

CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LE STATIONNEMENT ET LA CIRCULATION
À OUTREMONT

19 FÉVRIER 2020

MÉMOIRE DE ALEXANDRE LUSSIER

UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE EN DOUCEUR

SOUS LA FORME D'UN RETOUR VERS LE FUTUR POUR OUTREMONT



[Redacted signature]

Alexandre Lussier

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
A. PRÉSENTATION DE L'AUTEUR, ALEXANDRE LUSSIER.....	3
B. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS.....	4
C. LE STATIONNEMENT EN BREF À OUTREMONT	5
D. LA REFORTE DES RÈGLES DE STATIONNEMENT	7
I. RÈGLE D'INTERDICTION UNIFORME.....	7
II. VIGNETTE UNIVERSELLE	10
E. LA MOBILITÉ DURABLE À OUTREMONT, UN RETOUR VERS LE FUTUR.....	12
I. LE RÉSEAU CYCLABLE D'OUTREMONT	12
II. LE TRANSPORT EN COMMUN À OUTREMONT	16
CONSIDÉRATIONS FINALES.....	23
ANNEXES	24

A. PRÉSENTATION DE L'AUTEUR, ALEXANDRE LUSSIER

Je suis avocat généraliste, en pratique privée.

J'ai grandi en banlieue et j'ai connu Outremont au tournant du millénaire, alors que jeune professionnel, je résidais en appartement sur l'avenue du Parc.

Je réside à Outremont avec ma famille depuis 2012, dans le quartier maintenant désigné comme MIL Montréal.

Mon implication citoyenne à Outremont :

- De 2012 à 2014, j'ai siégé comme membre citoyen du Comité d'accompagnement de la mairesse pour le campus Outremont
- De 2014 à 2017, j'ai siégé comme membre et ensuite comme 2^e vice-président du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) d'Outremont.
- À titre de membre du CCU, j'ai été aussi membre d'office du Comité des demandes de démolition.
- En 2017, j'ai été membre du Comité consultatif sur l'avenue Van Horne.
- Lors de l'élection municipale du 5 novembre 2017, j'ai été candidat indépendant au poste de maire d'Outremont.

B. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

1. Compléter des sondages, quartier par quartier, et analyser :
 - a. les besoins (heures/jours) spécifiques de chaque quartier d'Outremont pour du SRRR; et
 - b. le pourcentage de stationnement qui requiert d'être tarifé dans l'arrondissement
2. Offrir des vignettes de stationnement annuelles à prix raisonnable aux travailleurs de l'arrondissement
3. Acquérir la technologie de contrôle de l'allocation de 2h de stationnement
4. Analyser et réviser les impacts de ces règles annuellement
5. Recréer de réelles zones de quartier à stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) près des pôles d'attraction d'Outremont
6. Planter un trajet de lien cyclable entre les campus qui soit direct, ayant un minimum d'impacts sur le stationnement des résidents
7. Convertir les Avenues Querbes et Durocher en vélorues
8. Prolonger la piste cyclable Côte Ste-Catherine, de Villeneuve jusqu'à Mont-Royal
9. Utiliser les revenus dégagés de la tarification pour offrir une réelle alternative locale à l'automobile : une navette électrique desservant les artères commerciales et les zones densément peuplées d'Outremont
10. Construire un stationnement incitatif souterrain près du CCI, sous le parc P-3

C. LE STATIONNEMENT EN BREF À OUTREMONT

J'ai acquis une connaissance détaillée du territoire d'Outremont par l'analyse de multiples dossiers présentés au CCU alors que j'y ai siégé de 2014 à 2017.

J'ai aussi arpenté les avenues d'Outremont et discuté avec de nombreux citoyens, lors de mon porte-à-porte électoral et de ma distribution de tracts à l'automne 2017. À deux exceptions près, aucun citoyen n'a abordé avec moi des problèmes de stationnement. Les deux occasions où des citoyens ont discuté avec moi de stationnement sont les suivantes :

- Les résidants autour du parc Kennedy réclamaient des vignettes de Stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR), en prévision de l'inauguration du campus MIL de l'Université de Montréal, craignant des impacts sur le quartier avoisinant; et
- Des travailleurs de l'avenue Glendale réclamaient des espaces dédiés.

Il s'agissait alors de problématiques locales auxquelles une solution locale pouvait être appliquée.

Les règles de stationnement qui répondaient globalement aux attentes des citoyens ont été chambardées à l'été 2019 par les élus majoritaires du conseil.

Selon un sondage du journal Point d'Outremont sur Facebook en janvier 2020, cette réforme du stationnement ne rencontre pas d'acceptabilité sociale :

- 14% des 881 votes se prononcent en faveur ; alors que
- 86% des 881 répondants se prononcent contre ce règlement de stationnement.

Pourtant, les citoyens avec lesquels je discute ne s'opposent pas au règlement en raison des vignettes. Bien au contraire. Les commentaires que j'ai reçus reprochaient au règlement son imposition sans consultation et son improvisation, malgré qu'il ait été élaboré en secret pendant un an.

La règle de tarification du stationnement avec vignette appliquée partout à Montréal est celle du Stationnement sur rue réservé aux résidents, connu sous l'acronyme SRRR.¹ C'est la règle depuis les années '80 à Montréal, où la priorité du stationnement est accordée aux riverains. Faisant fi de cette règle, Outremont s'éloigne du SRRR pour placer ses résidents en compétition avec les visiteurs,

¹ Guide stationnement 2014, Conseil Régional Environnement - Montréal, pp. 51-52

lançant l'arrondissement dans le commerce du stationnement sur rue, au détriment de tous.

Le bas de laine accumulé par Outremont dans son fonds de stationnement (taxes de remplacement) a déjà été dépensé par la mise en place de nouveaux panneaux de signalisation de stationnement. L'exercice auquel je m'applique consiste alors dans ce mémoire apporter des idées pour corriger le tir de cette réglementation et qu'elle atteigne ses objectifs écologiques, sans nuire indûment à la qualité de vie des citoyens. J'y présente également une proposition de virage écologique rassembleur, pour amener un vent de renouveau et une vision d'avenir pour Outremont.

D. LA REFORTE DES RÈGLES DE STATIONNEMENT

I. RÈGLE D'INTERDICTION UNIFORME

L'approche adoptée majoritairement par les élus d'Outremont est d'appliquer une réglementation uniforme dans tout l'arrondissement, soit :

- Interdiction de stationnement au delà de 2 heures
- De 8 :00 à 22 :00
- 7 jours sur 7
- Abolition des zones réservées exclusivement aux résidents
- N'importe qui peut se stationner 2 heures, partout à Outremont
- Les visiteurs peuvent se procurer des vignettes journalières (10\$/jour) ou mensuelles (100\$/mois)

Cette décision a été prise sans consultation et sans expertise, alors qu'elle chambarde les habitudes de vie des résidents, des travailleurs et de tous les visiteurs de l'arrondissement.

Selon mon expérience personnelle et mes discussions avec des résidents de l'arrondissement, les quartiers d'Outremont ne sont pas uniformes, ils ont chacun leurs particularités. La décision d'appliquer une réglementation uniforme, dans tout l'arrondissement, ne répond pas aux besoins spécifiques de chaque quartier.

Ainsi, pour le secteur où je réside, voisin du nouveau campus de l'Université de Montréal (MIL), une priorité de stationnement pour les résidents est justifiée, du lundi au vendredi, de 8 :00 à 19 :00, pour faire face à l'afflux d'étudiants universitaires. Par contre, en dehors de ces heures et les weekends, alors que l'offre de stationnement répond amplement à la demande, il devient superflu et contre-productif de tarifier le stationnement sur rue pour les visiteurs.

Les pressions de non-résident sur l'offre de stationnement sont différentes près des secteurs commerciaux à fortes activités de restauration, tel que Laurier, où les résidents font fi de l'allocation de stationnement gratuit de 2 heures et réclament la priorité aux résidents quasiment 7 jours sur 7.

D'autres secteurs, de maisons unifamiliales avec entrées privées, ne subissent pas de pression externe sur le stationnement, par exemple les avenues Antonine-Maillet à Pratt et la plupart des avenues sur le Mont-Royal. La tarification du stationnement sur rue de ces avenues devient superflue.

Par ces mesures, Outremont devient le seul arrondissement de Montréal à tarifier le stationnement sur rue sur 100% de son territoire.

Sur le Plateau Mont-Royal, avec une densité de population doublement plus élevée que celle d'Outremont, le maire Luc Rabouin a déclaré que la tarification de 70% du territoire était satisfaisante et qu'il ne hausserait pas ce ratio².

Dans Rosemont, le maire William Croteau a déclaré qu'il ne comptait pas emboîter le pas à Outremont et tarifier 100% des stationnements sur rue.³

Dans l'arrondissement Ville-Marie, qui comprend le Centre-Ville et le Vieux-Montréal, un communiqué du 11 février 2020 explique la décision de la mairesse Valérie Plante et de ses conseillers de ne pas tarifier l'entièreté du territoire en ces termes:

« L'Arrondissement reconnaît toutefois que certaines personnes n'ont d'autres choix que d'utiliser la voiture pour se déplacer, c'est pourquoi le règlement prévoit la conservation d'espaces de stationnement non tarifés sur les rues résidentielles, en fonction des pôles d'activités et de la demande des résidents. »⁴

Le même raisonnement doit s'appliquer à Outremont.

Afin de répondre aux besoins de stationnement de ses résidents et pour limiter l'impact de la tarification du stationnement sur rue sur ses commerces et sur les activités du Théâtre Outremont, afin de préserver la vitalité culturelle d'Outremont et la vie sociale spontanée, je recommande de :

RECOMMANDATION 1 : Compléter des sondages, quartier par quartier, et analyser :

- a) les besoins (heures/jours) spécifiques de chaque quartier d'Outremont pour du SRRR; et**
- b) le pourcentage de stationnement qui requiert d'être tarifé dans l'arrondissement**

Mon épouse et moi avons décidé de nous établir à Outremont et d'y élever nos enfants en raison de la qualité de l'enseignement prodigué dans ses écoles⁵, mais aussi de ses commerces de proximité et de son environnement naturel.

