, comment concilier la réalisation d'une opération comme celle-ci, par exemple, avec une première étape de réalisation du campus qui, semble-t-il, est

relativement à court terme?

**M. RICHARD BERGERON :**

2000

Oui. Vous savez, le tramway, une fois qu'on a pris la décision, il est fonctionnel deux ans et demi plus tard. Ce n'est pas une opération qui est très longue, parce que le réseau lui-même va prendre vingt-cinq ans. Mais la phase 1, ça prend deux ans et demi. Les travaux eux-mêmes, la conception de travaux, ça prend deux ans, deux ans et demi. C'est à peine plus long que les travaux majeurs qu'on voit sur la rue Saint-Laurent présentement, par exemple.

2005

Alors, il n'y a pas de blocage à attendre là. Quand même qu'il y aurait un an de délai entre le premier bâtiment et les rails de tramway qui arriveraient, ça ne sera pas dramatique, là. On s'entend, il y aura moyen de s'arranger à court terme avec des solutions à court terme, temporaires, j'imagine.

2010

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

Juste pour compléter, il reste que la promenade est prévue dans le projet du promoteur. La promenade est déjà prévue. Ce n'est pas un grand ajout que de permettre de conserver une lisière ou une bande qui pourrait permettre la fameuse antenne de tramway.

2015

**M. RICHARD BERGERON :**

C'est 7 mètres de large.

2020

**M. JEAN-MARC CORBEIL :**

Ce n'est pas très large. Donc, ça, ça peut facilement être prévu dans le plan pour réalisation future. De la même façon que l'axe Bates dont on a parlé, ça peut être fait au fur et à mesure que les bâtiments s'ajoutent, ils sont innervés par des entrées. Tout ça, c'est modulaire, donc ça se construit au fur et à mesure.

2025

Mais la question du tramway, c'est sûr que ça peut paraître hypothétique, mais si on n'envisage pas de réserver une bande, une lisière de 7 mètres par manque de vision, ce serait un peu triste. Puis probablement que le promoteur, l'université serait le premier à en profiter.

2030

Parce qu'éventuellement, si le tramway prend de l'essor, ça peut faire un lien est-ouest qui partirait, par exemple, de la station Beaubien, éventuellement traverser par Ville Mont-Royal et se rendre à l'aéroport. Puis pour des scientifiques, des gens qui ont à utiliser tous ces services-là, ça pourrait devenir intéressant, on s'entend dans plusieurs années. Mais quand même, il faut le prévoir. On est aujourd'hui mais, là, on parle d'un campus du XXIe siècle. Il y

2035

a moyen de le construire à partir d'aujourd'hui et d'étendre dans le futur. Je pense qu'il faut faire preuve d'un peu de vision.

2040

**LE PRÉSIDENT :**

Ça me rappelle une vieille chanson de ma jeunesse: *À partir d'aujourd'hui, demain nous appartient.* Alors, voilà, merci, messieurs, merci beaucoup.

2045

De mémoire, tantôt quand j'ai reçu la Ville de Mont-Royal, il y avait dans leur mémoire une suggestion sur laquelle je ne me suis pas attardée parce que je voulais gérer le temps au plus court, et j'ai été plus généreuse avec vous sur le temps qu'avec eux autres, et eux autres avaient dans leur projet l'idée d'un tunnel qui prolongerait la rue l'Acadie. Malheureusement, je n'ai pas pu les interroger, mais c'est partie remise. Alors, merci.

2050

**M. RICHARD BERGERON :**

Qui remplacerait le...

2055

**LE PRÉSIDENT :**

Ah! c'était dans leur mémoire. Vous pourrez lire ça demain sur le site.

2060

Alors, est-ce qu'il y a quelqu'un dans l'assemblée qui veut utiliser un droit de rectification? Je rappelle que ce n'est pas un droit argumentaire, simplement corriger des faits qui ne seraient pas vrais. Monsieur Chabot.

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

2065

Exact. Bonsoir, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

2070

Bonsoir.

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

2075

Un seul élément, parce qu'on ne commentera pas les commentaires, comme vous le dites très bien, mais bien qu'il s'est dit beaucoup de choses intéressantes.

Justement sur ce qu'ont dit les représentants de Ville Mont-Royal, ils ont de façon un peu erronée, je pense, interprété l'étude de circulation prétendant que nous retirions de la simulation, lors des simulations de déplacements, 85 % du trafic sous prétexte que les gens

2080 venaient déjà sur le campus. Il est vrai que 85 % des étudiants qui vont fréquenter le campus  
Outremont fréquentent déjà le campus. Et donc, ils sont déjà sur le réseau, mais pas  
nécessairement sur le réseau outremontais mais dans l'ensemble du réseau montréalais.

2085 Et je vous référerai pour plus de détails à la figure 3.5 de l'étude de circulation. Ce qui est  
retiré pour fin de simulation, donc les gens du 85 % qui passent actuellement dans le réseau  
outremontais, essentiellement Rockland et Bates, c'est 164 véhicules sur 9 000 individus. Donc,  
c'est moins que 2 % du 85 %. C'est très clair dans l'étude de circulation, je pense c'est à la page  
42, vous aurez le détail. Mais l'étude prend en compte le 85 % qui vient déjà sur le campus, c'est  
clairement expliqué dans l'étude.

2090

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. C'est tout?

2095

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

Oui.

2100

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, il est vraisemblable que la commission va recruter l'argumentation, les faits qui ont  
été apportés et il n'est pas impossible que nous vous renvoyions une question complémentaire  
pour que nous comprenions bien l'ensemble des choses.

2105

**M. ALEXANDRE CHABOT :**

Aucun problème.

2110

**LE PRÉSIDENT :**

Si on le fait, évidemment ce sera une question publique et une réponse publique.

Alors, est-ce qu'il y a d'autres personnes? On ne veut pas briser le privilège de qui que ce  
soit.

2115

Alors, il me reste à remercier les gens qui ont présenté des mémoires. Vous voyez la  
beauté, la grandeur des mémoires qui ont été déposés. Demain soir, on se retrouve à 7 h dans  
Parc-Extension. Demain soir, il y a huit mémoires. Alors, c'est un rendez-vous. Et on revient ici  
mardi de Pâques, chanceux que nous sommes!

2120

Alors, bonsoir et merci beaucoup.

\*\*\*\*\*

2125 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 de la preuve et des  
témoignages en cette cause pris au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

2130

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**