

ARRONDISSEMENT
MONT-ROYAL



BOROUGH OF
MOUNT ROYAL

Ville de Montréal

CS - 11M
C. P. - CHUM

COMMISSION PARLEMENTAIRE SPÉCIALE
CHUM

Présentation de : Suzanne Caron, mairesse

Organisation : Arrondissement Mont-Royal,
Ville de Montréal

Date : Mercredi le 2 mars 2005

TABLE DES MATIÈRES

I	Introduction	page 2
II	Contexte	page 3
III	Urbanisme	page 4
	• Ville Mont-Royal : « ville modèle » et cité-jardin	
	• Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal	
	• L'opinion d'urbanistes reconnus	
IV	Accessibilité du site	page 6
	• Description du site et du réseau routier environnant	
	• Les études CIMA	
	• Les hypothèses de l'étude CIMA -CHUM	
	• Les rues utilisées par le nouveau trafic automobile	
	• Les modifications au réseau routier	
V	Conclusion	page 12

ANNEXES

I - INTRODUCTION

En premier lieu, je désire vous remercier de m'accueillir dans le cadre de cette commission parlementaire sur le choix du site pour le CHUM. C'est un privilège que de pouvoir m'exprimer dans cette enceinte sur ce projet majeur.

Mes propos ne traiteront que du site Outremont, considérant que Ville Mont-Royal est riveraine à ce site et que les impacts toucheront notre territoire. Le projet de « cité du savoir et de la santé » élaboré par l'Université de Montréal semble très emballant et génère beaucoup d'enthousiasme auprès de certains concitoyens. Cependant, une telle décision ne doit pas se prendre sur la base d'émotion et d'enthousiasme, mais sur la base d'une analyse rigoureuse et complète de tous les éléments composant le dossier.

D'entrée de jeu, je considère que trois questions majeures se posent quand au choix d'un site pour le futur CHUM :

- 1 - l'accessibilité
- 2 - la sécurité
- 3 - les risques financiers.

Tant que l'ensemble des coûts d'un projet n'est pas bien cerné, il y a un risque financier accru. Dans le cas du site Outremont, il persiste encore beaucoup d'incertitude que ce soit sur la relocalisation d'une section de voie ferrée et ses impacts, les travaux de décontamination, les infrastructures et réaménagements routiers, et tout autre aspect qui n'aurait pas encore été bien évalué et inclus dans les coûts du projet. Il faudrait aussi clarifier qui paiera pour quoi, en s'assurant que les fonds sont prévus et disponibles, avant de finaliser une décision.

En ce qui concerne la sécurité du site, quelles seraient les répercussions d'un CHUM à Outremont en cas d'accident ferroviaire et de mesures d'urgence à prévoir? Quelle serait la part de responsabilités dévolue à Mont-Royal, ville voisine de ce CHUM? Quelles seraient les ressources à prévoir pour nous assurer d'être en mesure de fournir l'assistance qui pourrait nous être demandée? L'étude SNC Lavalin ne semble pas avoir porté sur l'évaluation des conséquences et la détermination des mesures à prévoir, mais seulement sur la probabilité d'un sinistre...

Bien que tous les aspects de ce dossier me préoccupent, le temps alloué m'amènera à me concentrer sur la première des trois questions majeures, soit celle de l'accessibilité. En effet, 30 à 50% des nouveaux déplacements occasionnés par ce méga-projet traverseront Ville Mont-Royal.

Toutefois, la question d'urbanisme ne peut pas non plus être mise de côté. Ce volet a été très peu abordé, alors qu'il s'agit d'un projet majeur avec des répercussions à très long terme pour Montréal et pour le secteur touché. Par conséquent, j'attirerai brièvement votre attention sur cet aspect avant d'aborder le sujet de l'accessibilité au site.

II – CONTEXTE

C'est à la lecture d'un article de journal local (Express Outremont – Annexe A) que nous avons appris que le gouvernement du Québec considérait la possibilité d'implanter le nouveau CHUM dans la cour de triage Outremont. Dès lors, nous avons multiplié les démarches pour nous renseigner sur ce dossier, tel qu'en fait foi la liste qui suit :

- Rencontre avec M. Sylvain Villard, directeur général adjoint du CHUM, le 27 septembre 2004
- Lettre à Philippe Couillard, Ministre de la Santé, le 26 octobre 2004 et déposée publiquement au conseil d'arrondissement du xx novembre 2004 (Annexe B)
- Rencontre avec M. Lacroix, recteur de l'Université de Montréal, le 16 novembre 2004
- Rencontre avec M. Daniel Johnson, le 17 novembre 2004
- Résolution du conseil d'arrondissement Mont-Royal, 6 décembre 2004 (Annexe C)
- Lettre à M. Jean Charest, Premier Ministre du Québec, 27 janvier 2005 (Annexe D)
- Demande de rencontre avec messieurs Couture et St-Pierre; requête d'abord accordée puis refusée
- Lettre et mémoire transmis le 27 janvier 2005 à messieurs Couture et Saint-Pierre (Annexe E)
- Démarche auprès de l'Université de Montréal pour la tenue d'une séance d'information publique sur le CHUM dans la cour de triage Outremont, à l'intention des citoyens de Mont-Royal; requête initialement accueillie favorablement puis refusée

Depuis le début, notre objectif est d'obtenir des informations factuelles sur le projet, de faire part de nos préoccupations et de soulever des questions en vue de nous assurer que la décision pourra se faire sur la base de données complètes, précises et bien fondées.

III – URBANISME

Ville Mont-Royal : « ville-modèle » et cité-jardin

En matière d'urbanisme, la création de Ville Mont-Royal a fait l'objet de références multiples (voir quelques exemples en annexe F). Son histoire est très liée à celle du réseau ferroviaire, puisque celle-ci a été conçue et promue comme une « ville modèle », afin de financer l'ouverture du tunnel sous la montagne. Sa conception a été élaborée selon les plans de Frederic Todd, à partir d'un concept de cité-jardin. Son développement a d'ailleurs bien respecté le plan d'origine et la qualité de ses aménagements fait la fierté de ses citoyens.

Nous continuons d'accorder beaucoup d'importance à l'élaboration de visions à long terme pour encadrer notre évolution future. C'est ainsi qu'en 2003, le secteur l'Acadie-Beaumont, riverain de la cour de triage Outremont, a fait l'objet d'un exercice de planification stratégique.

Nous jugeons donc évidemment opportun, légitime et essentiel d'obtenir davantage d'information sur le méga-projet du CHUM : quelle serait l'envergure des immeubles construits? Combien d'étages comporteraient l'hôpital, les facultés de l'Université de Montréal, les résidences étudiantes, les tours d'habitation et les autres structures qui y seraient érigées? Quel serait l'impact visuel de ces installations? Est-ce que ce projet pourrait s'intégrer harmonieusement dans Mont-Royal et Outremont, milieux résidentiels déjà construits?

Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Je désire maintenant attirer votre attention sur le plan d'urbanisme adopté en novembre 2004 par le conseil municipal de Montréal. Je joins (en annexe G) plusieurs extraits du volumineux document décrivant « ce PLAN ». C'est le fruit de réflexions en profondeur, incluant la tenue de vastes consultations publiques. Montréal vient donc de se doter d'un nouvel outil de planification permettant de mieux encadrer les développements futurs.

En particulier, je vous incite à prendre connaissance d'un extrait de la section 2 – Un Centre Ville de prestige, et qui porte sur les actions prévues au plan d'urbanisme visant à « *assurer et soutenir la présence des grandes institutions d'enseignement et de santé au Centre* » (Action 5.3). Parmi les moyens de mise en œuvre, on peut lire « *inciter les hôpitaux universitaires, ainsi que leurs centres de recherches affiliés, à consolider et développer leurs activités au Centre* ».

Un autre extrait de cette même page mentionne que « *Leur localisation centrale offre un net avantage par rapport à une implantation dans des secteurs périphériques, généralement moins bien pourvus en infrastructures et souvent à caractère résidentiel, où leur présence générerait de nombreux inconvénients* ».

On peut aussi y lire que « *La Ville a à cœur l'évolution sereine des grandes institutions. Leur croissance, éminemment souhaitable, représente souvent un défi d'intégration au milieu environnant. Généralement de fort gabarit, les bâtiments institutionnels sont également de grands générateurs de déplacements et peuvent avoir des impacts indésirables sur les milieux de vie avoisinants* ».

Comme vous pouvez le constater, avant même que nous exprimions nos propres préoccupations quand au site Outremont, les mêmes questions ont déjà fait l'objet d'étude et d'analyse approfondies par la Ville de Montréal. Les conclusions qui s'en dégagent illustrent bien qu'une implantation dans un secteur périphérique, moins bien pourvu en infrastructures et à caractère résidentiel ne semble pas appropriée, ou du moins pourrait générer de nombreux inconvénients.

Alors que Montréal vient de se doter d'un nouvel outil de planification, comment justifier le choix du site Outremont? Comment ignorer les principes et orientations du Plan?

L'opinion d'urbanistes reconnus

Bien que le volet urbanistique du dossier ait été très peu soulevé dans les débats, je me permets d'inclure quelques articles qui réfèrent aux interventions de messieurs Jean-Claude Marsan, architecte, urbaniste, ancien doyen de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, et de Luc-Normand Tellier, directeur du département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM et vice-président de l'Association internationale pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et en urbanisme (Annexe H). Monsieur Tellier se demande si l'on fera fi de la planification urbaine et monsieur Marsan souligne que le site Outremont ne permettrait pas de tisser des liens harmonieux avec les communautés adjacentes.

IV – ACCESSIBILITÉ DU SITE

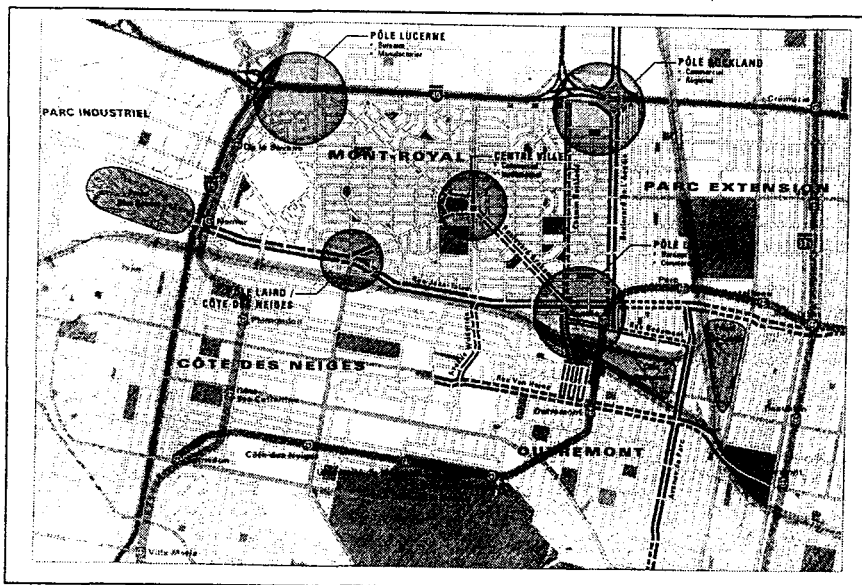
Description du site et du réseau routier environnant

Le CHUM se situe essentiellement sur le territoire d'Outremont mais l'accès au site se fera en grande partie par Mont-Royal. En effet, nous calculons que 30 à 50% des nouveaux déplacements transiteront par Ville Mont-Royal (Annexe I, CIMA 2004).

Secteur	Entrées sur le site		Sorties du site	
	a.m.	p.m.	a.m.	p.m.
Ville Mont-Royal – TOTAL	37 %	37 %	52 %	29 %
- l'Acadie	14	14	8	14
- Rockland	8	8	0	0
- Graham	1	1	6	1
- Jean-Talon (section ouest)	14	14	38	14
Outremont (Rockland – McEachran – Davaar)	3 %	3 %	16 %	3 %
Parc – Extension – TOTAL	20 %	20 %	10 %	28 %
- Querbes	0	0	10	8
- Jean – Talon (section est)	20	20	0	20
Rosemont – Plateau TOTAL	40 %	40 %	22 %	40 %
- Ave du Parc	30	30	11	21
- Beaubien	10	10	11	19

Données extraites des figures 3.6 et 3.7 de l'étude CIMA pour la « cité du savoir et de la santé ».

C'est donc dire que Ville Mont-Royal sera au cœur de la question de l'accessibilité au site. Quelles sont les grandes voies d'accès qui mènent à ce secteur de la ville? (Annexe J)



Il n'y a pas de lien direct nord-sud : à partir du Nord, via l'Acadie, l'accès se termine en T au niveau de la rue Beaumont. Les seuls liens Nord-Sud se situent soit à l'ouest, par Décarie et Côte des Neiges, ou à l'est par l'avenue du Parc, des axes déjà très sollicités et congestionnés. En provenance du sud, il n'y pas d'aménagement routier qui permette de traverser tout le territoire directement au sud du CHUM, puisqu'il s'agit du quartier résidentiel d'Outremont, entièrement développé, avec un réseau de rues locales étroites, généralement à une seule voie.

Quand aux accès EST –OUEST, ils sont aussi très problématiques. La rue Jean-Talon en provenance de l'ouest, à partir de Décarie vers Ville Mont-Royal fait déjà l'objet de fortes congestions. De plus, suite à des redéveloppements résidentiels aux abords de la rue Jean-Talon, il y a eu l'aménagement de mesures (terre-pleins centraux plantés) visant à la réduction de la vitesse. En provenance de l'est, les rues Jean-Talon et Beaumont sont aussi très problématiques.

Les études de CIMA

En 2003, afin de mieux encadrer le développement futur du secteur Beaumont, alors que plusieurs projets y étaient proposés, nous avons mandaté la firme Daniel Arbour pour réaliser un plan stratégique; celle-ci a recouru à CIMA pour faire l'étude de trafic.

À noter que nous avons alors cherché à modifier notre réseau routier pour améliorer la capacité et la fluidité des mouvements de circulation. Cependant, ceci aurait exigé entre autres des expropriations et des investissements majeurs que nous n'étions pas en mesure de considérer. Par conséquent, lorsque CIMA a procédé à sa nouvelle étude pour le CHUM en 2004, ils ont ré-étudié le même secteur, avec les mêmes configurations routières qu'en 2003.

Mentionnons quelques uns des constats sur les conditions de circulation tels qu'exprimés par CIMA, en 2003 (extraits en Annexe K), en les comparant aux constats exprimés par ces mêmes experts, à peine un an plus tard (Annexe I).

	CIMA – 2003 (VMR)	CIMA 2004 (CHUM)
circulation matin	Conditions de circulation actuelles difficiles (p7)	Réseau routier limitrophe actuel supporte adéquatement demande (p24)
Circulation soir	Conditions actuelles critiques (p8)	Certains mouvements problématiques aux intersections majeures (p25)
Circulation (bilan)	Pour am et pm, conditions circulation très difficiles ; intersection Dresden /Rockland/Graham critique , ainsi que Rockland/Beaumont et Acadie/Beaumont le soir (p8)	Conditions futures acceptables am; pm problématique pour certains mouvements Jean-Talon/Clyde, Rockland/Beaumont, Acadie/Beaumont (p92)
Période de comptage	Décembre (mois moins achalandé qu'octobre)	Octobre = un mois plus fort que la moyenne (p14)

Nous sommes donc étonnés de constater que l'appréciation des problématiques de trafic semble aujourd'hui moins négative qu'il y a à peine un an, pour un même secteur et par les mêmes experts.