² Séance du conseil d'arrondissement du Plateau Mont-Royal du 2020-02-03

³ Journal de Montréal du 2020-02-17, « Le nombre de places de stationnement payantes pourrait exploser dans Rosemont », par Daphné Hacker-B

⁴ « Ville-Marie adopte sa nouvelle stratégie de tarification du stationnement sur rue », 2020-02-11

⁵ Selon le profil économique 2019 d'Outremont, l'enseignement est son 1^{er} secteur d'emploi (26,5% des 8250 emplois occupés dans l'arrondissement)

En tant que résident, je suis conscient que la qualité de vie dont je bénéficie à Outremont est dépendante de l'accès à mon arrondissement par des travailleurs qui s'y déplacent et contribuent à sa vie sociale et économique. Il n'est pas accordé à tous d'habiter Outremont ou d'avoir son domicile à un endroit accessible en transport en commun.

Des enseignants, des éducatrices en garderie, des propriétaires d'entreprise sont intervenus dans les médias, au début février 2020, pour réclamer une tarification qui tienne compte de leur situation financière et de la pénurie de main d'œuvre.

Rappelons que notre réseau de transport en commun structurant s'est peu étendu depuis l'inauguration de la ligne bleue du métro⁶ alors que notre région métropolitaine n'a pas cessé de s'étendre.

Outremont ne solutionnera pas l'étalement urbain par sa refonte du règlement de stationnement, mais risque plutôt de s'automutiler par la perte d'employés et de visiteurs. Ayant grandi en banlieue, mais choisi de vivre en ville avec ma famille, j'ai une sensibilité et une compréhension du transport régional et du besoin de stationnement actuel dans les quartiers centraux.

Ainsi, je recommande :

RECOMMANDATION 2 : Offrir des vignettes de stationnement annuelles à prix raisonnable aux travailleurs de l'arrondissement

Je partage l'une des inquiétudes des citoyens à propos du contrôle de l'allocation de stationnement de 2h accordée partout dans l'arrondissement. Cette allocation existait déjà à certains endroits mais sa contravention était peu sanctionnée.

Outremont a perdu la compétence de la gestion du stationnement au profit de la ville centre. L'entreprise privée mandatée par la ville centre (G4S) pour distribuer des constats d'infraction n'utilise aucune technologie pour s'assurer du respect de la période allouée de 2h. Les agents notent la position du véhicule et d'une valve de pneu. Ils reviennent après deux heures pour contrôler le mouvement du véhicule. Il s'agit d'une méthode archaïque et complètement inefficace de contrôler les infractions.

Des visiteurs habituels, tels que des étudiants de l'Université de Montréal, se rendront vite compte du faible risque encouru de ne pas acquérir de vignette et les voitures de visiteurs satureront nos avenues. Ainsi, pour prévenir l'abus, je recommande :

⁶ L'inauguration du REM en 2022 apportera une option de transport en commun supplémentaire intéressante, mais qui ne répondra pas à tous les besoins.

RECOMMANDATION 3 : Acquérir la technologie de contrôle de l'allocation de 2h de stationnement

Comme l'on ne peut pas contrôler ce que l'on ne mesure pas et dans l'objectif de répondre efficacement aux besoins des résidents, commerçants et travailleurs, je conseille à l'arrondissement de faire des sondages de satisfaction et des vérifications annuelles aux registres d'infractions de stationnement du SPVM, pour apporter les ajustements qui pourraient être nécessaires à sa réglementation.

RECOMMANDATION 4 : Analyser et réviser les impacts de ces règles annuellement

II. VIGNETTE UNIVERSELLE

Les élus majoritaires du Conseil ont aboli toutes les zones de SRRR qui existaient à Outremont et ont créé une zone unique #1, qui permet aux détenteurs de vignettes de circuler en voiture dans notre petit arrondissement de 3,84 km² et de se stationner aussi longtemps qu'ils le désirent pratiquement n'importe où.

De prime abord, cela peut sembler pratique et favoriser le commerce.

On peut se questionner toutefois sur cette mesure, doublée de l'allocation de stationnement gratuit pour 2 heures PARTOUT dans l'arrondissement.

En écoutant les commentaires des résidents de certains secteurs, on comprend que l'avantage pour certains se transforme en inconvénient majeur pour d'autres.

Prenons l'exemple de l'îlot Willowdale, connexe au métro Edouard-Montpetit et à la station du REM en construction. Les résidents d'Outremont seront tentés d'utiliser leur voiture et de se stationner de jour dans ce secteur pour utiliser le REM. Les résidents du secteur y perdront la priorité qu'ils avaient avec le SRRR.

Dans une moindre mesure, ce même inconvénient pourra être subi par les résidents du métro Outremont ou du secteur McNider-Nelson.

Les résidents qui habitent près des zones commerciales de Bernard et Laurier verront bien des cases occupées par des visiteurs et ils pourront probablement chercher à se stationner quelques rues plus loin.

Les rues avoisinantes au CCI se rempliront de voitures arborant la vignette 1, mais provenant d'autres quartiers. Idem pour les abords du parc Kennedy, avec sa piscine achalandée l'été.

La situation qui était déjà problématique lors de la campagne électorale 2017 dans le secteur Glendale n'a pas été apaisée par cette mesure de la vignette unique, mais plutôt exacerbée.

Veut-on vraiment accorder une chance égale à tous de se garer sur rue, ou ne devrions-nous pas considérer que les riverains doivent avoir des espaces réservés ?

Ainsi, les citoyens auront tôt fait de se plaindre de la saturation du stationnement sur rue à proximité de leur résidence et le besoin se fera vite sentir de délaissier cette zone universelle.

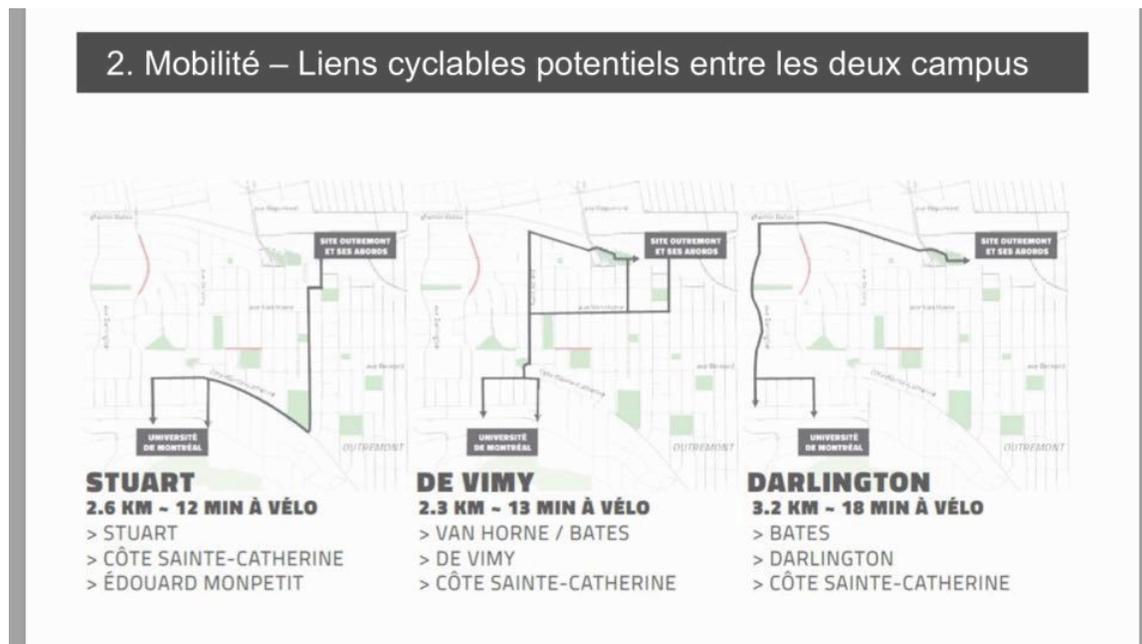
RECOMMANDATION 5 : Recréer de réelles zones de quartier à stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) près des pôles d'attraction d'Outremont

E. LA MOBILITÉ DURABLE À OUTREMONT, UN RETOUR VERS LE FUTUR

I. LE RÉSEAU CYCLABLE D'OUTREMONT

De façon parallèle et concomitante au plan de stationnement, les élus ont adopté des mesures de circulation pour implanter un projet pilote de lien cyclable entre la Côte Ste-Catherine et le nouveau campus MIL de l'Université de Montréal.

Un tel lien cyclable nord-sud est opportun autant pour les étudiants/employés du Campus MIL que pour les citoyens. Trois scénarios d'un tel lien avaient été préparés par l'Université de Montréal et présentés aux citoyens le 21 juin 2018 :



Les élus ont plutôt implanté un « projet pilote d'un an » basé sur le scénario « Stuart », mais qui emprunte l'avenue Lajoie et ensuite les avenues Wiseman ou Outremont, dépendant de la direction. L'aménagement de ce lien cyclable « pilote d'un an » n'est pas optimal dans son trajet.

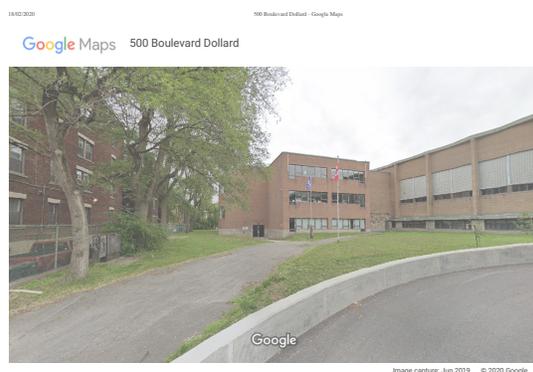
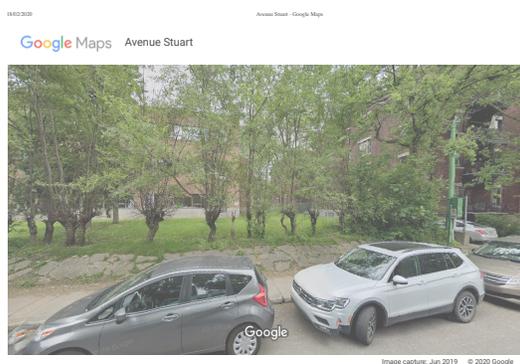
Un trajet plus direct, sans emprunter la collectrice Lajoie, servirait mieux les besoins des cyclistes, comme on le voit sur place, ils continuent leur route sur Stuart, plus simple et plus facile.

