

Étude des impacts sur les déplacements du site Outremont
Rapport de l'assemblée publique d'information



Centre communautaire intergénérationnel
999, avenue McEachran, Outremont (Québec) H2V 3E6

13 septembre 2017

L'Étude des impacts sur les déplacements du site Outremont a été présentée à l'occasion d'une soirée d'information tenue au Centre communautaire intergénérationnel. Quelque 250 personnes ont assisté à l'événement qui s'est déroulé de 18h30 à 20h30 et qui comportait, outre la présentation de l'étude assurée par madame Audrey Véronneau, ingénieure de la firme CIMA +, une période de questions d'environ 90 minutes au cours de laquelle les personnes-ressources suivantes étaient invitées à répondre en complément des explications fournies par madame Véronneau: mesdames Marion Demare, chargée de projet à la Direction de l'urbanisme et Sophie Laberge, chef de division des études techniques aux travaux publics de l'arrondissement d'Outremont. Messieurs Jean-Philippe Desmarais, ingénieur à la Direction des transports, Service des infrastructures, de la voirie et des transports, Sébastien Deshaies, chef de section, Division des grands projets, Service des infrastructures, de la voirie et des transports de la Ville de Montréal et Alain Boilard, directeur général, Développement Campus MIL de l'Université de Montréal.

L'étude a été effectuée dans le contexte du développement à l'ultime (2030) du site Outremont selon la trame de rue définie au Règlement 06-069¹. Plus précisément, le mandat a consisté à définir un secteur d'étude, à caractériser la situation actuelle, à générer les déplacements en lien avec le développement anticipé, soit en 2019 et à l'ultime (2030). À cela se sont ajoutées une affectation des débits véhiculaires selon l'enquête Origine-Destination de 2013, la modification du sens de certaines rues et une analyse du stationnement. Des recommandations complètent l'étude. Ces recommandations devront être approuvées par les instances municipales responsables.

La présentation complète en format PowerPoint est disponible en ligne, de même que le résumé synthèse de l'étude de circulation.

¹ Ville de Montréal, Règlement 06-069 intitulé *Règlement sur la construction, la transformation et l'occupation d'immeubles situés sur l'emplacement délimité par la limite nord de l'arrondissement d'Outremont, la rue Hutchison à l'est, l'avenue Ducharme au sud et à l'ouest par une portion de l'avenue McEachran, de l'avenue du Manoir ainsi que de l'avenue Rockland*, 2011.

Période de questions

Quelque 25 participants ont soulevé diverses questions qui ont donné lieu à des réponses et explications de la part de la responsable de l'étude et des personnes-ressources présentes pour l'occasion.

Q: La direction recommandée du sens des rues affectées est-elle déjà approuvée par les autorités municipales?

R: La direction du sens des rues affectées doit être adoptée en conseil d'arrondissement en lien avec le règlement relatif à la circulation.

Q: En sera-t-il de même pour la synchronisation des feux de l'avenue Van Horne?

R: Ce dossier est à l'étude à la Ville Centre; celui-ci est donc distinct de l'étude de circulation présentée ce soir.

Q: Y aura-t-il une fréquence accrue des passages d'autobus?

R: Le futur axe central est-ouest comportera des arrêts d'autobus; la STM étudie à l'heure actuelle l'option à privilégier (nouveau tracé ou prolongement d'un tracé existant).

Q: Pourquoi la rue Champagneur change-t-elle de sens et devient-elle en partie à double sens?

R: Le choix du double sens de la rue Champagneur, au nord de la rue Ducharme, est justifié par le fait qu'il y a une coupure du principe d'alternance des sens de rue à l'est de la rue Champagneur. De plus, ce choix permet de desservir vers le nord les rues Bloomfield, de l'Épée et Querbes. Il en résulte une meilleure fluidité de la circulation et une répartition équitable de cette dernière dans les rues locales.

Q: La rue Champagneur fera-t-elle l'objet d'un réaménagement de sa chaussée?

R: La rue Champagneur et d'autres rues locales impactées du secteur, au nord de la rue Ducharme, feront l'objet de mesures d'apaisement de la circulation en 2019-2020.

Q: Le parc canin sera-t-il préservé au moment du réaménagement du viaduc Van Horne?