Les hypothèses de l'étude CIMA - CHUM

Les hypothèses utilisées pour évaluer et répartir l'augmentation de la circulation sont-elles réalistes? Nous remettons en question entre autres la répartition des modes de transport avec 46% seulement pour les automobiles.

	Automobile (conducteurs et passagers)	Transport en commun (autobus et métro)	Autres modes (à pied, vélo, taxi, etc.)
Cité du savoir et de la santé : moyenne pondérée de tous les générateurs de déplacement	46 %	33 %	21 %

Extrait du tableau présenté en annexe J, page xx du Rapport CIMA – CHUM 2004

De fait, les enquêtes O/D montrent une proportion de plus de 80% de voitures dans Mont-Royal. Dans le cas d'Outremont, on y indique 60%. De plus, pourquoi les déplacements en taxi (inclus dans autres modes) ne sont-ils pas ajoutés aux « voitures »?

Source	Automobile	Transport en commun	Autres modes
Enquête OD98 – déplacements attirés (MTQ-AMT99)			
Arr. Mont-Royal	80%	22 %	9 %
Arr. Outremont	58 %	15 %	27 %
Enquête OD98 – déplacements produits (MTQ-AMT99)			
Arr. Mont-Royal	81 %	12 %	7 %
Arr. Outremont	60%	17 %	23 %

Extrait du tableau 3.1, présenté en Annexe J, page xx, Rapport CIMA – CHUM 2004

La plus récente enquête Origine-Destination 2003 dévoilée par l'AMT montre aussi que « de façon générale, 65% des déplacements dans l'île de Montréal se font en automobile » (annexe L, article La Presse).

Si on appliquait une proportion de 65% en autos plutôt que 46%, ceci augmenterait de 1848 à 2600 le nombre de voitures additionnelles aux heures de pointe. « À titre comparatif, une voie d'autoroute à l'heure de pointe génère en moyenne un flot de 1200 véhicules » (La Presse, annexe L). Ors, il s'agit ici d'un réseau routier dans des secteurs résidentiels.

Il est indiqué que ce projet amènerait sur le site 20,000 nouvelles personnes.

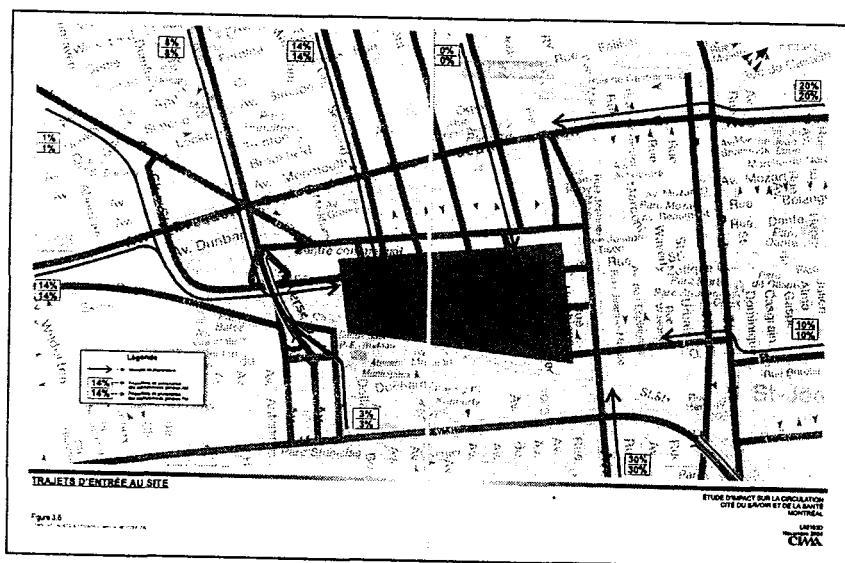
	Référence	Nombre
CHUM	Tableau p. 39	10 970
Campus	Tableau p.42	6 817
Résidences (condos)	Paragraphe bas de p.44	300
Centres privés de recherche	Paragraphe bas de p.45	1 700
TOTAL		19 787

Données extraites du rapport CIMA 2004

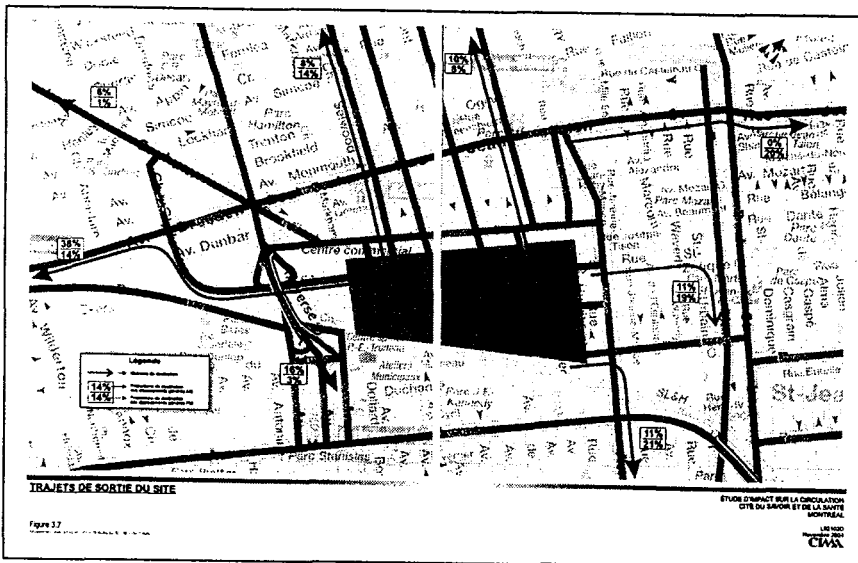
En comparaison, lors de l'étude effectuée pour Mont-Royal en 2003, les futurs projets à l'étude dans le secteur Beaumont auraient généré à long terme, avec un plein développement de toutes les phases, 1070 voitures. Comment le méga-projet de la Cité de la santé et du savoir pourrait-il ne générer que 1848 voitures (pm), à peine 700 de plus qu'un projet d'envergure locale?

L'étude CIMA 2003 concluait d'ailleurs que « *les conditions actuelles de circulation démontrent que le réseau routier fonctionne présentement au seuil de la capacité* » (Annexe K, CIMA 2003, p.44) et que ce réseau n'était pas en mesure d'absorber 1070 voitures de plus (développement long terme envisagé).

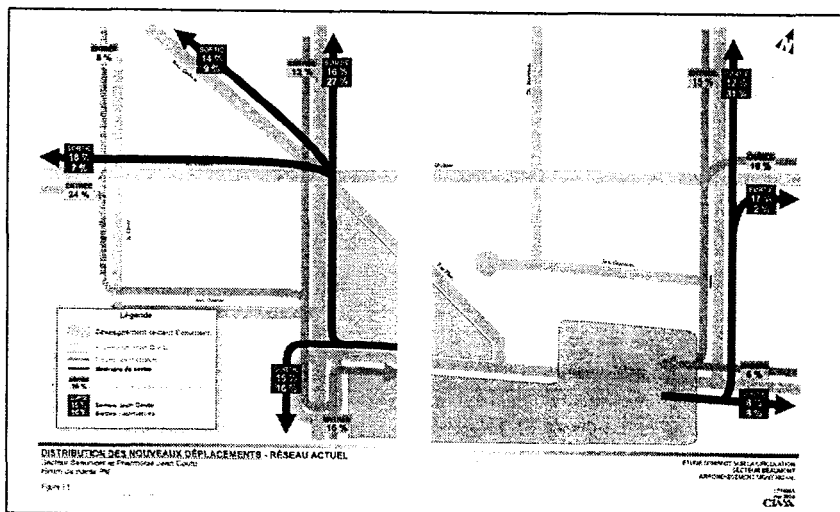
Quelles rues utiliserait ce nouveau trafic automobile?



L'examen de ces schémas soulève une question : comment justifier un scénario qui prévoit qu'aucun véhicule sortant du CHUM n'utiliserait le chemin Rockland vers le Nord? Nous croyons qu'il y aurait effectivement un fort pourcentage de voitures qui emprunteraient Rockland.



Nous nous appuyons entre autres sur les prévisions de déplacements prévues par CIMA en 2003, qui partageait environ à parts égales les déplacements sur le boulevard l'Acadie (am :12%; pm :31%) et sur le chemin Rockland (am :16%; pm :27%). Comment alors expliquer 0% pour Rockland dans l'étude 2004 pour le CHUM?



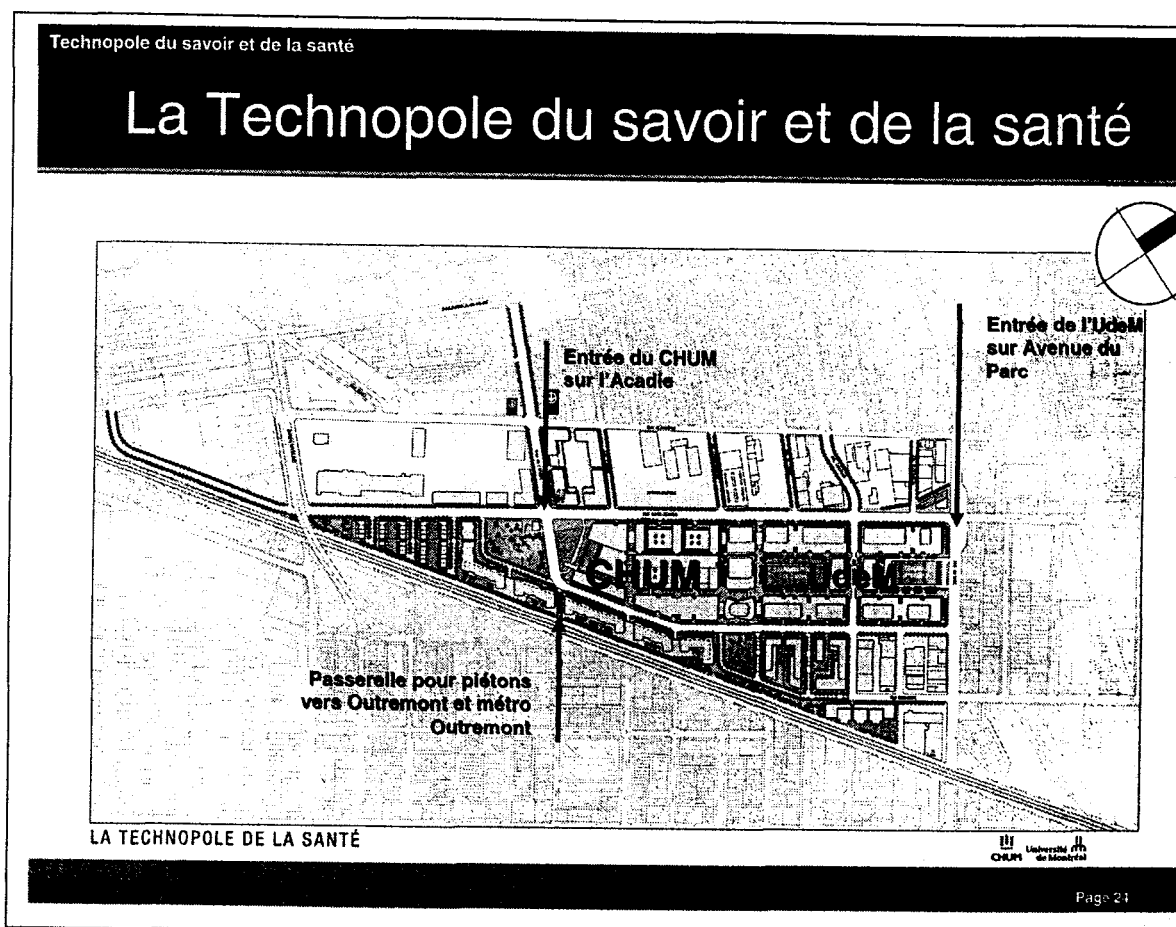
CIMA ne prévoit que 3% d'achalandage accru via Outremont: pensez-vous vraiment que si peu de voitures passeront par Outremont, situé directement au sud du projet?

CIMA indique aussi que « l'impact sur les conditions de circulation est difficilement quantifiable en raison de la congestion récurrente sur les tronçons étudiés... l'impact touchera davantage le réseau local » (p.68). De plus, l'impact du camionnage n'a pas été complètement évalué puisqu'en plus des 40-80 camions par jour pour le CHUM, « le nombre de camions qui se dirigent vers les autres fonctions n'est pas connu ».

Ce sont quelques unes des hypothèses qui soulèvent notre incrédulité face à l'étude CIMA, laquelle conclut qu'il y aurait peu d'impact de trafic et donc pas de problème d'accessibilité. Nous en doutons et nous nous inquiétons de l'impact sur la qualité de vie des milieux résidentiels voisins, sans compter l'usure plus rapide de notre réseau routier, avec les impacts financiers que cela sous-entend.

Les modifications au réseau routier

Il est proposé d'élargir certaines rues et d'en ouvrir de nouvelles. Pour ce faire, il est prévu de procéder à des expropriations. Quelle largeur d'emprise sera requise? Qu'est-ce qui devra être exproprié? Il nous apparaît que notre cour de voirie serait directement touchée, en particulier à cause de l'empiètement sur notre site de dépôt à neige.



En effet, l'extension de Clyde vers le sud couperait le terrain présentement utilisé pour nos neiges usées. Nous venons de procéder à un investissement majeur de 500,000\$ pour le mettre à niveau selon les nouvelles normes environnementales. On ne peut pas juste couper de 5-10% le terrain sans autre répercussion... l'aménagement d'un dépôt à neige doit respecter des contraintes techniques très sévères, incluant des membranes d'imperméabilisation et autres spécifications exigées par le Ministère de l'environnement. De plus, une réduction des espaces disponibles nous amènerait à devoir recourir à d'autres sites pour disposer de notre neige, alors que plusieurs arrondissements ont déjà un problème pour la disposition de leurs neiges usées...

Finalement, l'extension de la rue Clyde aurait pour effet d'exproprier aussi d'autres espaces de notre cour de voirie et occasionnerait la démolition d'un bâtiment municipal : d'autres impacts qui n'ont pas été évalués. Tout ceci implique des investissements en infrastructures ainsi que des augmentations dans notre budget d'opération pour assurer l'entretien des nouvelles rues et revoir nos opérations de déneigement.

V – CONCLUSION

Nous avons souhaité attirer votre attention sur des questions qui nous préoccupent et qui touchent nos responsabilités et nos compétences municipales :

- La sécurité et les mesures d'urgence à prévoir pour les patients du futur CHUM
- L'intégration urbaine d'un tel méga-projet dans un secteur résidentiel enclavé
- Notre questionnement sur les hypothèses et conclusions de l'étude de trafic de CIMA, qui semble sous-estimer les impacts sur la circulation
- L'accessibilité réelle du site avec un réseau routier qui connaît déjà des conditions difficiles et même critiques, sans compter l'incertitude touchant la relocalisation de la voie ferrée au nord du site
- Le risque financier élevé d'un CHUM dans la cour de triage Outremont, considérant les multiples volets non finalisés et leurs impacts financiers.