Je suis conscient du budget limité de l'arrondissement pour implanter un lien cyclable et que l'extrémité nord de l'avenue Wiseman, privilégiée par le trajet « Stuart », n'est pas encore aménagée. Toutefois, le chemin emprunté sur Lajoie prive les riverains de stationnement, en plus d'exiger des cyclistes de redoubler d'attention dans les virages et sens uniques qui leur sont présentés. Les résidents de Stuart, entre Lajoie et Van Horne, ont aussi déposé des pétitions contre le stationnement qui leur a été imposé des deux côtés de leur avenue.

Dans une optique de trajet pilote, je suggère à l'arrondissement de délaissier Lajoie, mais de plutôt poursuivre le trajet de bande cyclable sur l'avenue Stuart au nord de Lajoie, de traverser Van Horne, pour y emprunter par chaussée désignée la ruelle au nord du local vacant de la Banque Laurentienne, de l'ancienne Cour municipale et du Couche-Tard. La bande cyclable pourrait ensuite emprunter Wiseman à double sens. Compte tenu du parc connexe et du peu de circulation à cet endroit, Wiseman aurait avantage à être convertie en rue partagée à 20 km/h, jusqu'à Manseau.

En attendant de compléter les aménagements entre Manseau et Thérèse-Lavoie-Roux, les cyclistes pourraient emprunter Manseau, qui est peu fréquentée et l'Avenue Outremont où les voies sont marquées au sol.

Pour son emprise permanente, je suggère à l'arrondissement d'examiner une variante du scénario « Stuart ». Il s'agirait d'emprunter Stuart à partir de Côte Ste-Catherine, mais immédiatement au sud du parc Beaubien, d'emprunter un terrain privé de l'école des adultes de la CSMB, pour rejoindre Dollard et y consacrer une allée du boulevard Dollard à la circulation cycliste et au débarcadère des autobus scolaires.



<https://www.google.ca/maps/@45.5122665, -73.6183224, 3a, 75y, 23z, 26z, 48z, 45z/data=!3m1!1e3!1s0x47f8b8f8e0e0e0e0e0:0x47f8b8f8e0e0e0e0e0?pan=45.5122665,-73.6183224,3a,75y,23z,26z,48z,45z> 1/2

<https://www.google.ca/maps/@45.5167679, -73.6189034, 3a, 75y, 26z, 48z, 45z/data=!3m1!1e3!1s0x47f8b8f8e0e0e0e0e0:0x47f8b8f8e0e0e0e0e0?pan=45.5167679,-73.6189034,3a,75y,26z,48z,45z> 1/2

Google Maps 500 Boulevard Dollard



Image capture: Jun 2019 © 2020 Google

https://www.google.ca/maps/@45.5168167,-73.6111653,35y,330.33h,82.34t/data=!3m1!1e1!1s4f1d4472aaXwww_ICPm!1s_A12d0716848488192

1/2

Comme Dollard se poursuivra vers Thérèse-Lavoie-Roux, les campus de l'Université de Montréal seront ainsi reliés par le lien le plus direct et le plus sécuritaire qui soit. La traverse piétonne de l'intersection Lajoie/Dollard sera aussi sécurisée par la même occasion.

RECOMMANDATION 6 : Implanter un trajet de lien cyclable entre les campus qui soit direct, ayant un minimum d'impacts sur le stationnement des résidents

Une autre préoccupation énoncée récemment par les citoyens a été l'apaisement de la circulation de transit sur plusieurs avenues de l'arrondissement. L'implantation de dos d'âne est envisagée pour limiter la vitesse de la circulation.

Je suis d'avis que l'apaisement de la circulation sur deux de ces avenues peut être atteinte par l'implantation de vélorues qui relierait Outremont plus directement au parc du Mont-Royal.

Sur une vélorue, « en plus de la présence d'une signalisation, les aménagements sont conçus pour que chaque usager décèle, de façon instinctive, que le partage de la chaussée y est particulier. »⁷ Le cycliste peut circuler à l'endroit de son choix sur la voie, entre autres au milieu de la chaussée comme sur la rue Milton dans le ghetto McGill. Le cycliste doit cependant respecter le sens de la circulation.

⁷ Vélorue, règles de circulation sur www.transports.qc.ca

Le chemin le plus direct et le plus doux entre le nord d'Outremont et le centre-ville consiste à emprunter les avenues Querbes/Durocher jusqu'à Laurier, et ensuite Hutchison, au Plateau Mont-Royal.

Autant pour faciliter l'accès vélo au centre-ville, que d'apaiser les avenues Querbes et Durocher, je suggère de convertir ces avenues Querbes et Durocher en vélorues, en y réduisant la largeur, donc la vitesse des véhicules, par des aménagements tels que bacs à fleurs, marquage au sol, etc.

Ce lien présente un avantage supplémentaire à l'échelle de la Ville de Montréal : par Querbes et Champagneur, on rejoint la piste cyclable sur Thérèse-Lavoie-Roux, près d'où un passage à niveau a été autorisé par l'Office des Transports du Canada, pour franchir la ligne ferroviaire du CP, dans l'axe de l'avenue de l'Épée (près de la nouvelle Cour de voirie). On relie ainsi Parc-Extension au centre-ville par ce lien cyclable.

RECOMMANDATION 7 : Convertir les Avenues Querbes et Durocher en vélorues

Je saisis l'occasion de renouveler une demande maintes fois répétée par les cyclistes à Outremont : prolonger la piste cyclable de Côte Ste-Catherine au delà de Villeneuve, vers l'Avenue du Mont-Royal.

Cette piste cyclable impose un changement de voie ou un arrêt dans une pente et un virage abrupt à une intersection dangereuse. Les comportements cyclistes démontrent que ce virage imposé vers Villeneuve ne répond pas aux besoins.



https://www.google.com/maps/@45.5158065,-73.5943763,3a,75y:90h,82.64t/data=!3m1!1e3!3m1!1sA6PBLzGm_KO9Ndv48A12e071331286656

1/2

RECOMMANDATION 8 : Prolonger la piste cyclable Côte Ste-Catherine jusqu'à Mont-Royal

[Redacted signature]

Alexandre Lussier

II. LE TRANSPORT EN COMMUN À OUTREMONT

La vignette universelle, créée par le plan de stationnement, contredit l'intention écologique de ce même plan. Prétendant s'attaquer à l'automobile, les élus adoptent de nouvelles règles tarifaires.

Au Québec, et particulièrement à Outremont où il n'y a pas d'industrie, le secteur des transports est le principal émetteur de gaz à effet de serre (GES).

Contrairement à une idée préconçue répandue, le nombre de véhicules immatriculés à Outremont a diminué de 5% en 10 ans⁸, alors que des projets de construction se sont réalisés et que la population a crû de 4.6%⁹.

Par cette vignette universelle, on nous incite à utiliser nos véhicules pour nos courts déplacements extrêmement polluants¹⁰. Dans un petit arrondissement comme le nôtre, l'attention des élus devrait être dirigée prioritairement à développer le réseau de transport en commun et limiter l'utilisation de l'auto solo, forte consommatrice de combustibles fossiles.

Pierre Barreau, chargé de cours en urbanisme et expert en planification des transports, invite la Ville de Montréal à repenser le modèle actuel de transport par autobus. Selon lui, c'est « à l'intérieur d'un même quartier » que l'autobus devrait servir.¹¹

De façon navrante, alors qu'il était prévu qu'un service d'autobus soit implanté par la STM sur l'Avenue Thérèse-Lavoie-Roux pour desservir le campus MIL, la STM a reporté indéfiniment ce service de transport en commun supplémentaire à Outremont, prétendant un achalandage insuffisant pour la 1^{ère} phase du campus.¹²

Pour reprendre l'opinion de Pierre Barrieau, « Quand on dit que l'achalandage ne le justifie pas, c'est sûr que les gens ne prendront pas le bus. Ça devient un cercle vicieux »¹³

⁸ Lettre de la SAAQ du 2019-09-19 et tableau 2008-2019 (Annexe I)

⁹ De 2006 à 2016, selon le profil sociodémographique, recensement 2016.

¹⁰ Selon une étude de 2005 de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), bureau régional de l'Europe, environ 90% des contaminants de l'air sont émis par les voitures dans les 200 premières secondes de leur mise en marche, lors de trajets urbains de moins de 6 km.

¹¹ Journal Métro du 2019-11-25, « L'autobus à Montréal : un système qui « échoue », croient des experts », par François Carabin (Annexe II)

¹² Lettre du STM du 2019-09-24 et analyses de la STM (Annexe III)

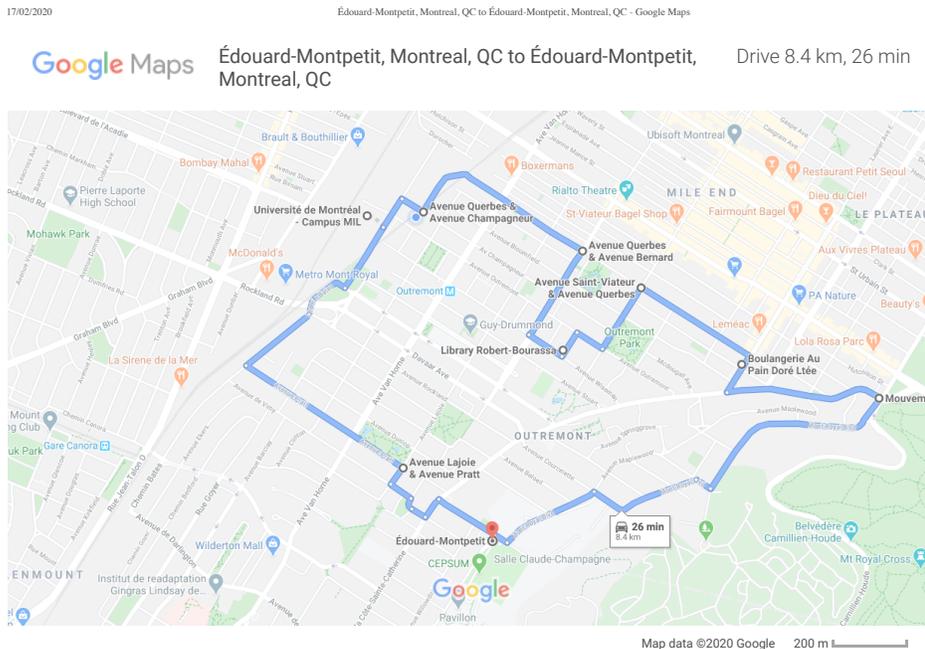
¹³ Supra, note 11

Du point de vue des transports en commun locaux, l'avis de Pierre Barrieau est à l'effet que la voie de l'avenir du transport en commun ne réside pas dans les voies réservées archibondées, mais plutôt dans les boucles locales de quelques kilomètres.