R: Oui, le parc canin sera préservé même si reconfiguré et intégré, à terme, au parc P-1 prévu dans ce secteur.

Q: Les débits de circulation dans la rue Van Horne diminueront-ils?

R: Non en raison de l'ajout de débit dans le secteur; toutefois, la nouvelle trame de rue et la synchronisation des feux amélioreront la fluidité de la circulation.

Q: L'aménagement d'un parc à l'endroit où se trouve actuellement la voirie municipale signifie-t-il la disparition du stationnement municipal à cet endroit?

R: Outre la programmation du futur parc et le besoin en stationnement présentement à l'étude, les besoins en stationnement au CCI sont également étudiés.

Q: Dans le contexte où la rue Dollard devient à sens unique vers le sud, où se situerait le débarcadère des autobus scolaires? La rue Ducharme est-elle impactée par cette modification?

R: Le débarcadère serait du côté ouest de la rue Dollard et non pas sur la rue Ducharme.

Q: La présence du collège Stanislas est-elle prise en compte dans la présente étude de circulation?

R: Non puisque le secteur sud de la rue Van Horne n'est pas inclus dans le territoire à l'étude. Elle le sera toutefois au moment de la réalisation prochaine, par la ville centre, de l'étude du réaménagement de l'avenue Van Horne.

Q: Des vignettes de stationnement sont-elles envisagées dans l'avenue Dollard au sud de l'avenue Van Horne?

R: Non, aucune modification du stationnement n'est envisagée pour le moment dans l'avenue Dollard. Toutefois, selon les besoins, des requêtes en ce sens pourraient être étudiées selon la pratique en vigueur à Outremont en matière de vignettes.

Q: Comment expliquer la faiblesse des déplacements en transport actif à l'ouverture du site en 2019?

R: Principalement pour disposer d'un portrait conservateur vis-à-vis des déplacements véhiculaires à l'ouverture du site et envisager le scénario le plus critique par rapport à la situation anticipée. Rappelons que le projet du site Outremont et ses abords entend faire une grande part aux transports actif et collectif. Aussi, des dispositions spécifiques ont été intégrées aux aménagements afin d'offrir des conditions de déplacements sécuritaires et confortables aux piétons, cyclistes et usagers du transport en commun, et ce, dès les premières années de mise en œuvre du projet.

Q: Les véhicules lourds et les autobus scolaires, en abondance dans le secteur, ont-ils été pris en compte dans la présente étude de circulation?

R: Le déplacement de la voirie municipale vers l'est au niveau de la rue Atlantic contribuera à la diminution de la circulation des véhicules lourds dans le voisinage. Par ailleurs, selon le Plan de camionnage de l'agglomération montréalaise auquel Outremont souscrit, les camions doivent emprunter des routes de transit dédiées et éviter, de ce fait, les rues locales. En ce qui concerne les autobus scolaires, rien n'est prévu dans le cadre de la présente étude, mais, tout comme pour le camionnage, une réglementation existe et doit être respectée.

Q: Comment a-t-on pris en compte la possible disparition du stationnement du CCI sur la circulation déjà importante et le stationnement dans les rues avoisinantes?

R: Les résultats d'une étude en cours sur les besoins en stationnement du CCI sont attendus à l'automne.

Q: La configuration de l'axe central telle que montrée ce soir est-elle définitive?

R: Non, cette configuration, notamment au niveau de la rue McEachran et de sa connexion avec le viaduc Rockland, est actuellement sous analyse.

Q: Le transit des étudiants entre les deux sites (MIL et Côte-des-Neiges) a-t-il été pris en compte et si oui, comment?

R: Oui, l'interaction entre les deux sites a été prise en compte au moyen d'une analyse comportant à la fois le transfert d'étudiants d'un campus à l'autre et l'addition de nouveaux étudiants au campus MIL. À cela s'ajoute l'utilisation de la même ligne bleue du métro pour l'un et l'autre site, ce qui devrait contribuer à minimiser les impacts en termes de circulation véhiculaire. Soulignons également la réflexion engagée pour favoriser les liens cyclables entre les deux campus universitaires (tracés à définir et sécuriser).