Comme élue, je suis imputable face aux citoyens de Mont-Royal et de Montréal. Il est de mon devoir d'identifier les problématiques potentielles et de porter à votre attention les questions qui méritent une analyse plus approfondie et des réponses claires et factuelles. Nous partageons d'ailleurs tous cette responsabilité d'assurer une saine gestion des fonds publics, que l'on soit au palier municipal ou provincial.

Nous vous remercions pour l'attention que vous nous avez accordée, en espérant que cela vous aidera à mieux analyser les propositions présentées pour le site du futur CHUM.

Suzanne Caron, mairesse de l'arrondissement Mont-Royal

LISTE DES ANNEXES

- A – Article, Express d'Outremont, 5 août 2004
- B – Lettre à Philippe Couillard, 26 octobre 2004
- C – Résolution du conseil d'arrondissement Mont-Royal, 6 décembre 2004
- D – Lettre à Jean Charest, 26 janvier 2005
- E – Lettre et mémoire à messieurs Couture et St-Pierre, 27 janvier 2005
- F – Ville Mont-Royal, ville-modèle et cité-jardin; extraits d'articles spécialisés
 - 1) Revue Urbanité, Mars 2003, François Racine, Ph.D., architecte + urbaniste
 - 2) Planning Perspectives, 11 (1996), p. 259-301, L.D. McCann, University of Victoria, Canada
- G – Plan d'urbanisme 2004, Ville de Montréal; extraits
- H – Opinions d'experts en urbanisme, articles de journaux
 - 1) Le Devoir, Luc-Normand Tellier, 3 décembre 2004
 - 2) La Presse, Jean-Claude Marsan, 26 novembre 2004
 - 3) La Gazette, citant M. Marsan, 20 décembre 2004
- I – Étude de trafic CIMA – CHUM, 2004; extraits
- J – Cartes situant le secteur à l'étude
 - 1) carte extraite du rapport stratégique Beaumont, 2003
 - 2) carte extraite du document CHUM – Université de Montréal
- K – Étude de trafic CIMA – VMR, 2003; extraits
- L – La Presse, Circulation accrue et engorgements à prévoir, 26 janvier 2005
- M – Carte des accès au site CHUM – Outremont, Université de Montréal

A



L'EXPRESS D'OUTREMONT

LE GRAND JOURNAL DES GENS D'ICI

La référence en immobilier à Mont-Royal, Outremont et Côte-des-Neiges

Outremont : fondation 1875 • Population : 22 933 habitants

Devise : « Ultra montem fortitudo », qui signifie « de l'autre côté de la montagne, le courage »



LUNETTE

Barakat

Ordonn. d'achat O. N. 514.904.9040

EXAMEN DE LA VUE
REMBOURSÉ
À L'ACHAT D'UNE
PAIRE DE LUNETTES

année, N° 347 © 2004

Le jeudi 5 août 2004

Paraît tous les jeudis

Gratuit

LE CHUM À OUTREMONT: UN RAP- PORT SERA PRODUIT EN OCTOBRE

MAXIM LABRIE

Les sites de l'hôpital Saint-Luc et de la cour de triage du Canadien Pacifique, à Outremont, sont présentement l'objet d'une évaluation de la part du conseil d'administration du Centre hospitalier de l'Université de Montréal, afin de déterminer l'emplacement idéal pour construire le nouveau CHUM. Ce rapport sera remis au ministre de la Santé, Philippe Couillard, au milieu du mois d'octobre.

«Le dossier est à l'étude et un rapport sur le choix du site sera fourni au ministre à la mi-octobre, indique la conseillère principale aux communications externes du CHUM, Genevieve Provost. Il y a deux sites à l'étude: le site recommandé par la commission Mulrony-Johnson [l'hôpital Saint-Luc] et celui à Outremont.»

Tel qu'annoncé par Radio-Canada, le 15 juillet dernier, l'Université de Montréal a proposé au conseil d'administration du CHUM de déplacer la faculté de médecine et le futur centre hospitalier dans le quartier d'Outremont.

Le Canadien Pacifique confirme avoir eu des discussions avec l'établissement d'enseignement. L'Université de Montréal est venue à la parole, mentionne le porte-parole de la compagnie ferroviaire, Michel Spénard. Il n'y a toutefois pas de projet formel.»



M. Spénard affirme qu'il y a «bien des choses à regarder» avant de pouvoir prendre une décision. Le CP devra notamment relocaliser certaines voies de triage, un dossier sur lequel il travaille depuis un an, de concert avec la Ville de Montréal. Mais peu importe le site choisi, tient à préciser Michel Spénard, «il va continuer à avoir des activités ferroviaires dans le coin.»

UNE IDÉE FARFELUE, SELON LE MAIRE

Joint en début de semaine, le maire d'Outremont, Stéphane Harbour, a répété les propos qu'il a tenus à

Radio-Canada, à la mi-juillet. Selon lui, la venue du futur CHUM est «a priori une idée complètement farfelue, à moins qu'on prouve le contraire.»

La proposition de l'Université de Montréal crée chez lui de «vives préoccupations». «Ce secteur est complètement enclavé, fait-il remarquer. Sur le plan de la circulation, il y aurait des problèmes majeurs.»

Il souligne de plus la présence de voies ferrées et rappelle que c'est justement cet argument qui avait entraîné l'abandon du site situé au 6000, rue Saint-Denis. «La commission

La cour de triage du CP, à Outremont, fait présentement l'objet d'une évaluation de la part du conseil d'administration du CHUM.

Photos: Archives

Mulrony-Johnson l'avait écarté à cause du passage de trains contenant des matières dangereuses à proximité, et là on revient avec ça», dénonce-t-il:

Stéphane Harbour affirme toutefois ne pas être «fermé» à l'idée. «Pour l'instant, il n'y a pas de projet sérieux, ni articulé. Le cas échéant, je consulterai.»

B

ARRONDISSEMENT
MONT-ROYAL



BOROUGH OF
MOUNT ROYAL

Ville de Montréal

Le 26 octobre 2004

Dr. Philippe Couillard
Ministre de la santé et député de Mont-Royal
3400, rue Jean-Talon Ouest, bureau 100
Montréal (Québec)
H3R 2E8

**Objet : Aménagement du CHUM et d'un campus de l'Université de Montréal
dans le secteur de la cour de triage d'Outremont**

Monsieur le ministre,

Le gouvernement du Québec s'apprête à finaliser le choix d'un site pour l'aménagement de nouveau CHUM à Montréal. Vous avez d'ailleurs annoncé, en juin dernier, que vous entérinez les recommandations de la Commission Mulroney-Johnson, et que le site du 1000 St-Denis, c'est-à-dire le site de l'Hôpital Saint-Luc au centre-ville de Montréal, était retenu pour plusieurs motifs.

C'est donc avec étonnement qu'à la fin de l'été nous avons pris connaissance, via des journaux locaux, de la possibilité que ce site soit remis en question, en faveur d'une installation dans la cour de triage d'Outremont. Ni les élus, ni les représentants de l'arrondissement Mont-Royal n'avaient été mis au courant de ce scénario potentiel, qui pourtant pourrait amener un développement institutionnel d'envergure régionale sur notre territoire, ou juste à côté de notre territoire.

Nous avons tenté d'obtenir davantage d'informations sur ce dossier, entre autres pour savoir s'il y avait des installations prévues dans Mont-Royal, et être en mesure d'en apprécier les répercussions potentielles.

Cabinet de la mairesse d'arrondissement
90, avenue Roosevelt, Mont-Royal (Québec) H3R 1Z5
Tél. : (514) 734-2914 Téléc. : (514) 734-3072
suzanne.caron@ville.mont-royal.qc.ca

Borough Mayor's Office
90 Roosevelt Avenue, Mount Royal, Québec, H3R 1Z5
Tel.: (514) 734-2914 Fax : (514) 734-3072
suzanne.caron@town.mount-royal.qc.ca

Le 27 septembre 2004, M. Sylvain Villiard, directeur adjoint du CHUM, est venu me rencontrer ainsi que la directrice d'arrondissement, M^{me} Ava L. Couch, pour discuter du dossier en rubrique. Il nous a présenté certains scénarios d'aménagement identifiés dans la cour de triage d'Outremont et qu'il avait pour mandat d'analyser durant l'été, en vue d'en faire part ensuite au conseil d'administration du CHUM. Cette présentation de M. Villiard au CA du CHUM a eu lieu dans les jours qui ont suivi notre rencontre.

Lors de notre rencontre avec M. Villiard nous avons pu consulter des documents et plans d'aménagement potentiels du CHUM et autres immeubles pour le campus de l'Université de Montréal. Nous avons alors constaté qu'il s'agissait d'un projet de très grande envergure, qui pourrait inclure des installations majeures dans le secteur L'Acadie/ Beaumont dans Mont-Royal.

Nous désirons par la présente vous faire part de notre très grande préoccupation quand au choix potentiel de ce site, alors que tant de facteurs militent en faveur du site St-Luc.

Le secteur Beaumont fait déjà l'objet de problèmes de circulation, n'étant pas doté des infrastructures routières appropriées pour absorber le trafic en provenance de l'autoroute des Laurentides (15 Sud) et de la Métropolitaine (40 est et ouest), via la sortie du boulevard L'Acadie (vers le sud). Il n'y a pas présentement de lien approprié pour accueillir ce trafic qui se dirige vers le sud et se destine en grande partie vers le centre-ville de Montréal. C'est un dossier sur lequel nous avons déjà sensibilisé les autorités municipales, en particulier dans le cadre de la préparation du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, et dont nous vous avons d'ailleurs déjà parlé.

Il est évident que la problématique du trafic sera amplifiée de manière plus que significative avec l'arrivée d'un CHUM et de diverses facultés de l'Université de Montréal : plus de 10,000 employés, sans compter les étudiants universitaires, les patients de l'hôpital et les visiteurs. Nul doute que les promoteurs du projet ont commandé des études sur les impacts de circulation, et que celles-ci pourront nous être transmises éventuellement. Cependant, permettez-nous de douter que des solutions adéquates puissent être apportées, à moins d'investissements majeurs dans le réseau routier, incluant la problématique des voies ferrées du CP.

Parlant des voies ferrées, nous sommes aussi conscients que le trafic ferroviaire qui passerait à proximité du CHUM pose aussi des risques quand aux accidents potentiels et risques de contamination et de répercussions négatives sur les patients de cet hôpital. Considérant que c'était l'un des facteurs qui a mené à l'élimination du site du 6000 St-Denis, nous nous demandons comment cela ne serait pas aussi un facteur pour éliminer le site Outremont, puisqu'il s'agit de la même voie ferrée, et donc des mêmes risques.

De plus, bien que nous soyons favorables à des initiatives qui permettront de revitaliser le secteur Beaumont, notre compréhension actuelle du projet présentement étudié nous amène à questionner sérieusement comment un projet d'une telle envergure pourrait s'intégrer dans la trame urbaine déjà en place, et respecter les orientations du plan d'urbanisme sur le point d'être adopté par Montréal. En effet, bien qu'il y ait un potentiel de re-développement pour une partie de ce secteur, le secteur lui-même est encadré de milieux résidentiels totalement développés et cohérents avec leur territoire. En comparaison, le site du 1000 St-Denis nous semble beaucoup plus approprié et l'implantation du CHUM à cet endroit contribuerait à solidifier le dynamisme et la vitalité d'un secteur dont la vocation est cohérente avec un tel projet. Il est question ici d'un hôpital d'envergure régionale, et le secteur choisi pour son implantation doit pouvoir favoriser le développement d'infrastructures additionnelles en périphérie, qui viendront compléter la gamme de services et de commerces nécessaires autour d'une institution tel le CHUM. Le secteur du centre-ville permettra un tel rayonnement, alors que celui de la cour de triage d'Outremont et du secteur Beaumont à Mont-Royal ne le permet pas, sans avoir un impact négatif sur les secteurs résidentiels avoisinants.

En tenant compte de ce tout ce qui précède, nous vous demandons de prendre sérieusement en considération les impacts de l'implantation du CHUM dans un secteur qui ne nous paraît pas approprié, en particulier quand aux répercussions sur la circulation, l'intégration urbaine, la sécurité des patients et la qualité de vie des résidents du secteur et de son voisinage. Pour toutes ces raisons et pour tous les motifs invoqués par la commission Mulroney-Johnson, nous vous demandons de favoriser le site du 1000 St-Denis, et ainsi permettre à la communauté francophone de Montréal et de sa région de se doter le plus rapidement possible d'un CHUM dont la réalisation a déjà été trop retardée.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette lettre, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

La mairesse d'arrondissement,


Suzanne Caron

c.c. M. Cliff Carrie, conseiller d'arrondissement
M. Nicholas Stephens, conseiller d'arrondissement
M^{me} Ava L. Couch, directrice d'arrondissement
M. Sylvain Villiard, directeur adjoint du CHUM

3

Cabinet de la mairesse d'arrondissement
90, avenue Roosevelt, Mont-Royal (Québec) H3R 1Z5
Tél. : (514) 734-2914 Téléc. : (514) 734-3072
suzanne.caron@ville.mont-royal.qc.ca

Borough Mayor's Office
90 Roosevelt Avenue, Mount Royal, Québec, H3R 1Z5
Tel.: (514) 734-2914 Fax : (514) 734-3072
suzanne.caron@town.mount-royal.qc.ca

C

ARRONDISSEMENT
MONT-ROYAL



BOROUGH OF
MOUNT ROYAL

Ville de Montréal

Extrait authentique du procès-verbal de l'assemblée du conseil d'arrondissement

Assemblée du 6 décembre 2004

Numéro de la résolution CA04 15080285

Objet : Site d'implantation pour le CHUM

Subject: Site selection for the CHUM project

ATTENDU QUE le gouvernement du Québec avait identifié le 1000 St-Denis (à l'emplacement de l'actuel hôpital St-Luc) comme site du nouveau CHUM et que le Ministre Couillard en avait fait l'annonce en juin 2004;

WHEREAS the Government of Québec had identified 1000 St-Denis (the site of the present Hôpital St-Luc) as the location of the new CHUM and that Minister Couillard announced it in June 2004;

ATTENDU QUE la cour de triage d'Outremont est actuellement considérée comme site alternatif pour ce CHUM;

WHEREAS the Outremont railway yard is now being considered as an alternate site for the CHUM;

ATTENDU QUE ce nouveau site potentiel est limitrophe au territoire de Mont-Royal, et que les plans définitifs du projet pourraient inclure une partie du secteur L'Acadie - Beaumont;

WHEREAS this new potential site borders the territory of Mount Royal, and the final plans for this project may include a part of the L'Acadie-Beaumont sector;

ATTENDU QU'un tel projet aurait certainement des répercussions sur les propriétaires, locataires et citoyens de ce secteur;

WHEREAS such a project would definitely have an impact on the owners, tenants and citizens of this sector;