Outremont, un arrondissement de petite superficie, aurait avantage à être nettement mieux desservi en transport en commun local.

Prenant inspiration de plusieurs villes de France, un service de navette électrique gratuit ou à faible coût pourrait être mis sur pied pour relier les zones d'habitation à densité élevée et nos artères commerciales Bernard, Laurier et Van Horne. Nos installations sportives et nos lieux culturels feraient partie de la boucle pour favoriser la mobilité de nos aînés. L'achat local serait ainsi fortement encouragé par cette réelle bonification du plan de stationnement.

Concept de navette, boucle en sens horaire



<https://www.google.com/maps/dir/Édouard-Montpetit,+Montreal,+QC/Avenue+Lajoie+526+Avenue+Pratt/Université+de+Montréal++Campus+MIL,+Avenue+Thérèse-Lavoie-Roux,+Montreal,+QC/Avenue+Champagneur+...> 1/2



Concept de navette, boucle en sens antihoraire

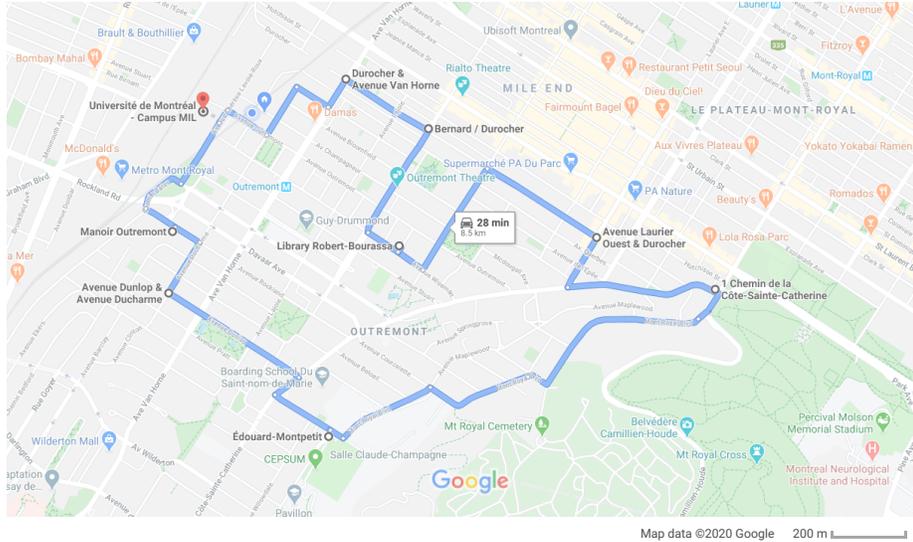
17/02/2020

Université de Montréal - Campus MIL to Université de Montréal - Campus MIL - Google Maps

Google Maps

Université de Montréal - Campus MIL to Université de Montréal - Campus MIL

Drive 8.5 km, 28 min



<https://www.google.com/maps/dir/Université+de+Montréal+-+Campus+MIL/Manoir+Outremont,+Avenue+Rockland,+Outremont,+QC/Avenue+Dacharme+%26+Avenue+Dunlop,+Montréal,+QC+H2V+2W6/Edouard-M...> 1/2

Ces navettes seraient de petite taille (capacité d'environ 22 personnes), pour faciliter leur circulation dans les avenues locales et devraient être suffisamment fréquentes pour servir d'alternative réelle à l'auto solo.



La technologie de géolocalisation (GPS) des navettes, combinée à une application en ligne, pourraient être mises à profit pour en favoriser l'utilisation.

Des partenariats seraient conclus avec la STM/ARTM bien sûr et les gouvernements fédéral et provincial, les Sociétés de Développement commercial et l'Université de Montréal.

Les élus majoritaires du Conseil ont plutôt engagé les fonds de la transition vers la plantation et l'entretien des arbres d'Outremont. Je partage leur préoccupation sur l'état de notre canopée urbaine, ayant déjà identifié cette problématique lors de ma campagne 2017. Toutefois, l'entretien et le renouvellement graduel de

[Redacted Name]

Alexandre Lussier

notre forêt urbaine relèvent d'un budget d'opération et non pas d'une « cotisation spéciale » telle que celle-ci. En surplus, la plantation de nouveaux arbres ne réduit pas nos GES et prendra des années à laisser sa marque sur la compensation de nos GES.

Également, des sommes ont été allouées au Conseil d'arrondissement pour évaluer les émissions de GES de l'arrondissement d'Outremont. Il s'agit d'une dépense qu'Outremont devrait refiler la Ville de Montréal, dans le contexte où notre mairesse Valérie Plante s'est engagée devant l'Organisation des Nations Unies à réduire les GES de la Ville de Montréal au complet.

« Montréal vise à diminuer sa production de gaz à effet de serre (GES) de 55% d'ici 2030. Un plan certes audacieux mais bel et bien réaliste, croit la mairesse Valérie Plante. »¹⁴

Comme la Ville de Montréal ne peut pas réduire ses GES de 55% sans les mesurer, il est logique que la ville centre soit alors en charge de faire le suivi de cet engagement et qu'Outremont n'ait pas à payer pour ces vérifications.

Dans le contexte de l'urgence climatique, la décision qui présentera un rendement optimal sur la réduction de nos GES est celle de limiter nos transports en auto solo, source principale de GES.

La tarification du stationnement ne peut à elle seule réduire la circulation. Des incitatifs doivent aussi être offerts aux citoyens pour délaissé leur auto solo. C'est pourquoi je recommande d'implanter une navette électrique pour favoriser les déplacements locaux en transport en commun.

RECOMMANDATION 9 : Utiliser les revenus dégagés de la tarification pour offrir une réelle alternative locale à l'automobile : une navette électrique desservant les artères commerciales et les zones densément peuplées d'Outremont

Les documents dévoilés par l'arrondissement d'Outremont dans le cadre de cette consultation ont révélé un besoin supplémentaire à solutionner, qui est complémentaire au projet de navette.

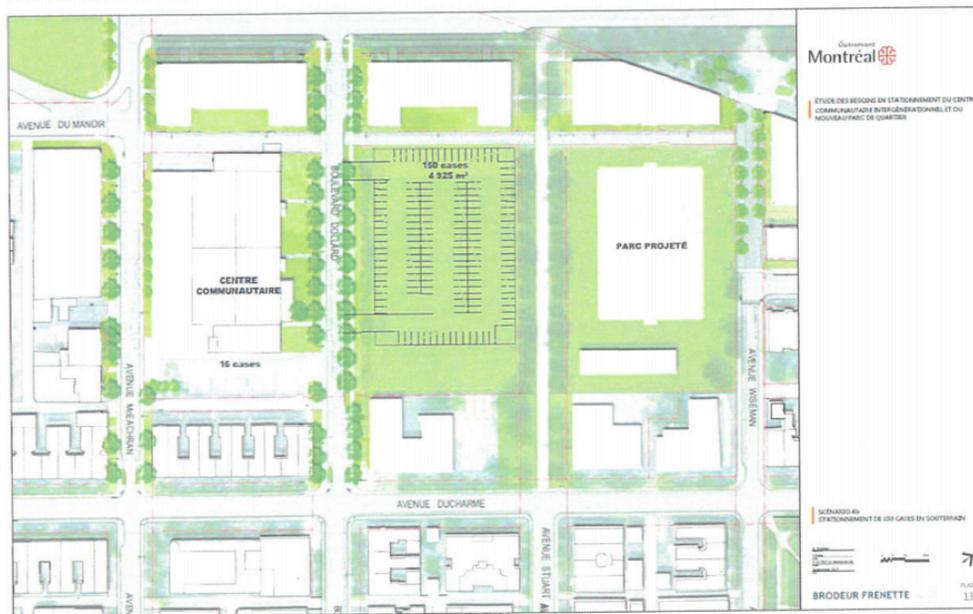
Selon une étude de Brodeur Frenette du 27 septembre 2017, commandée par l'arrondissement d'Outremont :

¹⁴ Journal Métro du 2019-09-23, « Montréal vise une réduction des GES de 55% d'ici 2030, dit Valérie Plante », par Henri Ouellet-Vézina (Annexe IV)

« Dans le contexte où le stationnement sur rue sera de moins en moins disponible dans la zone d'étude (près du CCI), il est impératif de prévoir à terme un stationnement hors-rue dédié exclusivement aux usagers du CCI/aréna en regard des besoins qui leurs sont propres. »¹⁵ (**nous soulignons**)

Parmi les scénarios envisagés par Brodeur Frenette pour répondre à l'achalandage et à la vocation supra-locale du CCI, celui qui était le plus performant pour répondre aux besoins consistait à construire un stationnement souterrain de 150 places, sous le parc P-3 (l'ancienne cour de voirie).