Q: Comment sera configuré l'axe central dans l'optique de ne pas contribuer à l'augmentation considérable de la circulation à cet endroit?

R: L'axe central sera composé d'une seule voie véhiculaire par sens de circulation, à laquelle s'ajoute une bande cyclable, également dans chaque sens. Outre la limitation de la vitesse à 30km/h, diverses mesures d'apaisement de la circulation sont également prévues (passages surélevés, saillies aux intersections, etc.).

Q: Comment la modélisation effectuée dans le cadre de l'étude de circulation peut-elle solutionner les problèmes existants de circulation dans l'avenue Ducharme?

R: Différents éléments y contribuent par exemple une rue ajoutée, soit l'axe central, qui désengorgera quelque peu la rue Ducharme de même qu'une amélioration de la fluidité et une meilleure synchronisation des feux de circulation dans la rue Van Horne.

Q: À quel moment pourra-t-on connaître les résultats et recommandations de l'étude en cours sur le stationnement du CCI?

R: L'étude amorcée en début d'été doit se terminer sous peu, à la suite des sondages effectués auprès de la clientèle du CCI. Des solutions devraient être recommandées afin de minimiser les problèmes anticipés au niveau du stationnement.

Q: Les citoyens ont-ils accès aux données utilisées, tels les comptages et l'enquête origine-destination, dans le cadre de la présente étude?

R: Oui puisqu'elles font partie des données dites ouvertes de la Ville de Montréal et du Réseau de transport métropolitain. Toutefois, dans le cadre de la présente étude, nous avons eu accès aux données plus précises tel la composante résidentielle afin de pouvoir mener des analyses plus fines.

Q: Qu'est-ce que l'analyse intitulée « Origine des déplacements »?

R: Il s'agit de l'enquête Origine-Destination publiée par le Réseau de transport métropolitain (RTM) et pour laquelle nous avons obtenu une désagrégation de différentes variables en format Excel, ce qui permet de traiter directement l'information.

Q: Selon les informations fournies, quelque 1 300 unités de logement sont envisagées pour le site Outremont. De ce nombre, combien seraient abordables?

R: En lien avec la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* mise à jour en 2016, 30% de logements abordables sont prévus sur le site Outremont dont 15% de logements sociaux et communautaires et 15% de logements abordables privés. Ajoutons à cela la cible de quelque 225 logements sociaux et communautaires à réaliser pour les abords du site Outremont, soit le territoire du Plan de

développement urbain, économique et social (PDUÉS) des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau.

Q: Des stationnements hors rue sont-ils prévus pour ces 1 300 nouveaux logements?

R: Oui, des stationnements souterrains sont prévus pour ces nouveaux logements comme pour les usages institutionnels (universitaires) prévus sur le site, tel que définis par le Règlement 06 069.

Q: Un projet de réaménagement de la rue Querbes présenté au conseil municipal il y a quelques années supposait un double sens, mais en bipartie, c'est-à-dire avec une fermeture au centre sauf pour les véhicules d'urgence. Cette solution a-t-elle été étudiée?

R: Oui, de même que d'autres afin d'estimer précisément les impacts dans la rue Querbes, mais également dans les rues avoisinantes. Le scénario le plus optimal est celui des sens de circulation proposés dans les rues locales et incluant l'ouverture, à double sens, de la rue Querbes. Ainsi conçue, cette nouvelle configuration ne génère pas plus de 5% d'augmentation de circulation dans les rues locales.

Q: Le stationnement sur rue dans l'avenue Champagneur pourrait-il être des deux côtés plutôt qu'alternatif?

R: Le stationnement des deux côtés constitue une mesure actuelle d'exception en raison des travaux en cours. Une résolution du Conseil d'arrondissement serait requise pour rendre permanente cette mesure temporaire.

Q: Le parc à chien est-il conservé?

R: Tel que mentionné précédemment, oui, le parc à chien est conservé, quoique possiblement réaménagé en fonction des études et analyses à compléter quant au raccordement de l'axe central et du viaduc Rockland.

Q: En raison des travaux de réaménagement prévus de la rue Querbes, comment les commerces s'y trouvant, et leurs clients, pourront-ils effectuer les livraisons, chargements et déchargements?