ATTENDU QUE des travaux d'infrastructures et de réaménagement du réseau routier devraient aussi être prévus;

WHEREAS infrastructure work and changes to the street network are also foreseen;

ATTENDU QU'un tel mégaprojet engendrerait aussi un impact certain quant à l'achalandage et la circulation automobile dans le réseau routier de Mont-Royal;

WHEREAS such a mega project would certainly impact traffic and vehicle movements on the street network of Mount Royal;

ATTENDU QUE les plans actuels prévoient d'éliminer le tronçon de voie ferrée qui est utilisée par un service de train voyageurs de l'AMT, en direction de Blainville, et prévoient conserver les voies ferrées menant au Port de Montréal;

WHEREAS the current plans anticipate eliminating the rail line used by the AMT train service to Blainville, and anticipate keeping the rail line serving the Port of Montreal;

ATTENDU QUE l'intégration dans la trame urbaine d'un méga hôpital et de plusieurs immeubles pour le campus universitaire nous paraît problématique;

ATTENDU QU'il serait important de bien connaître les objectifs et critères d'évaluation qui seront appliqués pour décider du site le plus approprié;

ATTENDU QUE la décision de l'emplacement du CHUM revêt une grande importance et qu'elle devrait se faire et être présentée sur la base d'une analyse rigoureuse des faits et de données fondées sur des besoins clairement identifiés, en tenant compte des impacts et répercussions d'un tel projet;

ATTENDU QU'il serait approprié d'informer et de consulter les citoyens et leurs représentants dans les milieux qui seraient touchés par cette décision;

Sur proposition de la mairesse d'arrondissement Caron, appuyée par le conseiller Carrie, il est résolu :

DE DEMANDER au gouvernement du Québec et à tout autre intervenant pertinent, que le projet d'un CHUM dans la cour de triage d'Outremont soit présenté aux citoyens et aux représentants de Mont-Royal, en toute transparence, afin que ceux-ci puissent en connaître les spécifications ainsi que les impacts, et exprimer leur avis sur ce projet majeur qui les toucherait de près;

DE DEMANDER au gouvernement du Québec de présenter publiquement les éléments d'analyse du dossier, les objectifs visés ainsi que les critères qui serviront à la prise de décision finale, incluant les aspects financiers du projet ainsi que les répercussions sur la trame urbaine, la circulation, la qualité de vie et autres aspects touchant les milieux de vie avoisinants;

WHEREAS integrating a mega hospital and a number of buildings for a university campus in this urban setting seems problematic;

WHEREAS it is important to fully understand the objectives and evaluation criteria applied to the site selection process;

WHEREAS the choice of site for the CHUM is of great importance and the decision should be made and presented based on a rigorous analysis of the facts and clearly identified needs and objectives, taking into consideration the various impacts of such a decision;

WHEREAS it would be appropriate to consult with the residents and the representatives in the areas concerned who would be affected by this decision;

It was moved by Borough Mayor Caron, seconded by Councillor Carrie, and resolved:

TO DEMAND of the Government of Québec and of any other pertinent party that any CHUM project in the Outremont railway yard be fully and openly presented to the citizens and representatives of Mount Royal, in order that they may know the specifications as well as the impact, and may express their opinion on this major project which would touch them so directly;

TO DEMAND of the Government of Québec that they publicly present the analysis of this file, the objectives established and the criteria which will apply to the final decision including the financial aspects and the impacts on urban integration, circulation, quality of life and other aspects touching the neighbouring sectors;

DE TRANSMETTRE copie de cette résolution à

- Monsieur Philippe Couillard, député de Mont-Royal et Ministre de la Santé
- Monsieur Jean Charest, Premier ministre du Québec
- Monsieur Sylvain Villiard, directeur général adjoint, CHUM

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

1043339040
70.002

Signé par Marie TURENNE/MONTREAL le 2004-12-09 16 :00 :45, en fonction de /MONTREAL.

TO TRANSMIT copies of this resolution to:

- Mr. Philippe Couillard, MNA for Mount Royal and Minister of Health
- Mr. Jean Charest, Prime Minister of Québec
- Mr. Sylvain Villiard, directeur général adjoint, CHUM

CARRIED UNANIMOUSLY

Marie TURENNE

Directrice du bureau d'arrondissement
et secrétaire

D

ARRONDISSEMENT
MONT-ROYAL



BOROUGH OF
MOUNT ROYAL

Ville de Montréal

Le 26 janvier 2005

M. Jean Charest
Premier Ministre du Québec
Édifice Honoré-Mercier, 3^e étage
835, boul. René-Levesque Est
Québec (Québec)
G1A 1B4

Monsieur le Premier Ministre,

Considérant les enjeux majeurs associés au dossier du CHUM ainsi que les multiples problématiques qui continuent d'être soulevées, nous sommes d'avis qu'il faut tenir des consultations publiques avant de choisir le site du CHUM. L'urgence du dossier et le fait qu'on en discute depuis plusieurs années ne devraient pas avoir préséance sur l'obligation de prendre une décision éclairée, en s'assurant de disposer de l'ensemble des informations requises.

Plusieurs aspects du projet semblent incomplets, sous-estimés ou même inconnus. Par exemple, pour le site de la cour de triage Outremont, des questions sont encore sans réponse : qu'arrivera-t-il de cette section de voie ferrée, « disparue » selon les plans du CHUM, laquelle est utilisée par le train de banlieue Blainville et pour le transport de produits chimiques vers les usines à papier vers le Nord? À quel endroit serait-elle relocalisée, à quel coût, avec quels impacts? La ligne bleue du métro qui desservirait ce site dispose-t-elle de la capacité requise pour l'achalandage accru à la station l'Acadie et sinon, quels seraient les coûts associés à la mise en service de wagons de métro additionnels? A-t-on identifié clairement les terrains et propriétés à exproprier pour élargir certaines rues et en construire de nouvelles? Notre cour de voirie à Ville Mont-Royal serait-elle touchée?

Le secteur l'Acadie/Beaumont vit déjà de sérieux problèmes de congestion, et ce même avant d'accueillir potentiellement un CHUM avec 15,000-20,000 nouveaux employés, étudiants, patients et visiteurs... Les hypothèses utilisées pour évaluer l'augmentation de la circulation sont-elles réalistes? Quelles rues utiliserait ce nouveau trafic automobile? Nous craignons que les scénarios mis de l'avant sous-estiment entre autres les impacts sur le Chemin Rockland, ainsi que le débordement sur les rues avoisinantes dans le secteur résidentiel. Les ambulances pourront-elles accéder au CHUM dans des délais acceptables aux heures de pointe? Les propositions ainsi que les données sur lesquelles elles s'appuient devraient être présentées publiquement et validées avec les instances pertinentes, pour assurer une analyse sur des bases solides.

1

Cabinet de la mairesse d'arrondissement
90, avenue Roosevelt, Mont-Royal (Québec) H3R 1Z5
Tél. : (514) 734-2914 Téléc. : (514) 734-3072
suzanne.caron@ville.mont-royal.qc.ca

Borough Mayor's Office
90 Roosevelt Avenue, Mount Royal, Québec, H3R 1Z5
Tel.: (514) 734-2914 Fax : (514) 734-3072
suzanne.caron@town.mount-royal.qc.ca

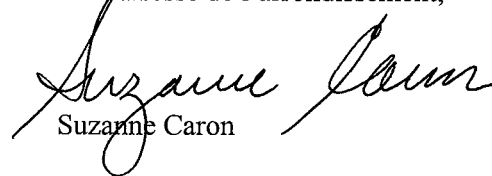
Nous avons déjà signifié nos préoccupations au Ministre de la Santé, dans une lettre transmise le 26 octobre dernier. De plus, le conseil de l'arrondissement Mont-Royal a adopté, le 6 décembre 2004, une résolution unanime vous demandant de tenir des séances d'information publiques.

Le CHUM est un projet majeur, avec des répercussions à long terme. Il est primordial de procéder de manière rigoureuse, transparente, systématique, sur la base de données claires, complètes et précises, en identifiant les objectifs visés et les critères utilisés.

Nous vous demandons de reporter votre décision et de tenir des audiences publiques. Un bon projet doit pouvoir tenir la route face à un examen public et si ces consultations révèlent des lacunes, alors cela vous permettra de corriger le tir et ce, avant de procéder au choix final du site.

En espérant que vous acquiescerez à cette demande que je vous adresse au nom du Conseil de l'arrondissement Mont-Royal et au nom des associations de citoyens « Vigilance Mont-Royal » et « l'Association Municipale de Mont-Royal », je vous offre notre collaboration pour l'organisation de consultations publiques sur ce dossier.

La mairesse de l'arrondissement,



Suzanne Caron

E

ARRONDISSEMENT
MONT-ROYAL



BOROUGH OF
MOUNT ROYAL

Ville de Montréal

Le 27 janvier 2005

Monsieur Guy Saint-Pierre et
Monsieur Armand Couture
Banque Royale du Canada
1, Place Ville-Marie, 4e étage, aile sud
Montréal (Québec)
H3C 3A9

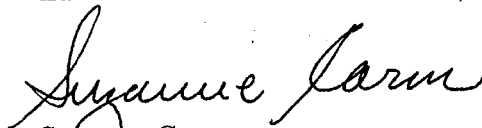
Messieurs,

Suite à ma conversation avec monsieur Couture le 10 janvier dernier, je comptais pouvoir profiter d'une rencontre pour vous exposer nos préoccupations et commentaires concernant le dossier du CHUM, en particulier en ce qui a trait à son implantation potentielle sur le site de la cour de triage Outremont.

Cependant, ayant appris il y a quelques jours que cette rencontre n'aurait pas lieu, j'ai préparé un document de quelques pages afin de vous transmettre les diverses questions sur lesquelles nous désirons attirer votre attention. Ci-joint également une copie de la lettre que nous avons transmise au Ministre de la Santé, le 26 octobre dernier, ainsi que la résolution adoptée par notre conseil d'arrondissement le 6 décembre 2004.

Merci à l'avance pour le temps que vous accorderez à la lecture de notre document et pour en tenir compte dans votre évaluation du dossier. N'hésitez pas à communiquer avec moi pour discuter du dossier.

La mairesse de l'arrondissement,



Suzanne Caron

Pièces jointes : Mémoire de Ville Mont-Royal
Lettre au Ministre de la Santé, M. Philippe Couillard
Résolution du conseil d'arrondissement de Mont-Royal

Cabinet de la mairesse d'arrondissement
90, avenue Roosevelt, Mont-Royal (Québec) H3R 1Z5
Tél. : (514) 734-2914 Téléc. : (514) 734-3072
suzanne.caron@ville.mont-royal.qc.ca

Borough Mayor's Office
90 Roosevelt Avenue, Mount Royal, Québec, H3R 1Z5
Tel.: (514) 734-2914 Fax : (514) 734-3072
suzanne.caron@town.mount-royal.qc.ca

LE CHUM DANS LA COUR DE TRIAGE D'OUTREMONT : NOS PRÉOCCUPATIONS ET DES QUESTIONS QUI MÉRITENT D'ÊTRE ABORDÉES...

Contexte

Dans un premier temps, nous désirons souligner combien les informations précises sur le dossier du Centre Hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) sont de manière générale peu connues ou non disponibles. Au cours des derniers mois, le projet a fait l'objet de débats publics, en particulier par le biais des médias, mais le processus décisionnel du choix du site pour le CHUM souffre de plusieurs lacunes dont le manque d'implication du milieu.

Il s'agit d'un projet majeur à plusieurs points de vue, et aucun des 4 arrondissements directement touchés par une implantation potentielle dans la cour de triage Outremont n'a participé dans le processus d'analyse. Bien que nous ayons apprécié l'opportunité de pouvoir échanger avec certains porteurs du dossier, ceci a été fait en privé et n'a pas permis à l'ensemble de nos citoyens d'être informés. De plus, les informations reçues étaient de nature générale et ne permettent pas d'évaluer de manière factuelle les impacts potentiels d'un CHUM sur le site de la cour de triage d'Outremont.

Rappelons que Mont-Royal, qui retrouvera son statut légal en tant que municipalité reconstituée le 1^{er} janvier 2006, a des pouvoirs en matière d'urbanisme ainsi que d'autres compétences locales. Qu'il s'agisse d'élargir des rues existantes ou de prévoir de nouvelles voies de circulation, d'aménager des infrastructures ou de s'assurer de faire respecter la réglementation d'urbanisme et de zonage, l'implantation potentielle du CHUM, à côté de chez nous et en partie sur notre territoire, aura des répercussions concrètes sur notre territoire et donc sur nos citoyens.

Depuis septembre 2004, les élus de Mont-Royal réclament davantage d'information, et soulèvent des préoccupations concrètes en regard de ces répercussions qui pourraient affecter la qualité de vie des résidents des communautés voisines du CHUM. Un tel dossier doit faire l'objet de discussions ouvertes et éclairées, sur la base d'informations factuelles et de données concrètes, sans craindre de dévoiler l'ensemble du projet. Ceci permettrait aux divers intervenants de connaître plus précisément les objectifs visés, les critères et balises utilisés, de valider les hypothèses sur la base desquelles les scénarios et analyses ont été élaborés, et de contribuer de manière constructive au processus d'évaluation de ce projet majeur pour notre société.

Le secteur L'Acadie-Beaumont : accessibilité et problématiques de circulation

Lorsqu'il est question d'implanter le CHUM dans la cour de triage Outremont, il faut voir que le projet actuel se situe essentiellement sur le territoire d'Outremont mais que ses impacts se feront ressentir bien au-delà de ses limites. En effet, l'accès au site se fera entre autres par des voies situées dans Mont-Royal, soit le boulevard l'Acadie, le chemin Rockland, la rue Jean-Talon et l'avenue Beaumont.

D'ailleurs, le secteur l'Acadie-Beaumont vit déjà des problématiques de circulation a peine à absorber le trafic actuel de la 15 (Autoroute des Laurentides) et de la 40

LE CHUM DANS LA COUR DE TRIAGE D'OUTREMONT : NOS PRÉOCCUPATIONS ET DES QUESTIONS QUI MÉRITENT D'ÊTRE ABORDÉES...

(Métropolitaine Ouest et Est). Il n'y a présentement pas de lien approprié pour diriger les véhicules qui cherchent à aller vers le sud (Centre-ville de Montréal), et ils se trouvent « bloqués » en arrivant sur la rue Beaumont. Il y a là un goulot d'étranglement, qui mène les voitures à emprunter Beaumont vers l'Ouest, pour ensuite utiliser le viaduc Rockland, menant vers un secteur résidentiel dans Outremont. Si le conducteur se dirige vers l'Est, alors il emprunte une rue Beaumont très étroite, et il vient s'ajouter au trafic déjà intense sur l'Avenue du Parc, vers le sud. C'est une problématique que nous avons déjà soulevée dans le cadre de la préparation du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal en 2003 et 2004, et du futur plan de transport de Montréal. Nous ne pouvons qu'anticiper que cette problématique sera amplifiée avec la pression additionnelle qu'amèneront les quelque 15,000 à 20,000 employés, étudiants, patients et visiteurs. Les hypothèses utilisées pour évaluer et répartir l'augmentation de la circulation sont-elles réalistes? À la lecture de l'étude CIMA+ dont nous avons obtenu copie, nous craignons que les scénarios présentés sous-estiment les impacts, entre autres quand au débordement de la circulation et des besoins de stationnement dans les rues locales résidentielles avoisinantes. Considérant les risques accrus de congestion dans ce secteur, les ambulances pourront-elles accéder au CHUM dans des délais acceptables aux heures de pointe? Et qu'en sera-t-il de la complémentarité entre les deux CHU et du délai de transfert d'un hôpital à l'autre?