Scénario 4b



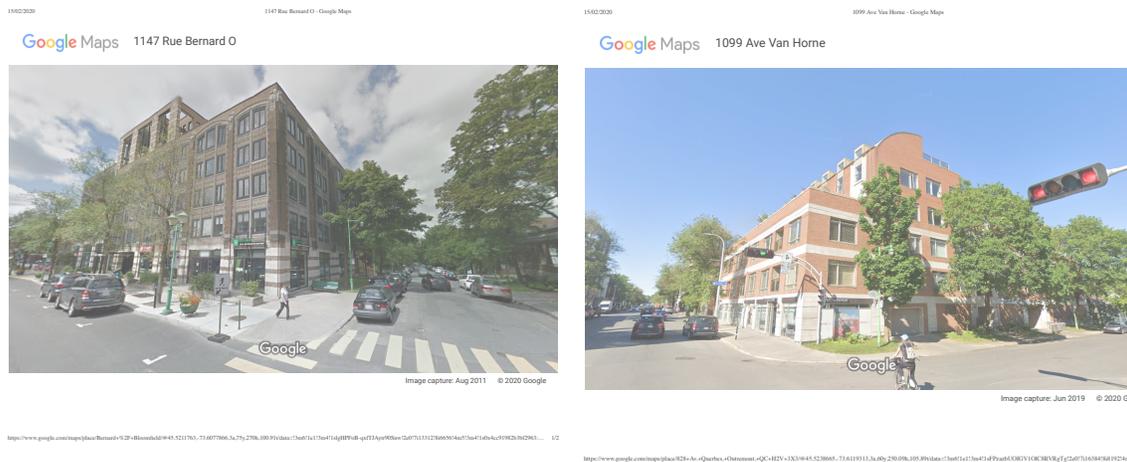
[N.B.] Compte tenu de l'élargissement de la piste cyclable sur Thérèse-Lavoie-Roux en 2018 et la suppression des 30 cases envisagées sur cet axe¹⁶, ce besoin a probablement augmenté d'autant. De plus, nous ignorons à ce jour la programmation qui sera faite du parc P-3, non dévoilée par la Ville de Montréal. Imaginons qu'un terrain de soccer y soit aménagé...

La réglementation actuelle du secteur, les coûts de construction et la certification LEED du quartier constituent des freins à l'aménagement d'un tel stationnement souterrain. Il s'agit pourtant d'une occasion à saisir pour Outremont, un retour vers le futur, en créant un pôle « d'intermodalité » ou de « bimodalité ».

¹⁵ P. 31 de l'étude de Brodeur Frenette du 27 septembre 2017

¹⁶ Étude CIMA+ présentée le 13 septembre 2017, p.13

Rappelons-nous qu'Outremont avait plusieurs stationnements à étage à l'époque du tramway.



Une telle recommandation de stationnement souterrain intermodal est conforme au guide sur le stationnement rédigé en mars 2014 par le Conseil régional Environnement Montréal (CRE-Montréal), qui suggère de percevoir une taxe de remplacement (qui existe déjà à Outremont) et d'aménager des stationnements incitatifs.¹⁷

Selon ce rapport du CRE-Montréal, à Strasbourg : « Le développement, en parallèle, du réseau de tram et d'un ensemble de stationnements incitatifs a été la clé de la réduction du trafic automobile. Une étude a montré que les usagers du tram étaient à 90% des conducteurs d'auto solo. »

Un tel stationnement incitatif souterrain pourrait être construit sous le parc P-3 et un nombre égal ou supérieur de places de stationnement supprimées dans les avenues locales d'Outremont pour compenser les GES émis par sa construction en béton.

En plus de desservir le CCI, on limiterait alors la circulation de voitures dans l'arrondissement en encourageant les visiteurs provenant du nord, est et ouest à s'y garer et terminer leur trajet à bord de la navette électrique.

¹⁷ Guide CRE-Montréal 2014, pp. 42 et 54

RECOMMANDATION 10 : Construire un stationnement incitatif souterrain près du CCI, sous le parc P-3

15/02/2020

1206 Rte 112 - Google Maps

Google Maps 1206 Rte 112



Image capture: Jun 2019 © 2020 Google

<https://www.google.com/maps/@45.4995864,-73.5719139,3a,37.5y,63.3h,84.17t/data=!3m6!1e1!3m4!1s8SsAE83HUWZs0GmMYM2Q?2e0!7i163841818192>

1/2



Alexandre Lussier

CONSIDÉRATIONS FINALES

La présente consultation publique découle du droit d'initiative citoyenne, par lequel plus de 2000 citoyens ont signé une pétition en ligne.

Le sujet de la consultation est vaste : le stationnement et la circulation à Outremont.

Les élus majoritaires d'Outremont ont décidé de ne pas confier le mandat de cette consultation à l'Office de consultation publique de Montréal, mais à un organisme privé à but non lucratif, en l'occurrence Convercité. J'ai pu apprécier le travail de Convercité lors d'une consultation en 2016 et je ne doute pas du professionnalisme de ses représentants.

Néanmoins, Convercité a obtenu ce contrat à la suite d'une soumission, pour un montant hors de proportion avec l'ampleur du travail requis. En vertu du droit d'initiative citoyenne, Convercité doit recueillir et recenser les préoccupations des citoyens à son rapport final. Considérant la vaste étendue du sujet et le grand intérêt que les citoyens y accordent, ceux-ci s'attendent à ce que cette consultation soit exemplaire et que le rapport à être rédigé reflète leurs préoccupations.

Je suggère que l'arrondissement d'Outremont révise avec Convercité l'étendue de son mandat et ajuste ses émoluments en prévision du travail qui doit être complété.

CRÉDIT PHOTO

Couverture et p. 18 : Photographie de la navette électrique de Bayonne par Jérôme Villafruela

ANNEXES

- I. Lettre de la SAAQ re : tableau des immatriculations à Outremont
- II. Article du journal Métro re : courts trajets d'autobus à prioriser
- III. Réponse de la STM re : autobus sur Thérèse-Lavoie-Roux
- IV. Article du journal Métro re : réduction des GES à Montréal

Québec, le 19 septembre 2019

Maître Alexandre Lussier

Outremont (Québec) H2V

Objet : Demande de documents

N/Réf. : 03.06.31329

Maître,

Pour faire suite à votre demande formulée en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, vous trouverez ci-joint copie du document demandé.

Selon cette loi, il est possible d'exercer un recours en vous adressant, dans les 30 jours de la présente réponse, à la Commission d'accès à l'information au numéro 1 888 528-7741.

Recevez, Maître, nos salutations distinguées.

La substitut de la responsable de l'accès aux documents
et de la protection des renseignements personnels,



Nathalie Jacques

Demande d'accès à l'information - 03.06.31329

Voici le tableau répondant à la demande mentionnée ci-dessus.

Nombre de véhicules automobiles immatriculés Arrondissement Outremont - Code postal débutant par H2V au 30 juin de chaque année	
Année	Nombre
2008	10 300
2009	10 325
2010	10 417
2011	10 275
2012	10 214
2013	10 260
2014	10 073
2015	9 967
2016	9 958
2017	9 971
2018	9 899
2019	9 770

ALEXANDRE LUSSIER

Me Alexandre Lussier

Montréal, le 5 septembre 2019

Maître Gisèle Gauthier

Responsable de l'accès aux documents et de la
protection des renseignements personnels
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, local N-6-45
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6

Par télécopieur : 418 528-6224

**OBJET: Demande d'accès à l'information pour consultation publique sur le
stationnement à Outremont**

V/D:

Chère maître Gauthier,

L'arrondissement d'Outremont, où je réside, a récemment déposé un projet de refonte des règles de stationnement. Nous sommes engagés dans un débat où l'usage de l'automobile est au cœur des préoccupations autant environnementales que sécuritaires. Un groupe de résidents exerce le droit d'initiative citoyenne, pour forcer l'arrondissement à tenir une consultation publique. Celle-ci se tiendra à l'automne 2019.

À cette fin de recherche et pour alimenter les réflexions communes, je présente cette demande d'accès à l'information visant à connaître la tendance statistique d'immatriculations d'automobiles sur le territoire d'Outremont au cours des dernières années.

Ainsi et plus précisément, pour chacune des années 2008 à 2018 ainsi que pour 2019 (partiellement), je vous prie de me communiquer le nombre total de véhicules immatriculés à des propriétaires ayant un code postal débutant par « H2V ». Il s'agit des 3 premiers caractères du code postal desservant la grande majorité des résidents d'Outremont

N'hésitez pas à communiquer avec moi pour toute question que vous pourriez avoir.

Veuillez recevoir l'expression de mes salutations distinguées.



Alexandre Lussier

ANNEXE II

15
FÉV
2020
-8 °C

Nos publications

- Vidéos (<https://journalmetro.com/videos/>)
- Jeux (<https://journalmetro.com/jeux/>)
- Horoscope (<https://journalmetro.com/horoscope/>)
- Méto Flirt (</metro-flirt/>)
- Éditions virtuelles (<https://journalmetro.com/editions-virtuelles/>)
- Petites annonces (<https://journalmetro.com/annonces-classees/>)

(<https://journalmetro.com>)



Ac François Carabin
 (//journalmetro.com/author/fcarabin/) Méto
 (<https://journalmetro.com/>)

L'autobus à Montréal: un système qui «échoue», croient des experts

 (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2400021/autobus-montreal-systeme-echoue-selon-experts?share=facebook&nb=1>)

 (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2400021/autobus-montreal-systeme-echoue-selon-experts?share=twitter&nb=1>)

 (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2400021/autobus-montreal-systeme-echoue-selon-experts?share=pinterest&nb=1>)

 (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2400021/autobus-montreal-systeme-echoue-selon-experts?share=linkedin&nb=1>)

 (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2400021/autobus-montreal-systeme-echoue-selon-experts?share=email&nb=1>)

SUIVEZ-NOUS



Infolettre Recherche
 (<https://journalmetro.com/>)

Découvrez le Mot du jour Antidote

(<https://journalmetro.com/le-mot-du-jour/>)



Photo: **Pablo Ortiz/Métro**

De 2012 à 2018, le réseau d'autobus de Montréal a perdu près de 34 millions de passages individuels, soit une moyenne d'environ 5 millions par année, selon des données obtenues par *Métro*. Cette tendance génère des questions sur la viabilité du circuit.

Le chargé de cours Pierre Barrieau, expert en planification des transports, condamne avec virulence le modèle d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM). Selon lui, la chute totale de 13% en sept ans de l'achalandage du bus est «symptomatique d'une crise du transport en commun à Montréal».