R: Des solutions temporaires sont envisagées pour le stationnement et l'accès aux camions de livraison. Des avis seront diffusés concernant les réaménagements temporaires prévus selon l'avancement des travaux. Un contact auprès d'Infos-travaux permettra en tout temps de régler les problèmes vécus en fonction des besoins des usagers, que ceux-ci soient commerçants ou clients.

Q: Combien de stationnements hors rue sont-ils prévus pour les 1 300 logements anticipés?

R: Selon la réglementation en vigueur (Règlement 06-069), à un taux de 0,75 unité de stationnement par unité de logement, près de 1 000 cases de stationnement sont prévues, la totalité en souterrain.

Q: Quels sont les aménagements prévus en termes de transport actif?

R: Différents aménagements sont prévus telle la passerelle piétonne reliant le site Outremont à la station Acadie, des trottoirs élargis, des saillies de trottoirs, des voies cyclables et des installations pour les cyclistes (stationnements extérieurs et intérieurs, bornes de services, etc.).

Q: L'avenue Dollard risque-t-elle de devenir une sortie principale du site Outremont?

R: Non, il n'est pas prévu que l'avenue Dollard devienne une sortie principale du site contrairement à l'axe central qui est identifié comme tel.

Q: La nouvelle configuration des rues modifiera-t-elle le nombre de stationnements sur rue?

R: L'impact est pratiquement nul puisque les espaces retranchés sont remplacés par des espaces ajoutés en raison de la nouvelle trame de rue; toutefois, certains secteurs ciblés comportant du stationnement hors rue font actuellement l'objet d'analyses spécifiques.

Q: En raison du nombre élevé d'études en cours dont celle-ci, y a-t-il coordination entre les différents partenaires?

R: Oui, il existe différents comités de suivi qui ont tous été impliqués dans la présente étude de circulation.

Q: L'avenue Champagneur risque-t-elle de devenir une entrée principale du site Outremont?

R: Non, l'avenue Champagneur demeure une rue locale avec des djma (débits journaliers moyens annuels) locaux.

Q: Pourquoi est-il suggéré d'inverser le sens de l'avenue Saint-Cyril?

R: Afin de compléter une boucle dans le voisinage, ce qui contribue à minimiser le transit dans les rues locales.

Q: Envisage-t-on une augmentation des débits de circulation, d'est en ouest, dans l'avenue Van Horne et les rues avoisinant le site Outremont?

R: Selon la modélisation effectuée, il n'y a pas d'augmentation significative puisque les débits provenant de l'est demeurent faibles par rapport à ceux provenant de l'ouest.

Q: La modélisation utilisée pour la présente étude a-t-elle fait ses preuves ailleurs, dans des contextes similaires?

R: Oui, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis et ailleurs. Elle se fonde sur un logiciel qualifié à raison de plus avancé en termes de circulation. À cela s'ajoute le fait que la Région Métropolitaine de Montréal dispose de l'enquête Origine-Destination parmi les plus complètes en Amérique du Nord, ce qui permet une très grande précision quant aux résultats escomptés.

Q: La situation «à l'ultime» correspond à quel horizon?

R: 2030.

Q: Prévoit-on un quintuplage progressif de la population étudiante entre 2019 et 2030?

R: L'augmentation totale demeure inconnue, mais elle sera certainement progressive et plutôt en escalier qu'en continu. Elle sera dépendante du calendrier d'ouverture des pavillons de l'Université de Montréal.

Q: Il semble y avoir une augmentation de la circulation dans le secteur Rockland, Côte-Sainte-Catherine et Mc Eachran. Est-ce le cas?

R: Non, aucune augmentation de circulation n'est prévue pour ces rues; il devrait même y avoir une baisse des débits dans l'avenue Davaar en raison du nombre d'étudiants du site de la Montagne transférés au site Outremont..

L'assistance est remerciée pour son attention, sa courtoisie et l'intérêt porté envers l'étude des impacts sur les déplacements du site Outremont.

Des remerciements sont également adressés aux consultantes et aux professionnels de la Ville de Montréal, de l'Arrondissement d'Outremont et de l'Université de Montréal pour leur implication et leur disponibilité. Tous, ils ont rendu possible l'aboutissement de cette étude et contribué à cette assemblée d'information.