La voie ferrée du CP : de nouvelles questions soulevées

En plus des questions relatives à la circulation automobile, rappelons que le secteur Beaumont est délimité au sud par la voie ferrée du CP. Sans être des spécialistes de la question, et après avoir pris connaissance du rapport Mulroney Johnson qui écartait le site du 6000 St-Denis à cause justement des risques associés à la présence de cette même voie ferrée, nous désirons souligner une double préoccupation à ce sujet. D'une part, ceci entraîne des risques sur la santé des patients s'il y avait un accident ferroviaire, et d'autre part cela devrait augmenter les coûts du projet à cause de la décontamination requise et du fait qu'il serait probablement nécessaire de relocaliser une partie de la voie ferrée. En effet, qu'advient-il de cette section de voie ferrée, « disparue » selon les plans du CHUM, laquelle est utilisée par le train de banlieue Blainville et pour le transport de produits chimiques vers des usines à papier? Si l'on veut conserver le service de ce train de banlieue et de transport de marchandises, à quel endroit serait-elle relocalisée, à quel coût, avec quels impacts et quels risques?

Le transport en commun : des besoins accrus

Une implantation du CHUM à Outremont/Ville Mont-Royal aura aussi un impact sur les besoins de transport en commun. La ligne bleue de métro qui dessert ce secteur dispose-t-elle de la capacité requise pour l'achalandage accru à la station l'Acadie? Sinon, quels seraient les coûts associés à la mise en service de wagons de métro additionnels?

Quels autres ajustements seraient envisagés pour améliorer la desserte et augmenter la capacité du transport en commun? Ville Mont-Royal a déjà fait des propositions pour un

**LE CHUM DANS LA COUR DE TRIAGE D'OUTREMONT :
NOS PRÉOCCUPATIONS ET DES QUESTIONS QUI MÉRITENT D'ÊTRE ABORDÉES...**

lien inter-modal train-autobus-mé debate, à partir de la gare Mont-Royal. Est-ce que cette proposition a été considérée? Comment pourrait-elle s'intégrer aux scénarios étudiés? Comment déterminer l'ensemble des frais associés au projet si on n'a pas fait participer les représentants des milieux directement touchés, et ainsi essayé d'élaborer les solutions les plus appropriées

Ville Mont-Royal : « model city » et cité-jardin

De manière générale, nous nous demandons comment un tel méga-projet pourra s'intégrer dans la trame urbaine déjà en place, tout en respectant les orientations du plan d'urbanisme, tant pour Montréal, pour Outremont et pour Ville Mont-Royal.

La création de Ville Mont-Royal, étroitement liée à l'histoire du Chemin de Fer, a aussi fait l'objet de références parce qu'il s'agit d'un modèle de planification urbaine incomparable. C'est une ville modèle, développée selon les plans de Frederic Todd, à partir d'un concept de cité-jardin qui fait la fierté de ses citoyens.

De plus, notre administration accorde beaucoup d'importance à l'élaboration de plans stratégiques et le développement d'une vision à long terme, pour encadrer l'évolution future de notre communauté. C'est ainsi qu'en 2001, il y a eu une démarche de planification du centre-ville de Mont-Royal, en concertation avec les citoyens, laquelle a mené à une revitalisation de ce secteur au cours des dernières années. De la même façon, en 2003, le secteur Beaumont a aussi fait l'objet d'un exercice de planification stratégique, ce qui a entre autres mené à la révision de notre réglementation d'urbanisme.

Nous jugeons évidemment primordial d'obtenir davantage d'information sur le projet du CHUM : quel sera l'envergure des immeubles construits? Combien d'étages comporteront l'hôpital, les facultés de l'Université de Montréal et les autres structures qui seront érigées? Quel sera l'impact visuel de ces installations? Qu'arrivera-t-il aux terrains situés dans le secteur Beaumont et pour lesquels les promoteurs du CHUM semblent envisager une autre vocation? Est-ce que ce projet pourra s'intégrer harmonieusement dans notre milieu, déjà construit, et en respectant les orientations déjà établies dans notre planification urbaine?

De plus, il est question d'élargissement de certaines rues et d'ouvertures de nouvelles. A-t-on identifié clairement les terrains et propriétés à exproprier pour ce faire? Notre cour de voirie à Ville Mont-Royal serait-elle touchée? Autant de questions importantes afin de pouvoir bien estimer les coûts et évaluer les impacts...

Le plan d'urbanisme de Montréal :

La Ville de Montréal vient d'adopter, en novembre 2004, son nouveau plan d'urbanisme. Celui-ci incorpore des orientations très claires concernant le Centre-Ville de Montréal,

**LE CHUM DANS LA COUR DE TRIAGE D'OUTREMONT :
NOS PRÉOCCUPATIONS ET DES QUESTIONS QUI MÉRITENT D'ÊTRE ABORDÉES...**

lesquelles incluent des actions visant à « assurer et soutenir la présence des grandes institutions d'enseignement et de santé au Centre » (Action 5.3). Parmi les moyens de mise en œuvre, on peut lire « inciter les hôpitaux universitaires, ainsi que leurs centres de recherches affiliés, à consolider et développer leurs activités au Centre ». De plus, il y est clairement indiqué que « les institutions... de santé contribuent de manière exceptionnelle... au développement économique et social de Montréal. Leur regroupement au Centre favorise la synergie entre les activités de recherche, d'enseignement et de prestation de services à la population. Il est également un facteur d'attraction pour une multitude de services connexes. »

Un autre extrait du Plan mentionne que « L'accès à ces établissements est grandement facilité par la qualité de la desserte en transport collectif (au Centre) . Leur localisation centrale offre un net avantage par rapport à une implantation dans des secteurs périphériques, généralement moins bien pourvus en infrastructures et souvent à caractère résidentiel, où leur présence générerait de nombreux inconvénients ».

On peut aussi y lire que « La Ville a à cœur l'évolution sereine des grandes institutions. Leur croissance, éminemment souhaitable, représente souvent un défi d'intégration au milieu environnant. Généralement de fort gabarit, les bâtiments institutionnels sont également de grands générateurs de déplacements et peuvent avoir des impacts indésirables sur les milieux de vie avoisinants ».

Comme vous pouvez le constater, avant même que nous exprimions nos propres préoccupations quand à la localisation du CHUM sur le site de la cour de triage d'Outremont, les mêmes questions ont déjà fait l'objet d'étude et d'analyse dans le cadre de l'élaboration du plan d'urbanisme. Les conclusions qui s'en dégagent illustrent bien qu'une implantation dans un secteur périphérique, moins bien pourvu en infrastructures et à caractère résidentiel ne semble pas appropriée, ou du moins pourrait générer de nombreux inconvénients auxquels il faudra apporter des mesures correctrices.

Le secteur du Centre-Ville de Montréal a bien besoin de nouveaux projets structurants, tel que le CHUM, alors que les secteurs touchés par une implantation dans la cour de triage n'ont pas demandé à ce qu'un tel projet s'y établisse.

Des investissements additionnels requis

Sans disposer de tous les détails, et tout en sachant que le dossier va continuer d'évoluer, il nous apparaît qu'un CHUM à Outremont va constituer un projet dont les coûts vont dépasser le budget accordé par le gouvernement du Québec, et représenter un fardeau financier bien plus élevé que celui d'un CHUM au centre-ville. En effet, il faudra d'abord procéder à l'achat de tous les terrains, appartenant à plusieurs propriétaires, et situés dans différents secteurs (Outremont, Ville Mont-Royal et autres), enlever les rails et effectuer la décontamination des sols à un niveau encore plus exigeant que si l'usage était résidentiel, le déplacement de voies ferrées, la construction de toutes les

**LE CHUM DANS LA COUR DE TRIAGE D'OUTREMONT :
NOS PRÉOCCUPATIONS ET DES QUESTIONS QUI MÉRITENT D'ÊTRE ABORDÉES...**

infrastructures routières et souterraines, l'élargissement de rues existantes, des expropriations, etc...

Par opposition, le site du centre-ville dispose déjà des infrastructures et voies d'accès requises. Les services de proximité sont déjà disponibles, tels plusieurs accès au transport en commun, les restaurants, hôtels et autres commerces nécessaires à proximité d'un centre de santé important. D'ailleurs les marchands actuels et futurs profiteraient de ce projet qui contribuerait à la redynamisation de ce secteur.

Conclusion

Nous ne sommes pas en mesure d'identifier de nous-mêmes quel serait le site le plus approprié pour le CHUM. Qu'il s'agisse du 1000 ou du 6000 Saint-Denis, ou encore du site de l'Hôtel Dieu qui refait surface, il n'est pas de notre ressort ni de notre expertise que de porter un tel jugement. Cependant, nous sommes préoccupés par les volets qui touchent nos compétences municipales, en particulier pour ce qui pourrait avoir un impact sur la qualité de vie des résidants des secteurs avoisinants, de l'intégration dans la trame urbaine existante, du respect de nos règlements d'urbanisme, de l'augmentation de trafic tant sur le réseau artériel que sur le réseau local, et des divers travaux d'infrastructures qui en découleront. C'est pourquoi nous réclamons davantage d'information et des consultations publiques, avant qu'une décision soit prise.

Nous espérons que la lecture de ce document vous aura permis de mieux saisir certaines des problématiques spécifiques au site de la cour de triage Outremont et que cela vous a sensibilisé à certains des enjeux qui nous préoccupent, et qui inquiètent entre autres les citoyens de Mont-Royal. Le CHUM est un projet majeur, avec des répercussions à long terme. Il est important de procéder à son étude de manière rigoureuse, transparente, systématique, sur la base de données complètes et précises, en identifiant clairement les objectifs visés et les critères utilisés et en évaluant l'ensemble de ses impacts.

Nous vous remercions pour l'attention que vous porterez à nos préoccupations et aux questions soulevées, en espérant que cela vous aidera à mieux réaliser votre mandat.

Suzanne Caron, mairesse de l'arrondissement Mont-Royal
90, avenue Roosevelt
Mont-Royal (Québec)
H3R 1Z5

Courriel : suzanne.caron@ville.mont-royal.qc.ca

Téléphone bureau : (514) 734-2914
Téléphone cellulaire : (514) 993-2744

F

April 2/03
 xc. J. Lacoste
 P. Lacoste
 (file C-2002-01
 2003-04-02)

L'étude des formes urbaines comme outil de design : l'exemple de Ville Mont-Royal

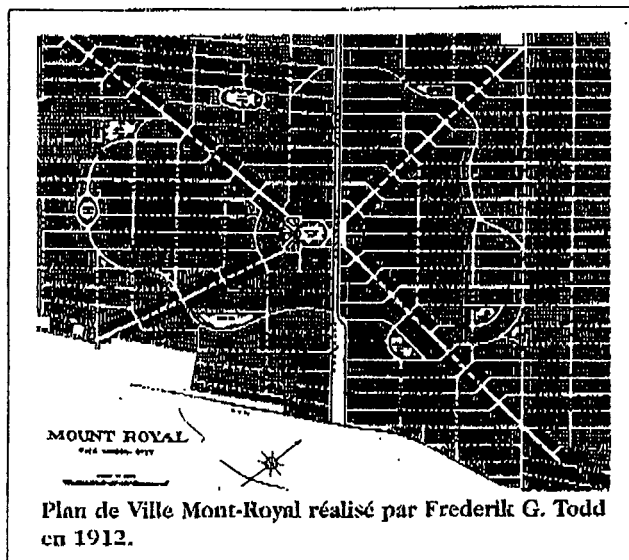
Par François Racine Ph.D., architecte + urbaniste, et Cécile Baird architecte, Atelier B.R.I.C.

Ville Mont-Royal est un exemple unique de composition urbaine au Québec. Il s'agit d'une opération immobilière, initiée par Henry Wicksteed, ingénieur en chef de la compagnie de chemin de fer Canadien Nord, devant permettre le financement du percement d'un tunnel à travers le mont Royal. Suite à l'acquisition et au remembrement de plusieurs lots agricoles, cette compagnie demande à un spécialiste, Frederick G. Todd¹ (1872-1948), urbaniste (town planner) et architecte de paysage, de réaliser un plan d'ensemble.

L'intérêt d'étudier cette ville nouvelle est de revenir aux sources d'une pratique de l'urbanisme qui se définit comme l'art de l'organisation spatiale des établissements humains. Les connaissances issues de l'analyse des formes urbaines au Québec peuvent informer et guider les interventions contemporaines.

Afin de bien saisir les tendances ayant influencé le concepteur de Ville Mont-Royal, il faut revenir sur les idées circulant au début du siècle, à la croisée des courants qualifiés par Françoise Choay, de progressistes et de culturalistes². Quatre préoccupations caractérisent le travail de Todd :

1. Un souci d'établir un degré de continuité avec les **modes traditionnels d'édification au Québec**;
2. Une révision de ces modes selon des **considérations fonctionnalistes du mouvement moderne**;
3. Une poursuite de **l'art de la composition urbaine** repris par le mouvement City Beautiful;
4. L'adoption du modèle anglais de la **banlieue jardin comme milieu de vie idéal** (garden suburb).



1. Le mode traditionnel d'édification au Québec

L'organisation spatiale des villes au tournant du XIX^e siècle est établie à partir d'une trame de voies orthogonale avec des constructions implantées à l'alignement des rues afin de définir l'espace public. L'ensemble de cette structure typique des faubourgs montréalais est issu du découpage initial des rangs agricoles. La logique de formation des faubourgs s'étale progressivement du sud vers le nord de Montréal. Le plan de Todd est partiellement en continuité avec cette tradition d'édification des faubourgs : il part d'une trame orthogonale avec des îlots résidentiels de formes allongées,

mais il la pivote de 90 degrés afin d'assurer un ensoleillement optimal.

2. Considérations fonctionnalistes du mouvement moderne

La trame du plan de Todd ajoute au mode de structuration des îlots traditionnels, des considérations de distribution équitable de la lumière, souci au centre de l'élaboration de la ville Radieuse de LeCorbusier. Todd ne va pas jusqu'à éliminer la ville traditionnelle mais propose des moyens pouvant améliorer les conditions de vie dans les agglomérations.

Un autre élément de la pensée fonctionnaliste, le transport collectif, est au centre de l'organisation spatiale de cette cité-satellite. Todd ne propose pas une cité linéaire qui longe une infrastructure ferroviaire comme celle imaginée par Soria y Mata en 1882. Le centre de Ville Mont-Royal est situé de part et d'autre d'un chemin de fer qui est enfoncé dans le sol. La gare, à proximité d'un viaduc, agit comme point focal de la structure urbaine.