Il constate que la formule de rabattement du bus vers le métro est abandonnée par les Montréalais, entre autres au profit des vélos BIXI.

«Plusieurs des lignes qui ont la chute d'achalandage la plus violente [dans les sept dernières années], ce sont des axes où on voit des déplacements en BIXI», souligne M. Barrieau.

DERNIÈRE VIDÉO

X

Parmi les lignes qui ont perdu des plumes, on compte la 139 Pie-IX et la 121 Sauvé, dont les parcours sont désormais couverts par des travaux qui mèneront à la mise en place de services rapides de bus (SRB). En 2018, elles ont respectivement amassé 3,3 M et 3,5 M de passages annuels en moins qu'en 2012.

La 45 Papineau, la 69 Gouin et la 165 Côte-des-Neiges ferment la marche parmi les cinq lignes qui ont perdu le plus d'achalandage.

Selon M. Barrieau, «c'est parce que le transport en commun est si mauvais» que les usagers de la route adoptent le BIXI, qui a enregistré des records d'utilisation cet été (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2397810/200-000-trajets-de-lime-depuis-aout/>).

Le professeur à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal (UdeM) Jean-Philippe Meloche abonde dans le même sens. «La saignée des bus est plus importante que les gains du métro. Le réseau complet perd des joueurs. On n'est pas en train de développer le transport en commun à Montréal», constate-t-il.

Autres possibilités

En plus de se tourner vers BIXI, les ex-usagers de l'autobus peuvent même retourner à la voiture individuelle, pense M. Barrieau. «Le transport en commun est tellement peu prévisible que, des fois, on va prendre la voiture», observe l'expert en mobilité.

«Et en même temps, c'est la montée d'Uber, de Car2Go, toutes ces choses-là qui viennent gruger dans l'autobus», ajoute-t-il.

Selon M. Meloche, la perte d'utilisateurs va plus souvent qu'autrement se faire au sein du service d'autobus.

«Le seul moyen d'avoir plus de gens dans les autobus, c'est d'accroître les

contraintes à l'usage de l'automobile», relativise-t-il.

300 nouveaux autobus

Des critiques qui surviennent alors que la STM, appuyée par la Ville de Montréal, fait mousser l'ajout de 300 autobus sur son circuit (<http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-bus/electrification-du-reseau-de-surface/bus-hybrides>) et l'augmentation de son offre de service

(<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2399855/autobus-stm-augmentation-service-2020/>). Selon Pierre Barrieau, cette décision aura très peu d'impact.

«Ces 300 autobus n'ajoutent presque pas de capacité. Leur rôle principal, c'est de compenser pour la perte de la vitesse moyenne des bus déjà en circulation», lance-t-il.

«Une ligne d'autobus qui avait besoin de dix autobus en a maintenant besoin de douze ou treize pour offrir la même fréquence» – Pierre Barrieau, spécialiste en planification des transports

Autobus «intra-quartier»

M. Barrieau invite la Ville à repenser le modèle actuel.

«À Montréal, on prend pour acquis que personne ne va avoir un autobus direct pour aller où il veut aller. On dit: tu vas prendre un autobus qui va t'amener au métro. Puis, du métro, on va t'amener au centre-ville», constate-t-il.

C'est «à l'intérieur d'un même quartier» que l'autobus devrait servir, soutient l'expert.

«Il y a plein de ville à travers le monde où les autobus ont le rôle de se déplacer à l'intérieur du quartier. À Los Angeles, ils font des circuits de deux à quatre kilomètres en boucle qui relient les pôles de résidences avec les commerces», explique-t-il.

Pierre Barrieau déplore l'attitude de la STM dans ce dossier. «On se fait dire qu'on n'a qu'à marcher, analyse M. Barrieau. Quand on dit que l'achalandage ne le justifie pas, c'est sûr que les gens ne prendront pas le bus. Ça devient un cercle vicieux.»

Achalandage de l'autobus depuis 2012:

LES PLUS

CONSULTÉS



Enquête en cours pour une agression au bâton près du métro Beaubien (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2399855/autobus-stm-augmentation-service-2020/>)



Le SPVM à la recherche d'agents issus de la diversité (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2399855/autobus-stm-augmentation-service-2020/>)



COVID-19: deux premiers cas québécois (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2399855/autobus-stm-augmentation-service-2020/>)



Finance: le marché de la vulnérabilité (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2399855/autobus-stm-augmentation-service-2020/>)



Un module de jeu offert en cadeau à un HLM de Montréal-Nord (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2399855/autobus-stm-augmentation-service-2020/>)

Remaniage de l'autobus depuis 2012.

2012: 259,6 M

2013: 260,6 M

2014: 252,2 M

2015: 236,1 M

2016: 228 M

2017: 225 M

2018: 225,6 M

**À noter que, depuis 2017, sur les lignes ciblées et opérées par des bus articulés, les autobus permettent à des clients avec un titre admissible de monter aux portes arrières sans devoir valider.*

CONTENU COMMANDITÉ (HTTPS://JOURNALMETRO.COM/ARTICLE-COMMANDITE/?PRX_T=GP0FAA21AAACEANA&&NTV_FPC=9F88CD19-3246-4450-B660-F7FA189F8846&NTV_N&NTV_FR)



(https://journalmetro.com/article-commandite/?prx_t=gp0FAa21AAACEANA&&ntv_fpc=9f88cd19-3246-4450-b660-f7fa189f8846&ntv_n&ntv_fr)

Ô FISH. LA place du poisson frit en ville !
(https://journalmetro.com/article-commandite/?prx_t=gp0FAa21AAACEANA&&ntv_fpc=9f88cd19-3246-4450-b660-f7fa189f8846&ntv_n&ntv_fr)

Présenté par Ô Fish

(https://journalmetro.com/article-commandite/?prx_t=gp0FAa21AAACEANA&&ntv_fpc=9f88cd19-3246-4450-b660-f7fa189f8846&ntv_n&ntv_fr)

prx_t=gp0FAa21AAACEANA&&ntv_fpc=3246-4450-b660-f7fa189f8846&ntv_n&ntv_fr)

Vous avez envie d'un bon fish and chips ? De calmars frits succulents ? D'une panure faite maison qui goûte le ciel ? Le restaurant familial Ô...

ARTICLES SIMILAIRES



Les



La STM



Sondage

OPINIONS

(/OPINIONS/)



Finance: le marché de la vulnérabilité
(<https://journalmetdinterets/2420422-marche-de-la-vulnerabilite/>)



Piatti, un joueur très moyen
(<https://journalmet sportnographe/2420422-un-joueur-tres-moyen/>)



C'est O.K.
(<https://journalmetbise/2420268/douc>)



Nectars aphrodisiaques
(<https://journalmet et-plaisirs/2419833/v-amour/>)



PAR COURRIEL

ANNEXE III

Le 24 septembre 2019

Monsieur Alexandre Lussier

Montréal (Québec) H2V

OBJET : Demande d'accès
N/RÉF. : 0308.2019.216

Monsieur,

La présente fait suite à votre demande d'accès reçue à nos bureaux le 5 septembre 2019, dans laquelle vous désirez obtenir les documents suivants :

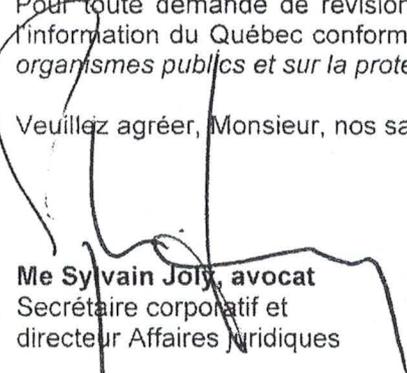
- Le ou les analyses faites par la STM des besoins en transport en commun du secteur du Campus MIL à Outremont.

En réponse à votre demande d'accès, vous trouverez ci-joint les documents suivants :

- Courriel du 12 juin 2018 sur l'état du transport collectif à l'ouverture partielle du campus Outremont.
- Note technique sur le Campus Outremont, décembre 2007 (toujours applicable à ce jour).

Pour toute demande de révision de cette décision, vous pouvez vous adresser à la Commission d'accès à l'information du Québec conformément à la section III du chapitre IV de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (RLRQ, c. A-2.1) (copie ci-jointe).

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.



Me Sylvain Joly, avocat
Secrétaire corporatif et
directeur Affaires juridiques

De: Désilets, Sébastien
Envoyé: 12 juin 2018 15:59
À: marion.demare@ville.montreal.qc.ca
Cc: Clossey, Jacinthe; Gagné, Sébastien [Conseiller corporatif - développement des réseaux]; Parenteau, Philippe
Objet: Campus Outremont - Desserte

Bonjour Marion,

Suite à la rencontre du 10 mai 2018 entre la ville de Montréal et le service Mobilité et développement des réseaux de la STM, il a été convenu que cette dernière précise quel sera l'état du transport collectif à l'ouverture partielle du campus Outremont à l'automne 2019 et d'y apporter les éléments d'information nécessaire.

Selon les estimations des documents consultés, 2000 étudiants et 500 professeurs devraient être conviés sur le site à compter de l'automne 2019. En analysant les données de mobilité de la clientèle de l'UDM, nous observons que la part modale du transport collectif est d'environ 55%, dont plus de 85% des déplacements arrivant à destination en métro. Rappelons que les distances d'accès au nouveau campus depuis les édicules du métro seront similaires à celles de nombreux pavillons de l'UDM (entre 200 et 500 mètres).

En appliquant les pourcentages ci-dessus à la clientèle attendue au nouveau campus à l'automne 2019, on retrouve un volume de déplacements qui ne peut justifier l'ajout d'une desserte autobus à cette étape. L'offre actuelle permettra à la clientèle et aux employés du campus d'avoir un accès facile et efficace au site notamment via le métro (stations Acadie et Outremont) ainsi que par les lignes de bus existantes, situées à moins de 500 mètres du site (16, 80, 92, 119, 160, 161, 179 et 435).