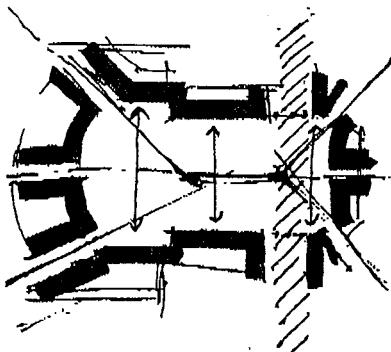
¹ Pour en savoir plus : ANSELIN V. (1995) : *Frederick G. Todd Architecte paysagiste : Une pratique de l'aménagement urbaine dans son époque 1900-1948*, Mémoire de maîtrise, Université de Montréal.

² CHOAY, F. (1965) : *L'urbanisme, utopie et réalité*, Éditions du Seuil, Paris

3. Art de la composition urbaine

Todd pulse aux sources de la tradition européenne afin de composer les espaces publics de cette cité. L'introduction d'une place autour de la gare et la superposition de deux boulevards diagonaux sur la trame orthogonale, structurent le plan. Les boulevards qui convergent vers un espace public central est une configuration empruntée à la tradition baroque d'aménagement urbain. Les sources de cette organisation urbaine en patte d'oie remontent au XVII^e siècle. La place du Peuple de Rome est le prototype de l'un des motifs des cités baroques : les voies rayonnantes dont la convergence est ordonnée par rapport à un foyer significatif. Cette place, au centre de laquelle nous retrouvons un obélisque, constitue la porte d'entrée à la ville sainte. Versailles est la version française et grandiose de cette configuration visant à mettre en perspective le château et, ce faisant, affirmant le pouvoir monarchique. Cette tradition baroque d'aménagement urbain a été introduite dès 1791 en Amérique avec le plan de Washington réalisé par Pierre Charles l'Enfant³. Ce motif a aussi été utilisé dans le plan de Chicago par Burnham en 1909. Nous pouvons imaginer l'attrait d'une telle figure urbaine pour une compagnie ferroviaire qui veut promouvoir un projet immobilier d'envergure. La connexion directe au centre-ville de Montréal par le train est un atout supplémentaire pour la commercialisation de cette cité-satellite.

Pour la ville modèle de Mont-Royal, c'est la gare et la place qui deviennent les éléments centraux de convergence des grands boulevards diagonaux Laird et Graham et des rues Cornwall et Portland, issues de la trame orthogonale. La forme même de la place centrale renvoie à un autre archétype par excellence de la période baroque, celui de la basilique. En effet, le XVII^e siècle consacre l'église comme le bien le plus noble que puisse posséder une cité. À Ville Mont-Royal, la place centrale rappelle, par son empreinte au sol, la forme basilicale avec ses trois parties, son parvis (partie commerciale à l'est), sa nef (aire récréative au centre) et son abside en hémicycle (jardin public à l'ouest).



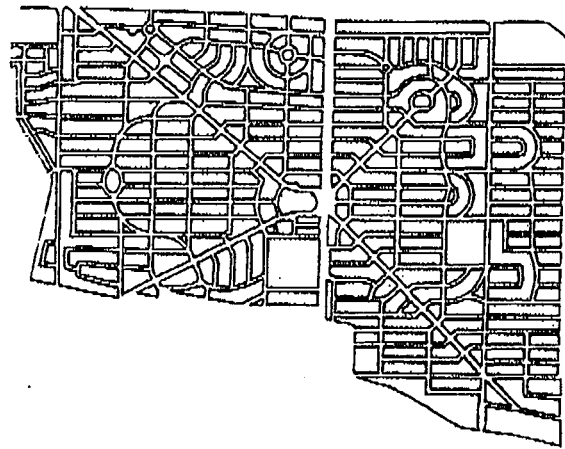
Croquis illustrant la composition de la place Connaught

Le plan de 1912 de la place Connaught montre que le découpage parcellaire de Todd se plie à cette forme idéale. L'étroitesse des parcelles suggère un front bâti continu de façades afin de bien circonscrire l'espace public. L'orthogonalité des parois de la place des Vosges à Paris et l'aspect curviligne du croissant Royal à Bath peuvent nous donner l'effet d'une telle disposition réalisée dans un contexte d'une intervention autoritaire du pouvoir monarchique sur le milieu urbain. À Ville Mont-Royal, les aléas économiques et fonciers ont donné une toute autre forme à la place Connaught. La place, telle que réalisée, est circonscrite par un ensemble d'immeubles mitoyens de deux à six étages à l'est et par un ensemble d'immeubles appartements isolés de quatre étages, du côté ouest. Il s'agit d'un conglomérat d'immeubles faubouriens des années vingt, d'immeubles locatifs des années cinquante et d'édifices récents.

4. La banlieue jardin comme milieu de vie idéal

Une autre influence dans le travail de conception et de structuration du tissu urbain de Mont-Royal est le modèle de la banlieue jardin anglaise (garden suburb)⁴. Cette influence est visible à deux niveaux. Premièrement, Todd ajoute un parkway au plan de la ville. Il s'agit d'une voie sinueuse tracée à l'image d'un sentier dans un jardin pittoresque. Les accidents, que ce tracé engendre dans la trame orthogonale, donnent l'occasion au concepteur d'aménager un chapelet de jardins de quartier.

Malheureusement, des modifications au plan de Todd ont été apportées dans les années soixante : La portion nord de la ville comporte une trame de rues courbes typique des lotissements suburbains. De plus, la continuité du tronçon nord-est du boulevard Laird est interrompue.

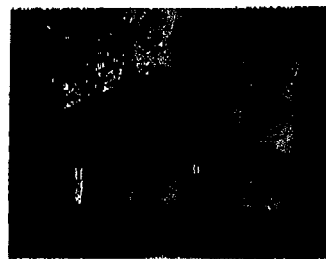


Le plan de Ville Mont-Royal tel que réalisé

³ MARGARET, A.M. (1979) : History of the city beautiful movement in Canada 1890-1930. Mémoire de maîtrise, École de planification régionale, Université de Colombie-Britannique.
⁴ Ce modèle se distingue de la cité-jardin puisque nous ne retrouvons pas les idéaux sociaux du modèle de Howard dont ceux de la propriété collective des terrains et la principe d'autosuffisance.

Regard sur le passé

Deuxièmement, Todd porte un soin particulier à la définition des voies publiques, ce qui confère une qualité à l'espace construit de la ville modèle. Les rues résidentielles ont une largeur de six mètres sur une emprise totale de 20 mètres. L'étroitesse de la partie carrossable de l'emprise donne l'impression au promeneur de traverser une grande allée de jardin. Malgré le renouvellement des typologies architecturales qui s'opère dans le temps, le gabarit typique des voies bordées par une plantation d'alignement demeure un facteur d'unité spatiale.

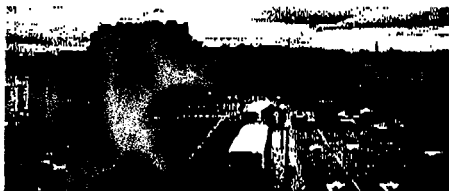


Maisons jumelées avec entrées latérales.



Maison isolée de type Arts & Crafts.

caractéristiques du plan de Todd ont été opérationnalisées dans le travail de conception des nouveaux aménagements. Le découpage parcellaire de Todd a servi d'élément ordonnateur et de liaison entre les trottoirs attenants aux commerces et la promenade plantée le long de la voie ferrée. La partie asphaltée a été minimisée à l'image des rues résidentielles de la ville. L'ajout de terre-pleins et d'une plantation d'alignement rétablit la figure des boulevards au centre-ville. De plus, le rétablissement de la bi-directionnalité des voies permet de clarifier la circulation automobile.



La portion est de la place Connaught avant les aménagements.



La place réaménagée.

L'étude des formes urbaines fournit aux urbanistes des outils de travail précieux permettant d'agir de façon lucide sur le tissu urbain existant. Elle permet également d'offrir des pistes de réflexion pour la définition de formes urbaines répondant aux problématiques actuelles d'aménagement. Ce travail de recherche doit se poursuivre dans l'avenir afin de mieux documenter les pratiques québécoises.

Rue résidentielle typique

L'architecture des premiers bâtiments, influencée par le mouvement *Arts and Crafts* anglais³, participe aussi à l'ambiance champêtre de cette ville. Les maisons, isolées ou jumelées, sont implantées à distance de la rue et exploitent les marges latérales avec des seuils d'entrées et une plantation généreuse. Cet aménagement traduit les idéaux de la banlieue jardin.

Mesures de sauvegarde et de mise en valeur de l'héritage de Todd

L'ensemble résidentiel de Mont-Royal constitue un héritage architectural que la municipalité tente de sauvegarder par un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)⁴. Ces mesures poursuivent la tradition de contrôle de la qualité architecturale initiée dès 1912. Le PIIA permet de gérer les transformations architecturales selon les caractéristiques typo-morphologiques relatives à chacune des phases de formation du cadre bâti en vue de conserver la cohésion de ces ensembles uniques.

En 2001, la municipalité a instauré avec le concours d'un comité de citoyens un programme particulier d'urbanisme (PPU) en vue de revitaliser la portion est de la Place Connaught. Les connaissances acquises par l'examen des

The Town of Mount-Royal is a unique example of urban composition in Quebec. It was created as the result of a real estate transaction spearheaded by Henry Wicksteed, chief engineer of the Canadian Northern Railway Company, in order to finance the development of a tunnel through Mount Royal. Following the acquisition and re-parcellation of thousands of acres of farmland, the company hired a town planner and landscape architect by the name of Frederick G. Todd⁵ (1872-1948) to draw up the master plans for the new town.

³ Ce courant s'oppose à la production industrielle et prône un retour à la culture manuelle artisanale.

⁴ ATELIER B.R.I.C. (2001) : *Plan d'implantation et d'intégration architecturale du tissu résidentiel de Ville Mont-Royal*, Services techniques, urbanisme et inspection, Ville Mont-Royal.

⁵ Pour un savoir plus : ASSELIN V. (1995) : *Frederick G. Todd Architecte paysagiste : Une pratique de l'aménagement ancrée dans son époque 1900-1948*, Mémoire de maîtrise, Université de Montréal.

Planning and building the corporate suburb of Mount Royal, 1910-1925

L. D. McCANN*

Department of Geography, University of Victoria, Canada

New models of urban planning, including the lofty design principles of City Beautiful architects and the comprehensive schemes of Garden City and Garden Suburb reformers, were introduced to Canada during the first decades of the twentieth century. Despite their widespread advocacy by professionals and civic-minded enthusiasts alike, the impact of these new models on the contemporary Canadian city was actually quite limited. However, selected principles of these models were used rather pragmatically in several locations, including the northwestern suburbs of Montreal where the Canadian Northern Railway built the Model City of Mount Royal, a corporate suburb that was planned, designed, and developed as a real estate venture to help offset the costs of building a railway tunnel into the centre of Montreal. This paper examines the process of city-building in Mount Royal during the town's formative years, from 1910 to 1925. It demonstrates how the idea for the town emerged as a speculative residential scheme at the height of the pre-First World War land boom; how the City Beautiful ideals of Frederick Law Olmsted, Jr and the Garden Suburb principles of Henry Vivian were introduced to Montreal during their visits there in 1910; and how, one year later, their ideas and other planning models converged and were incorporated to form the unique design for Mount Royal's urban plan by Frederick Todd, a protégé of the junior Olmsted and Canada's most prominent landscape architect of the early twentieth century.

Introduction

Without ideals there can be no civilization . . . We must be ready with our ideal of the small town of the future, and we must have the determination to make that ideal come true' [1].

By the early twentieth century, the residential landscape of the Canadian city had assumed its modern, largely segregated character. It was shaped by a host of complex and inter-related processes that included the new corporate ideology of building planned residential suburbs to house the expanding middle class. No Canadian city was exempt from these processes of change, nor the new suburban geography they created. Across Canada, debating meaningful alternatives of the suburban ideal took time to resolve; and in the process of becoming reality, acceptance of the modern and departure from the traditional

*Larry McCann has been a member of the Geography Department at the University of Victoria since 1992 where he teaches courses in historical urban geography and the development of planning thought. Previously he was Davidson Professor and Director of Canadian Studies at Mount Allison University. He has served on the Planning Committee of the National Capital Commission in Ottawa. His current research focuses on the impact of suburbanization, planning, and urban design on the changing social geography of the late 19th and early 20th century Canadian city.

was invariably fraught with difficulty and uncertainty – if only financial. When opposing values compete in search of an ideal, however, they sometimes converge as a separate reality. The result has the potential to reshape the cultural patterns of the city, forcing sudden, unforeseen, even progressive change.

This sort of change occurred in early twentieth-century Montreal, Canada's leading industrial and financial metropolis, where the population of the city and its suburbs had doubled since the turn-of-the-century to reach nearly 600 000 people on the eve of the First World War. Accompanying this growth, mounting urban problems such as traffic congestion and slum formation in the downtown core and wasteful, speculative development at the city's edge challenged both civic authorities and private interests to better accommodate the growing pains of the metropolis. In searching for suburban solutions, for example, public and private voices in Montreal argued extensively about the possibilities of new or satellite town formation on the expanding periphery of their city. Like C. B. Purdom's vision, the ideal for some was the co-operative Garden City; for others, a City Beautiful design; or for the speculator, the less imaginative, but efficient, gridiron plan. One outcome of this debate, which serves as the focus of this paper, was a hybrid pattern – corporation-inspired municipality, part Garden City, part Garden Suburb, all set within a City Beautiful frame that was first conceived in 1910 by the Canadian Northern Railway (CNoR) and incorporated by provincial legislation two years later as the Town of Mount Royal. Known popularly as the 'Model City' and occupying a site 'back of the Mountain', it was located within short commuting distance of downtown Montreal (Fig. 1). Today, the Town of Mount Royal is a well-planned, largely middle-class community of some 25 000 people. Having fended off Montreal's past annexation efforts and despite being surrounded by an ever-expanding metropolis, it remains an autonomous municipality. Examination of the city-building process in Mount Royal during its critical years of development from 1910 to 1925 provides a telling example of the search for the suburban ideal and the development of planning in early twentieth-century Canada [2].

Mount Royal and Canada's early twentieth-century housing boom

Mount Royal's origin in the fall of 1910 was surrounded by the frenzied speculation in land that accompanied the great housing boom experienced in all Canadian cities during the decade prior to the First World War. Following the economic downturn of the mid 1890s, the country experienced a great surge in immigration and population growth (Fig. 2). Between 1901 and 1911, as foreign newcomers, migrants, and others took up residence in both rural and urban areas, Canada's population climbed to just over 7.2 million, a decadal increase of some 1.8 million people, or 34%. At least two-thirds of this increase was urban, much of which was concentrated in the newly-forming towns and cities of the western and northern peripheries, but also, of course, in the older but again rapidly-expanding Industrial Heartland cities in Ontario and Quebec. In passing the half-million mark in the 1900s, Montreal's city population grew by some 47%, and its suburban neighbours at even higher rates [3].