D'autre part, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sera possible depuis les stations Jean-Talon et Rosemont via les lignes 92 Jean-Talon et 161-Rosemont. À moyen terme, les stations Outremont et Édouard-Montpetit seront dotées d'ascenseurs, ce qui facilitera les déplacements pour les gens à mobilité réduite pour les deux campus.

En complément au raisonnement ci-dessus, des raisons budgétaires et le manque de disponibilité de véhicules font en sorte qu'il ne sera pas possible d'implanter un circuit sur l'axe central du campus dès l'ouverture en 2019. De plus, à noter qu'à moyen terme, d'autres projets importants à proximité auront une influence importante sur le scénario de desserte qui sera choisi. Par exemple :

- Mise en service des stations Canora et Édouard-Montpetit du REM et reconfiguration des rabattements bus. (2021)
- Ouverture du complexe RoyalMount : nouveaux patrons de déplacements à venir
- Mise en service d'un ascenseur à la station Outremont (2022)
- Stratégie de refonte du réseau STM, où la desserte de plusieurs secteurs sera réévaluée en vue d'ajuster le service aux besoins de mobilité de notre clientèle.

Soyez cependant assurés que, conformément à nos engagements, l'axe central du nouveau campus sera éventuellement desservi par un service autobus. Les modifications au réseau seront effectuées en cohérence avec les éléments cités plus haut, mais surtout en lien avec l'évolution du nombre d'usagers sur le site. À cet égard, il serait approprié d'obtenir un échéancier détaillé des prochaines années afin de nous permettre d'anticiper l'évolution de la demande. De plus, pour améliorer nos analyses, nous aimerions connaître le taux de fréquentation des personnes attendues sur le site. Concrètement, les 2000 étudiants attendus seront-ils sur le site 5 jours par semaine?

En terminant, nous avons appris que les intersections Durocher et Hutchison seraient gérées par des feux de circulation ce qui, à notre avis, semble tout à fait opportun. À noter que ces feux sont un critère important dans la conception du service vers l'axe central du campus. Nous regarderons cet aspect avec l'équipe des mesures préférentielles pour bus (MPB) prochainement et, au besoin, vous reviendrons pour échanger sur le sujet.

Salutations

Note technique ***Campus Outremont***

Contexte :

L'Université de Montréal désire implanter un nouveau campus dans le secteur de la gare de triage Outremont situé dans l'arrondissement du même nom. L'implantation de ce nouveau campus permettra à l'université d'accueillir une certaine quantité de nouveaux étudiants en plus de transférer une quantité d'étudiants fréquentant le campus actuel. Le développement du campus Outremont s'effectuera de façon progressive. L'ouverture d'une première phase est prévue pour l'année universitaire 2011-2012, alors que le projet ne devrait atteindre sa maturité qu'en 2026.

L'implantation d'un nouveau campus dans ce secteur mène la Société de Transport de Montréal (STM) à analyser quelques scénarios de desserte en transport en commun du secteur afin de bien répondre au besoin de cette nouvelle clientèle étudiante. Cette note technique présente donc une analyse des différents scénarios de desserte en transport en commun du campus Outremont lors de l'ouverture de la première phase en 2011-2012. Elle sera divisée en quatre grandes sections, soit : Méthodologie, Définition des scénarios, Résultats et la Conclusion.

Méthodologie :

La méthodologie de cette analyse s'apparente à celle couramment utilisée lors d'étude de transport dans la région métropolitaine. Elle repose sur des simulations d'achalandage de la demande en transport en commun qui tiennent compte des variations d'offre de service.

Définition de la demande :

La demande en transport de cette analyse se compose uniquement des étudiants et du personnel (Professeurs et Personnel de soutien) qui fréquenteront le nouveau campus de l'Université de Montréal lors de son ouverture. Elle reflète le nombre moyen de déplacements effectués durant la période de pointe du matin pour un jour moyen de semaine durant la période académique.

À cette première phase, le site du campus Outremont devrait accueillir environ 2 600 personnes sur une base quotidienne, soit : environ 2 100 étudiants et environ 500 membres du personnel (enseignant et de soutien). Cette demande a été divisée en deux groupes, soit les utilisateurs du transport en commun et les automobilistes. Les simulations d'achalandage sur le réseau de transport en commun ont été effectués seulement avec les utilisateurs actuels du transport en commun. Ils représentent un peu plus de 1 700 déplacements en période de pointe du matin pour un jour moyen de semaine en période scolaire.

Définition des scénarios :

L'analyse par simulation consiste à comparer les résultats de la simulation d'un scénario projeté à ceux d'un scénario de base qui correspond sensiblement à la situation actuelle. Cette section présente donc les six (6) scénarios, incluant le scénario de base, analysés dans cette note technique.

Scénario de base :

Ce scénario correspond à la situation actuelle du transport en commun, à laquelle s'est ajouté le train de l'Est ainsi que la construction du pont de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal.

Ce scénario suppose donc que le campus Outremont sera desservi uniquement par la station de métro Outremont de la ligne 5 (Bleue) du métro, la station Acadie n'étant pas accessible à cause de la voie ferrée.

Scénario 1 :

Ce scénario est le même que le scénario de base à l'exception près qu'un aménagement est prévu pour permettre l'accès au campus à partir de la station Acadie.

Scénario 2 et 3 :

La seule différence entre ces scénarios et le scénario de base est le prolongement de la ligne 18 - Beaubien jusqu'au centre du campus, coin Outremont et de l'esplanade, via les rues Beaubien et Durocher. Il est à noter que pour le scénario 2 l'intervalle de la ligne 18 - Beaubien reste le même soit d'environ 4 minutes pour la période de pointe du matin, alors qu'il passe à près de 10 minutes pour le scénario 3.

Scénario 4 et 5

Ces scénarios correspondent au scénario 2 et 3 auxquels s'ajoutent les aménagements aux environs de la station Acadie afin d'en permettre l'accès vers le campus Outremont. Il est à noter que pour le scénario 4, l'intervalle de la ligne 18 - Beaubien prolongée est d'environ 4 minutes alors qu'il est de 10 minutes dans le scénario 5.

Résultats :

Cette section présente les résultats de simulation d'achalandage pour chacun des scénarios à l'étude.

Le tableau 1 présente l'achalandage de chacune des lignes de transport en commun qui passe à proximité du campus Outremont. Par ce tableau, il est possible de remarquer que la majorité des déplacements en transport en commun accède au campus via la ligne 5 (Bleue) du métro. En fait, l'achalandage de la ligne 5 (Bleue) varie entre 1 300 déplacements pour les scénarios 1 et 5, (scénario où le campus est accessible à partir de la station Acadie) à un peu moins de 1 000 déplacements pour le scénario 2, où le campus n'est pas accessible via la station Acadie et desservi aux quatre (4) minutes par la ligne 18 - Beaubien. De plus, le tableau 1 permet également de remarquer que lorsque le campus est accessible à partir de la station Acadie, l'achalandage de cette dernière est beaucoup plus important que l'achalandage de la station Outremont. En fait, pour les scénarios 1, 4 et 5 l'achalandage de la station Acadie est de 918, 804 et 900 déplacements alors que pour les mêmes scénarios, l'achalandage de la station Outremont s'élève à seulement 414, 378 et 411 déplacements pour chacun de ces scénarios.

Tableau 1 : Achalandage des lignes de transport en commun à proximité du campus Outremont

Scénario	Achalandage						
	Station Acadie	Station Outremont	Ligne 5	Ligne 18	Ligne 119	Ligne 160	Ligne 161
Base	ND	1 260	1 260	70	7	43	115
S1	918	414	1 332	64	7	41	100
S2	ND	947	947	417	7	43	101
S3	ND	1 237	1 237	91	7	43	114
S4	804	378	1 182	234	7	41	93
S5	900	411	1 311	82	7	41	98

Par le tableau précédent, il est possible de remarquer que l'achalandage de la ligne 18 - Beaubien s'élève à plus de 400 déplacements lorsque cette dernière est prolongée sur le campus et qu'elle conserve son intervalle de 4 minutes (Scénario 2). Par contre, il est important de souligner que l'achalandage de la ligne 18 - Beaubien chute à un peu plus de 200 déplacements

lorsque des aménagements sont faits afin de permettre l'accès au campus à partir de la station Acadie. Le tableau 1 montre également que la fréquence de service de la ligne 18 – Beaubien sur le campus a une grande influence sur son niveau d'achalandage. En fait, lorsque la desserte du campus s'effectue aux dix (10) minutes l'achalandage de la ligne 18 – Beaubien est de moins de 100 déplacements pour la période de pointe du matin.

Finalement, le tableau 1 permet également de remarquer que le prolongement de la ligne 18 – Beaubien sur le campus Outremont et l'aménagement d'infrastructures afin de rendre le campus accessible depuis la station Acadie influencent très peu le niveau d'achalandage des lignes 119 – Rockland (~ 7 passagers), 160 – Barclay (~ 40 passagers) et la ligne 161 – Van Horne (~ 100 passagers).

Le tableau 2 présente la distance moyenne de marche à destination que doit parcourir les clients afin de terminer leur déplacement. Par ce tableau, il est possible de remarquer que les scénarios de base et S3 présentent les deux plus grandes distances moyennes de marche avec respectivement 596 mètres et 556 mètres. Il faut également noter que pour ces deux scénarios, le campus Outremont n'est pas accessible à partir de la station Acadie et que le prolongement de la ligne 18 – Beaubien s'effectue avec un intervalle de dix (10) minutes.

Tableau 2 : Distance de marche à destination en mètres des utilisateurs du transport en commun

	Scénario					
	Base	S1	S2	S3	S4	S5
Distance de marche à destination en mètres	596	518	480	556	444	483

Le tableau précédent permet également de constater que la construction d'infrastructures permettant d'accéder au campus à partir de la station Acadie fait diminuer la distance moyenne de marche à destination de près de 80 mètres par rapport au scénario de base. En fait, la distance moyenne de marche à destination est d'environ 520 mètres pour le scénario 1, alors qu'elle était de près de 600 mètres dans le scénario de base.

Finalement, le prolongement de la ligne 18 – Beaubien au centre du campus Outremont avec un intervalle de quatre (4) minutes réduit considérablement la distance de marche à destination de la clientèle. En fait, les scénarios 2 et 4 présentent les distances moyennes de marche à destination la plus courte avec 480 mètres et 444 mètres respectivement.

Conclusion :

Les résultats de l'analyse de la desserte en transport en commun du campus Outremont ont démontré que ce site peut être desservi par la ligne 5 (Bleue) du métro via la station Outremont. Ces résultats ont également démontré qu'avec l'ajout d'aménagements afin de rendre le campus Outremont directement accessible via la station Acadie les distances de marche à destination des usagers seraient moins importantes. La clientèle à destination du campus Outremont se diviserait également en deux groupes selon leurs lieux de destination sur le campus. De plus, il est important de souligner que ces aménagements permettront de mieux desservir la clientèle à destination du campus Outremont tout au long de son développement et même rendu à maturité en 2026.

Finalement, les résultats des analyses ont démontré que le prolongement de la ligne 18 – Beaubien sur le campus Outremont présente un potentiel d'achalandage limité pour la première phase d'implantation du campus. Ce niveau d'achalandage ne permet pas d'envisager, à court terme, un prolongement de la ligne 18 – Beaubien sur le campus. Par contre, l'aménagement des lieux devrait prévoir l'espace pour la circulation des autobus afin de permettre à la STM

d'accéder au campus et d'implanter un service spécifique si la demande le justifie suite à l'ouverture de la phase I du projet.



Demande d'accès à l'information

Loi sur l'accès aux documents
des organismes publics, et sur
la protection des renseignements personnels

Identification de la personne qui fait la demande

Nom : Lussier

Prénom : Alexandre

Organisme :

Adresse: (numéro, rue, ville)

Code postal :

H2V

No. de téléphone (domicile) :

514-

No. de téléphone (travail) :

Courriel :

Description de l'information demandée

Bonjour,

Je suis résident depuis 2012 du nouveau quartier d'Outremont, dans lequel ouvrira cet automne le Campus MIL de l'Université de Montréal.

Depuis notre emménagement, les fonctionnaires de la Ville de Montréal indiquaient qu'un service d'autobus serait instauré sur l'axe central du campus, maintenant d'Étienne-Desjardins-Lavoie-Roux.

Il ne semble pas y avoir ce service avant quelques années. J'ai écrit la STM récemment sur Twitter.

Ainsi, je vous prie de me communiquer la ou les analyses faites par la STM des besoins en transport en commun du secteur du Campus MIL d'Outremont.

Je vous remercie d'avance.

Signature

Date

2019-09-05

Adresse : Secrétariat corporatif et direction des Affaires juridiques
Société de transport de Montréal
800, rue de La Gauchetière Ouest
Bureau 1170
Montréal (Québec)
H5A 1J6

Télécopieur : 514-280-6126

18
FÉV
2020
☀
-16 °C

📍 Nos publications

Vidéos (<https://journalmetro.com/videos/>) Jeux (<https://journalmetro.com/jeux/>)
Horoscope (<https://journalmetro.com/horoscope/>) Métro Flirt (</metro-flirt/>)
Éditions virtuelles (<https://journalmetro.com/editions-virtuelles/>)
Petites annonces (<https://journalmetro.com/annonces-classees/>)

<https://journalmetro.com>



<https://journalmetro.com/>

ANNEXE IV



Infolettre



Recherche

Montréal (/Actualites/Montreal/)

🕒 10:52 23 septembre 2019 Par: Henri Ouellette Vézina

<https://journalmetro.com/author/bloggeuravie/>) Métro

Montréal vise une réduction des GES de 55% d'ici 2030, dit Valérie Plante

(<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2381254/climat-suivez-le-discours-de-valerie-plante-aux-nations-unies/?share=facebook&nb=1>)

(<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2381254/climat-suivez-le-discours-de-valerie-plante-aux-nations-unies/?share=twitter&nb=1>)

(<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2381254/climat-suivez-le-discours-de-valerie-plante-aux-nations-unies/?share=pinterest&nb=1>)

(<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2381254/climat-suivez-le-discours-de-valerie-plante-aux-nations-unies/?share=linkedin&nb=1>)

(<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2381254/climat-suivez-le-discours-de-valerie-plante-aux-nations-unies/?share=email&nb=1>)

SUIVEZ-NOUS



<https://journalmetro.com>

Découvrez le Mot du jour Antidote

<https://journalmetro.com/le-mot-du-jour/>

DERNIÈRE VIDÉO





La mairesse de Montréal, Valérie Plante.

Photo: **Josie Desmarais/Métronews**

Montréal vise à diminuer sa production de gaz à effet de serre (GES) de 55% d'ici 2030. Un plan certes audacieux mais bel et bien réaliste, croit la mairesse Valérie Plante.

C'est du moins ce qu'elle a annoncé lundi matin, lors d'un discours prononcé pendant le Sommet du climat devant l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies (ONU), à New York. (<http://webtv.un.org/live/>)

Reconnaissant que l'objectif est «très ambitieux», Mme Plante souligne que les Villes «connaissent la recette» pour y arriver. «On sait par exemple qu'il faut diminuer l'auto solo, augmenter le transport actif, rendre nos bâtiments carboneutres», indique-t-elle.

La mairesse entend aller «encore plus loin» que les objectifs fixés par le Secrétaire général de l'ONU, Antonio Guterres, qui demande aux États de réduire leurs GES de 45% d'ici 2030.

Si les villes à travers le monde «sont déjà engagées» contre les changements climatiques, il y a «encore beaucoup à faire», d'après Mme Plante. Elle réitère que Québec et Ottawa doivent rapidement venir en aide aux municipalités. «Nous sommes dévoués, mais nous avons besoin de l'aide des gouvernements supérieurs, des États et du secteur privé. C'est absolument nécessaire», constate-t-elle.

Des suivis réclamés

Appelé à réagir, le porte-parole de Greenpeace au Québec, Patrick Bonin, (<https://twitter.com/patbonin>) parle d'une «très bonne nouvelle», mais demande à l'administration Plante de tenir parole.

«Plusieurs gouvernements ont eu des cibles similaires. Il faut s'assurer de l'atteindre. Ça commence par un plan crédible de lutte aux changements climatiques, afin de s'assurer hors de tout doute de l'atteinte du 55%.» - Patrick Bonin, porte-parole de Greenpeace

La Ville doit selon lui «monitorer les exigences scientifiques, quitte à réviser la cible» à la hausse, en plus d'exiger une reddition de comptes et un suivi annuel rigoureux. «On doit être certains d'être sur la voie d'atteindre la cible, et pouvoir apporter des corrections rapidement si ce n'est pas le cas», illustre-t-il.

M. Bonin espère que la décision de Montréal «inspirera également» d'autres villes du Québec.

Même son de cloche pour la chercheuse en changements climatiques chez Équiterre, Caroline Brouillette, qui applaudit l'audace de l'administration Plante.

«Cette cible de 55% va au-delà de ce que la science demande. C'est un niveau

LES PLUS

CONSULTÉS



COVID-19: près de 1900 morts en Chine, des Américains rapatriés en quarantaine (<https://journalmetmorts/>)



Reporters sans frontières et des médecins soutiennent Julian Assange (<https://journalmet-sans-frontieres-julian-assange/>)



Des militants véganes manifestent devant des magasins de vêtements à Montréal (<https://journalmet-veganes-assaut-magasins-vetement-montreal/>)



Le maire Dorais interpelle Québec afin d'agir en matière d'habitation (<https://journalmet-maire-dorais-interpelle-quebec-afin-dagir-en-matiere-dhabitation/>)



Le premier ministre de Terre-Neuve-et-Labrador démissionne (<https://journalmet-premier-ministre-de-terre-neuve-et-labrador-demissionne/>)

d'ambition qui est très rafraîchissant qu'on aimerait aussi voir du côté des provinces et des pays», juge-t-elle. L'experte s'attend à ce que la Ville détaille «comment elle y arrivera» dans les prochains mois, dans la foulée de la présentation de son Plan climat d'ici la fin de l'année.

«10 000 voitures» de moins

Dans son discours, Mme Plante est aussi revenue sur sa décision d'avoir bloqué un projet immobilier «qui aurait détruit les derniers grands espaces verts de Montréal et qui aurait encouragé la venue d'environ 10 000 voitures» dans la métropole.

Plutôt que de «détruire des milieux humides», Montréal a annoncé fin août qu'elle créera le Grand parc de l'Ouest (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2359094/la-ville-de-montreal-amenagera-le-plus-grand-parc-urbain-au-pays/>), le plus grand parc urbain au Canada qui fera «huit fois la taille de Central Park». Il regroupera notamment les parcs-nature de l'Anse-à-l'Orme, le Bois-de-la-Roche et le Cap-Saint-Jacques.

«En posant ce geste, on laisse de côté les objectifs financiers pour s'assurer de préserver des espaces verts et humides.» -Valérie Plante, mairesse de Montréal

Lutter pour l'environnement implique de se battre sur plusieurs autres fronts, souligne l'élue, dont la justice sociale, l'incidence du climat sur les mouvements migratoires et les réalités des populations autochtones. Elle remercie aussi les jeunes «de nous talonner, de nous pousser à répondre présent face à la menace climatique».

Doyen du conseil municipal, le conseiller dans Snowdon Marvin Rotrand rappelle que cette cible est «aujourd'hui réalisable compte tenu des gains réalisés par l'administration Coderre» par le passé.

Il demande à la Ville une série de mesures pour «faire mieux», dont un calendrier plus rapide pour mettre fin au chauffage au mazout et un effort «plus sérieux» d'électrification du transport en commun. «La décision d'acheter rapidement 830 autobus hybrides a repoussé l'électrification de la flotte de la Société de transport de Montréal (STM) jusqu'au milieu des années 2040», condamne-t-il.

OPINIONS

(/OPINIONS/)



GMC Sierra 1500 Diesel: la bonne approche (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2420827/sierra-1500-diesel-la-bonne-approche/>)



Finance: le marché de la vulnérabilité (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2420422/marche-de-la-vulnerabilite/>)



Piatti, un joueur très moyen (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2420342/un-joueur-tres-moyen/>)



C'est O.K. (<https://journalmetro.com/actualites/montreal/2420268/dou/>)