To meet this population surge, there was tremendous speculation in land and

G

Plan d'urbanisme de Montréal

N O V E M B R E 2 0 0 4

Montréal 



Agenda de l'Assemblée générale de la Conférence internationale
des maires et bourgmestres de l'Amérique latine et des Caraïbes
du 15 au 17 juin 2002

Sommet de Montréal, juin 2002

Introduction

LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA VERSION PRÉLIMINAIRE DU PLAN D'URBANISME

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a été chargé par le conseil municipal, en avril 2004, de mener la consultation de la version préliminaire du Plan d'urbanisme.

L'OCPM a tenu dix séances d'information dans autant de secteurs de la ville, du 17 mai au 16 juin, attirant environ 1 000 participants. Quelque deux cents personnes ou représentants d'organismes ont ensuite présenté leurs opinions et commentaires au cours des séances d'audiences publiques du 21 au 29 juin.

Le rapport de la commission de l'OCPM chargée de l'examen du projet de Plan d'urbanisme a été rendu public le 12 octobre 2004.

Le site Internet de l'OCPM présente tous les documents relatifs à la consultation publique du Plan d'urbanisme à l'adresse www.ocpm.qc.ca

Le Plan d'urbanisme est le fruit d'une démarche de planification et de concertation amorcée au Sommet de Montréal de juin 2002. Le Plan d'urbanisme présente la vision d'aménagement et de développement du territoire de la Ville de Montréal ainsi que les mesures servant à mettre en œuvre les orientations et les objectifs qui en découlent.

Le Plan traite à la fois des enjeux pan-montréalais et des particularités distinctives des 27 arrondissements, reflets de l'identité aux multiples facettes de Montréal. En effet, la personnalité de cette grande ville nord-américaine se traduit de différentes façons dans chaque arrondissement, lui procurant une couleur locale distincte. Montréal, métropole culturelle et économique du Québec, au cœur d'une agglomération de plus de trois millions d'habitants, a su développer une qualité de vie enviable.

Le présent document est le produit d'un étroit arrimage entre les arrondissements et les divers services municipaux. Il correspond donc à un jalon de première importance dans la construction de la nouvelle Ville de Montréal, créée le 1^{er} janvier 2002. De plus, l'élaboration du Plan fait appel à la participation de représentants des gouvernements et des partenaires externes. Le processus de consultation publique a en outre permis aux Montréalais de faire valoir leur point de vue quant à l'aménagement et au développement de leur ville et de leur arrondissement.

LE CALENDRIER D'ÉLABORATION ET DE SUIVI DU PLAN D'URBANISME

Juin 2002

- Sommet de Montréal

Juin 2002 – Mars 2004

- Élaboration de la version préliminaire du Plan d'urbanisme
- Tenue du concours d'idées du Plan d'urbanisme
- Validation auprès de la délégation du Sommet et des partenaires externes
- Démarche de concertation sur les enjeux locaux dans chacun des arrondissements

Avril 2004

- Adoption par le conseil municipal de la version préliminaire du Plan d'urbanisme

Mai – Juin 2004

- Consultation publique sur la version préliminaire du Plan d'urbanisme, menée par l'Office de consultation publique de Montréal

Octobre 2004

- Dépôt du rapport de consultation publique
- Finalisation du Plan en conséquence

Novembre 2004

- Adoption du Plan d'urbanisme par le conseil municipal

Janvier – Décembre 2005

- Intégration des chapitres d'arrondissement au Plan d'urbanisme
- Adoption des règlements de concordance par les conseils d'arrondissement

2005 – 2007

- Élaboration de la planification détaillée des secteurs stratégiques

Annuellement

- Étude publique du bilan de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme par une commission du conseil municipal

objectif

Confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes

LE PORT DE MONTRÉAL EN QUELQUES LIGNES :

- Une situation géographique unique sur le continent nord-américain.
- Le premier port à conteneurs de la côte est du continent pour tout le trafic de l'Atlantique Nord.
- Plus d'un million de conteneurs manutentionnés annuellement.
- Les terminaux à conteneurs parmi les plus productifs au monde en fonction de l'espace disponible.

La Ville de Montréal confirme le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes (voir carte 2.2.5). À cet égard, le Plan vise à accroître l'accessibilité et la desserte des secteurs d'emplois générateurs de mouvements de marchandises.

L'intermodalité : un des atouts majeurs de Montréal

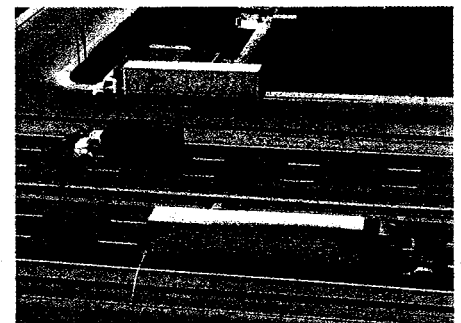
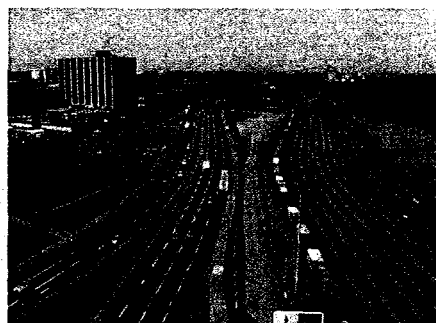
Le rôle stratégique de Montréal a évolué jusqu'à se hisser au rang de plaque tournante du transport des marchandises, particulièrement entre l'Europe et l'Amérique du Nord, grâce à l'efficacité de ses connexions intermodales. Ce rôle confère à Montréal un atout majeur dans un contexte d'échanges internationaux favorisant la concurrence entre les métropoles.

L'accessibilité et la qualité des services internationaux de transport de marchandises représentent des facteurs de localisation tant pour les industries manufacturières exportatrices que pour le secteur de la distribution de marchandises.

Le port de Montréal est l'élément structurant du transport des marchandises à Montréal. Les grands réseaux ferroviaires pancanadiens, l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et le développement du réseau autoroutier reliant la ville à l'ensemble de l'Amérique contribuent, avec le port, à soutenir le rôle de Montréal à titre de plaque tournante du transport des marchandises.

L'intermodalité, clé de la logistique moderne liée au transport des marchandises, constitue l'un des facteurs permettant à Montréal de maintenir un rôle international. Par un ensemble de procédés, elle permet de supprimer les ruptures d'un mode de transport vers un autre.

La présence dans le port de Montréal de plus de 100 kilomètres de voies ferrées, directement situées sur les quais de déchargement et sur tous les terminaux à conteneurs, offrant ainsi une plus grande efficacité intermodale, favorise grandement Montréal par rapport à ses concurrents. Ces voies sont directement raccordées aux réseaux ferroviaires du Canadien Pacifique (CP) et du Canadien National (CN), transporteurs continentaux, consolidant le positionnement de Montréal. Rares sont les villes qui peuvent bénéficier d'une telle intégration.



Au cours des vingt dernières années, la mondialisation des échanges commerciaux, les accords de libre-échange, les nouvelles cadences de production et l'apparition de nouveaux besoins de livraison (juste à temps) ont transformé l'industrie du transport des marchandises.

Ces changements ont eu pour effet d'accroître les flux de marchandises entre les régions et les pays. Cette tendance, observée à Montréal, devrait se maintenir encore plusieurs années. Cela se traduit, entre autres, par une augmentation importante du nombre de camions circulant sur le réseau routier municipal, créant par le fait même une pression accrue sur ses coûts de maintien et de réhabilitation.

À Montréal, le secteur des transports est responsable en grande partie de la production des gaz à effet de serre et constitue une activité génératrice de nuisances au sein des milieux de vie. Dans une perspective de réduire ces émissions et d'améliorer la qualité de l'air, la Ville favorise l'intermodalité entre divers modes de transport des marchandises.

Les besoins de l'industrie

Les compagnies ferroviaires disposent de tout l'espace nécessaire à leurs activités. Dans cet esprit, en raison de son potentiel de mise en valeur, le Plan confirme l'affectation résidentielle du triage Outremont.

Certains corridors ferroviaires servent au transport des personnes et des marchandises. La croissance des activités liées au transport des marchandises limite, le long de certains corridors, la possibilité d'accroître l'offre de service en ce qui a trait au réseau de trains de banlieue.

Quant à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, il possède d'importants espaces résiduels suffisant à ses besoins d'expansion.

La situation est tout autre pour le port de Montréal. Son expansion est limitée et, en raison de la croissance du trafic de conteneurs demandant plus d'espace pour l'entreposage, la manutention et le transbordement, le Port est en constante recherche de nouvelles aires de manœuvre. Ce manque d'espace exige une plus grande efficacité des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières.

Par ailleurs, la concurrence a incité les transporteurs routiers à augmenter les charges des véhicules et, par conséquent, à accroître les dimensions des semi-remorques. Cela a eu pour effet, notamment dans les anciens secteurs industriels, d'obliger les camionneurs à effectuer des manœuvres sur la voie publique, créant des entraves à la circulation et à la sécurité des autres véhicules ainsi qu'à celle des piétons.



2.3

Un Centre prestigieux convivial et habité

Le Centre est cette partie familière de Montréal comprenant son cœur historique, ses anciens faubourgs et les secteurs qui leur sont adjacents. Il regroupe l'essentiel des grandes fonctions métropolitaines vers lesquelles convergent les infrastructures de transport collectif, ferroviaire et routier. Malgré l'importance de son rayonnement, son territoire, relativement restreint, peut aisément être parcouru à pied (voir carte 2.3.1).

Premier pôle d'emplois de l'agglomération, le Centre est aussi la principale place d'affaires du Québec. Il compte une soixantaine d'organisations internationales prestigieuses qui contribuent au rayonnement de Montréal à l'étranger : l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Association du transport aérien international, l'Agence mondiale antidopage, le Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, etc.

Grâce à ses universités, à ses cégeps et à ses hôpitaux, le Centre est aussi un pôle majeur d'enseignement supérieur et de recherche. Il est également le lieu où se déroulent la plupart des grandes manifestations culturelles ou médiatiques du Québec. Il compte de nombreuses entreprises publiques et privées de production et de diffusion culturelle, dont celles regroupées au sein de la Cité des Ondes, et constitue l'un des endroits les plus fréquentés par la clientèle touristique.

Vivants et animés, les multiples secteurs du Centre ont leur personnalité propre et font de sa fréquentation une expérience stimulante. La plupart de ces secteurs sont également des milieux de vie. Le caractère habité du Centre contribue ainsi au maintien de l'activité après la fermeture des bureaux et des commerces.

En plus de former les limites naturelles du Centre, le mont Royal et le fleuve le dotent d'une toile de fond exceptionnelle, indissociable de son image. Le Havre, qui s'étend du pont Champlain au pont Jacques-Cartier et englobe les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame ainsi que le Vieux-Port, est la fenêtre du Centre sur le Saint-Laurent. Ses constituantes, de même que le mont Royal, feront l'objet d'une planification détaillée dont le Plan pose les premiers jalons au chapitre 4.

Le Centre de Montréal bénéficie de précieux atouts : son prestige, son caractère habité et sa convivialité. Le Plan articule son développement autour de trois objectifs qui mettent de l'avant ces particularités et visent leur renforcement :

5 Accroître la vocation métropolitaine, nationale et internationale du Centre.

6 Accroître le dynamisme résidentiel du Centre.

7 Renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du Centre.

L'environnement bâti du Centre, dense et varié, est une riche évocation de l'histoire de la ville et de son identité. Il reflète aussi, de façon générale, la convivialité qui caractérise la société montréalaise. En tirant parti de ces éléments patrimoniaux et identitaires, la consolidation du cadre bâti du Centre permettra de le doter d'une organisation et d'une image plus fortes, d'accroître sa cohésion et, ainsi, de renforcer son attrait.

Le développement du Centre, et la forme qu'il prendra, est au cœur des grands enjeux auxquels Montréal et sa région font face en ce début de siècle. La consolidation de ses activités s'inscrit ainsi dans la perspective d'un développement durable et d'une utilisation plus efficace des infrastructures existantes. La vitalité économique de l'agglomération dépend de sa capacité à renforcer les attraits du Centre de façon à y attirer de nouveaux emplois et à renforcer sa vocation internationale.

La volonté d'accroître le nombre de ménages à Montréal est pour sa part fortement tributaire de l'aptitude qu'aura la Ville à concrétiser le fort potentiel résidentiel du Centre. La Ville doit assurer à ces ménages un milieu agréable à vivre, avec tous les services complémentaires à l'habitation que cela comporte.

objectif

Accroître la vocation métropolitaine, nationale et internationale du Centre

Le prestige du Centre de Montréal s'affirme à travers les fonctions métropolitaines, les institutions et les organismes internationaux qui y sont établis. Il s'exprime aussi par la qualité et l'ampleur de ses activités commerciales et culturelles. Ces activités sont soutenues par un réseau efficace d'infrastructures, notamment en matière de transport collectif, et par des équipements, tel le Palais des congrès, conçus pour répondre aux besoins d'une grande agglomération.

L'attrait du Centre tient en grande partie à l'animation résultant de la variété et de l'intensité des fonctions qui y sont présentes. Le rapprochement des bureaux, des commerces, des hôtels et des grands équipements culturels, institutionnels et récréatifs compose ainsi un milieu au dynamisme peu commun parmi la plupart des métropoles de taille comparable.

Montréal a su opérer un virage en faveur d'une économie comptant plus d'emplois à haut contenu de savoir. Sa performance dans les secteurs des services aux entreprises, de la haute technologie ainsi que des arts et des médias en témoigne de façon éloquent. Le dynamisme du Centre a largement contribué à cette performance qui a permis d'améliorer l'aspect de certaines de ses parties. Mentionnons la Cité Multimédia, dans le faubourg des Récollets, qui a aussi largement contribué à la revitalisation de la partie ouest du Vieux-Montréal. Dans la même veine, l'aménagement du Quartier international a permis de rétablir des liens entre le Centre des affaires et l'ancien quartier financier de la rue Saint-Jacques.

La vigueur des institutions, en particulier celles de recherche, et la qualité du milieu de vie sont désormais déterminants quant à l'attrait qu'exerce une métropole.

L'encadrement naturel exceptionnel du Centre, son patrimoine bâti, son caractère convivial et, surtout, la richesse et le caractère particulier de sa vie culturelle en font un pôle touristique majeur contribuant au rayonnement de Montréal et du Québec à l'étranger.

Montréal bénéficie ainsi d'une situation enviable à bien des égards. Cependant, plusieurs activités restent à consolider au Centre, tandis que d'autres sont appelées à évoluer de manière importante au cours des années à venir.

Le Plan cible en particulier le maintien et le développement harmonieux de cinq grandes catégories d'activités dont le Centre tire sa vitalité, à savoir les activités :

- de bureau;
- commerciales;
- institutionnelles;
- touristiques;
- culturelles.



action 5.3

assurer et soutenir la présence des grandes institutions d'enseignement supérieur et de santé au Centre

LES PRINCIPALES INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE SANTÉ DU CENTRE :

- l'Université du Québec à Montréal, l'Université Concordia, l'Université McGill et l'École de technologie supérieure;
- le Centre universitaire de santé McGill, incluant l'Hôpital Royal-Victoria, l'Hôpital général, l'Hôpital pour enfants, l'Institut neurologique et l'Institut thoracique;
- le Centre hospitalier de l'Université de Montréal, incluant l'Hôtel-Dieu, l'Hôpital Notre-Dame et l'Hôpital Saint-Luc;
- l'Institut de recherches cliniques.

Les institutions d'enseignement supérieur et de santé contribuent de manière exceptionnelle, notamment par leur apport à l'économie du savoir, au développement économique et social de Montréal.

Leur regroupement au Centre favorise la synergie entre les activités de recherche, d'enseignement et de prestation de services à la population. Il est également un facteur d'attraction pour une multitude de services connexes. Le voisinage des grands hôpitaux est ainsi marqué par la présence de laboratoires médicaux, de centres de recherche et de cliniques spécialisées.

L'accès à ces établissements est grandement facilité par la qualité de la desserte en transport collectif. Cette localisation possède aussi un net avantage sur une implantation dans des secteurs périphériques, généralement moins bien pourvus en infrastructures et souvent à caractère résidentiel, où leur présence générerait de nombreux inconvénients.

La Ville a à cœur l'évolution sereine des grandes institutions. Leur croissance, éminemment souhaitable, représente souvent un défi d'intégration au milieu environnant. Généralement de fort gabarit, les bâtiments institutionnels sont également de grands générateurs de déplacements et peuvent avoir des impacts indésirables sur les milieux de vie avoisinants.

Plusieurs propriétés institutionnelles du Centre se situent au sein d'ensembles patrimoniaux de grande valeur. C'est le cas notamment de celles établies sur les flancs du mont Royal. Leur croissance doit ainsi non seulement répondre à des considérations d'ordre architectural ou fonctionnel, mais aussi témoigner d'un respect pour le patrimoine naturel et bâti de même que pour le paysage.

La Ville privilégie le maintien et l'expansion des grandes institutions au Centre. Elle préconise à cette fin une approche permettant d'anticiper leurs besoins afin, notamment, d'éviter les situations où celles-ci devraient y répondre hâtivement en ayant, par exemple, recours aux pouvoirs d'expropriation dont elles disposent.

Dans le contexte de la construction du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur une partie du site Glen, la Ville privilégie pour les bâtiments du Centre amenés à changer de vocation leur utilisation à des fins institutionnelles ou publiques.

Moyens de mise en œuvre

- Confirmer le Centre en tant que lieu privilégié pour accueillir les institutions d'envergure métropolitaine ou internationale.
- Préconiser une démarche de planification concertée avec les partenaires institutionnels (voir objectif 10).
- Favoriser la consolidation et le développement au Centre des activités des hôpitaux universitaires et des centres de recherches qui leur sont affiliés; advenant l'abandon de certains bâtiments par les centres hospitaliers universitaires, privilégier leur réutilisation à des fins institutionnelles ou publiques.



objectif

Favoriser l'aménagement
de secteurs d'emplois
institutionnels bien intégrés
dans la ville

Montréal bénéficie d'un éventail varié d'ensembles institutionnels générateurs d'un grand nombre d'emplois (voir carte 2.4.1) liés aux domaines de la santé, du sport, de la culture et de l'enseignement supérieur. Le Schéma des secteurs d'emplois identifie les principaux secteurs institutionnels constitués de ces grands ensembles.

La Ville privilégie le maintien et l'expansion des grandes institutions au sein des milieux où elles sont établies et sur lesquels elles rayonnent, notamment au Centre de Montréal (voir objectif 5). Leur développement contribue au renforcement des activités d'emplois et soutient une utilisation plus intensive des infrastructures existantes, notamment du transport collectif.

Reconnaissant le dynamisme de ces activités institutionnelles et leur contribution au rayonnement de Montréal, elle entend soutenir leur développement et favoriser l'aménagement d'ensembles institutionnels bien intégrés dans la ville.



4.2

Abords des voies du CP

Orientations générales

- Consolider et diversifier les activités d'emplois et, à certains endroits, envisager une requalification à des fins résidentielles
- Confirmer les activités ferroviaires des voies du Canadien Pacifique et améliorer l'accessibilité aux différentes parties du secteur
- Intensifier et diversifier les activités aux abords des stations de métro



Problématique

Les abords des voies du CP présentent un visage très hétérogène. Au cours des vingt dernières années, les activités industrielles y ont subi un déclin et certaines parties du secteur ont ainsi connu une conversion graduelle à des fins résidentielles, commerciales ou institutionnelles. En plus de générer des nuisances, la présence d'une importante voie ferrée confère au secteur une visibilité restreinte ainsi qu'une accessibilité plutôt limitée. Cependant, il offre un important potentiel de réutilisation et de mise en valeur, compte tenu notamment de sa situation centrale et de la disponibilité de terrains et de bâtiments. Un exemple éloquent est le triage Outremont qui offre un excellent potentiel de réutilisation à des fins résidentielles.

L'ensemble du secteur présente un problème important de cohabitation entre les activités industrielles et les milieux de vie. En effet, la présence de quais de chargement, d'aires d'entreposage et de stationnements extérieurs, ainsi que l'absence d'aménagement paysager, ne contribuent aucunement à l'intérêt visuel du secteur et créent ainsi des irritants permanents. Par ailleurs, la dimension variée des lots, la diversité des implantations et la multiplicité des volumétries des bâtiments complexifient l'éventuelle requalification du secteur.

La présence de la voie ferrée ne facilite certes pas les déplacements locaux de part et d'autre de ce corridor de transport. En plus de constituer un milieu hostile aux piétons et aux cyclistes, les tunnels et les viaducs routiers contribuent à une concentration forcée de la circulation des automobiles et des véhicules lourds sur certaines artères ou rues locales. De plus, la voie cyclable de la Route verte, située aux abords de l'axe ferroviaire, se termine abruptement dans le secteur alors qu'elle pourrait se prolonger jusqu'à la rivière des Prairies.

Fort heureusement, le secteur est desservi par de nombreuses stations de métro. Leurs abords devraient être mis à profit dans le cadre d'une éventuelle requalification de certaines parties du secteur. Le terminus d'autobus de l'arrondissement de Mont-Royal pourrait d'ailleurs être déménagé aux abords de la station de métro Acadie où une intensification et une diversification des activités sont prévues. De plus, l'implantation possible d'un système léger sur rail dans l'axe de l'avenue Du Parc faciliterait la requalification de cette partie du secteur.

Balises d'aménagement

- 1 Requalifier les abords du corridor ferroviaire par l'implantation d'activités compatibles à celui-ci.
- 2 Favoriser la préservation d'anciens édifices industriels offrant une possibilité de recyclage.
- 3 Favoriser la construction résidentielle sur certaines parties du secteur, notamment sur le triage Outremont, en continuité avec le milieu bâti existant et en prévoyant l'aménagement d'une zone tampon adéquate avec le corridor ferroviaire.
- 4 Revoir la grille de rue et l'aménagement de certaines parties du secteur en fonction des usages envisagés.
- 5 Atténuer les nuisances générées par les activités ferroviaires sur les milieux de vie adjacents par l'application de mesures d'atténuation.
- 6 Envisager le déménagement des entreprises générant des nuisances majeures dans les milieux de vie, notamment lorsque les mesures d'atténuation apparaissent insuffisantes.
- 7 Élaborer un plan de circulation dans le but d'améliorer l'accessibilité au secteur et de favoriser, notamment, les déplacements piétonniers nord-sud.
- 8 Revoir l'aménagement du domaine public (rues, trottoirs, éclairage) afin de répondre adéquatement aux besoins inhérents des diverses fonctions.
- 9 Renforcer la vocation cyclable de l'axe ferroviaire, notamment en complétant la voie cyclable de la Route verte.
- 10 Soutenir, par des outils réglementaires appropriés, l'intensification et la diversification des activités aux abords des stations de métro (Outremont, Acadie, Rosemont, Parc et De Castelnau).
- 11 Étudier la possibilité de déménager le terminus d'autobus du centre de l'arrondissement de Mont-Royal vers les abords de la station de métro Acadie.
- 12 Planifier le réaménagement des abords de l'avenue Du Parc en fonction de l'implantation d'un système léger sur rail.

TRANSPORT DES MARCHANDISES
Abandon du triage ferroviaire

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Diversification et intensification
des activités aux abords de la station de métro

PATRIMOINE BÂTI
Protection et mise en valeur
de l'ensemble de l'arrondissement

SECTEUR D'EMPLOIS INSTITUTIONNELS
Consolidation des activités

QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT
Atténuation des nuisances liées au bruit

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Secteur à transformer propice à un développement
résidentiel

SECTEUR D'EMPLOIS DIVERSIFIÉS
Requalification du secteur et diversification des activités

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Soutien à la vitalité commerciale

TRANSPORT COLLECTIF
Système léger sur rail à l'étude
(dans l'axe de l'avenue Du Parc)

PATRIMOINE BÂTI ET NATUREL
Protection et mise en valeur de
l'arrondissement historique et naturel
du mont Royal

0 250 500 m
Novembre 2004

La synthèse des orientations pan-montréalaises

Arrondissement d'Outremont

Plan d'urbanisme

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

H

Position		

CHUM: fera-t-on fi de la planification urbaine?

Trop souvent, les actes de planification dans la grande région de Montréal ont été et sont encore des actes manqués

LUC-NORMAND TELLIER

Directeur du département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM et vice-président de l'APERAU internationale (Association pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et en urbanisme)

La saga du CHUM se poursuit. Après s'être fait annoncer la construction de l'hôpital universitaire francophone au 6000 Saint-Denis, dans le quartier Rosemont-Petite-Patrie, puis après avoir entendu le rapport d'un comité particulièrement prestigieux qui concluait que la localisation optimale du CHUM se trouvait dans la zone de l'hôpital Saint-Luc, voilà que les Montréalais apprennent que certains des personnages les plus influents de notre ville tirent les ficelles en coulisse pour amener le gouvernement du Québec à localiser le CHUM à Outremont, dans une cour de triage du Canadien Pacifique.

Tout cela se déroule en très haut lieu, le plus souvent derrière des portes closes, totalement en dehors du processus en cours de l'adoption du plan d'urbanisme de la nouvelle Ville de Montréal.

Ce plan a donné lieu à un concours d'idées qui s'est déroulé de novembre 2002 à juin 2003, puis à une vaste consultation publique, du 17 mai au 22 juin 2004. Ceux qui croyaient que, dans notre ville, l'adoption de plans d'urbanisme allait changer les façons de procéder peuvent aller se rasseoir.

L'idée même de planification urbaine semble aussi mal en point aujourd'hui qu'elle pouvait l'être lorsque tant d'erreurs passées ont été faites: par exemple, lorsqu'on a décidé de localiser le Stade olympique trop loin du centre, lorsqu'on a décidé de localiser Mirabel si loin de Dorval et de mal relier les deux aéroports, lorsqu'on a décidé de raser le quartier Sainte-Marie pour y construire Radio-

Canada, lorsqu'on a décidé de faire de l'autoroute Ville-Marie une autoroute qui débouche sur rien et de l'autoroute 25 une autoroute qui commence nulle part, lorsqu'on a décidé de ne pas faire le lien entre l'autoroute 30 de l'acier aboutissant à Sorel et l'autoroute 40 passant tout près, à Berthierville.

La liste des exemples de ce type peut s'allonger encore et encore. Beaucoup trop souvent, les actes de planification dans la grande région de Montréal ont été et sont encore des actes manqués. La recherche d'un «plan», d'un projet cohérent s'étendant sur des décennies, se bute chaque fois aux brillantes idées spontanées des puissants de notre ville, de notre Etat provincial ou de l'Etat fédéral.

Une cité qui existe déjà

Aujourd'hui, c'est le recteur de l'Université de Montréal qui rêve de faire naître une «cité du savoir et de la santé». Or cette cité existe déjà, et il suffirait de fort peu de choses peu coûteuses pour la mettre en valeur au bénéfice de tous. Dès 1986, il m'a été donné de mettre en évidence l'existence d'un axe linéaire providentiel reliant la tour de l'île Sainte-Hélène et la croix du Mont-Royal, axe le long duquel les principales institutions de haut savoir de notre ville se sont inconsciemment localisées.

Ainsi, dans le domaine de la santé, on trouve le long de ce corridor les facultés de médecine de McGill et de l'Université de Montréal ainsi que les

hôpitaux Saint-Luc, Thoracique, Royal Victoria, Hôtel-Dieu et Sainte-Justine. La distance à vol d'oiseau qui sépare la faculté de médecine de l'Université de Montréal et l'hôpital Saint-Luc n'est que de cinq kilomètres (comparativement à 2,5 kilomètres pour le site envisagé par le recteur Lacroix).

Bien plus, dans le domaine du savoir, l'axe en question traverse les Archives du Québec (sur l'ancien campus des HEC, rue Viger), le campus de l'UQAM (qui est en bonne partie l'ancien campus de l'Université de Montréal), l'ancienne Ecole d'architecture, le campus de McGill, le campus de l'École polytechnique, le campus de l'Université de Montréal ainsi que celui du collège Jean-de-Brébeuf. Tout à fait à proximité de cet axe, soit à quelques minutes et même à quelques secondes à pied, on retrouve Radio-Canada, la Nouvelle Bibliothèque, la Place des Arts et le cégep du Vieux-Montréal. Encore plus à l'ouest, l'axe conduit directement au parc de haute technologie de l'arrondissement Saint-Laurent, où il coïncide avec l'avenue Albert-Einstein.

Il suffirait de favoriser les déplacements, surtout piétonniers, le long de cet axe pour que Montréal se retrouve, au cœur même de la cité, avec un grand campus unique au monde réunissant trois grandes universités parlant deux des principales langues internationales. Cela n'exigerait aucun déplacement de voies ferrées, aucune opération de décontamination, aucune perturbation du réseau des trains de banlieue et aucun déclassement d'hôpitaux universitaires existants.

Cet axe qui relie l'ancien campus de l'Université de Montréal au nouveau s'inscrit dans la logique historique de cette institution de haut savoir. Puissent ses dirigeants actuels s'en rendre compte.

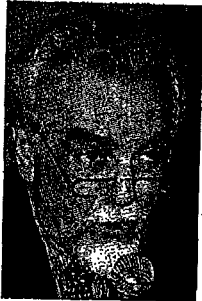
Les universités montréalaises ont trop longtemps envisagé leur avenir en termes de concurrence acharnée. Et si l'heure était venue de chercher à les unir grâce à l'urbanisme?

Position		

Une solution du siècle dernier

L'idée d'un CHUM à la cour de triage d'Outremont ne correspond pas aux besoins de Montréal

JEAN-CLAUDE MARSAN



L'auteur est architecte et urbaniste, professeur titulaire et ancien doyen de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal.

Dans le dossier des mégahôpitaux, la compétition entre l'Université de Montréal et McGill risque d'occulter des enjeux fondamentaux : le bien-être du patient, les tendances d'avenir de la médecine et l'aménagement souhaitable de la métropole, sans parler des capacités économiques réelles du Québec. Car ce qui semble importer désormais pour certains intervenants, c'est que l'Université de Montréal se dote d'un CHU encore plus spectaculaire que celui de McGill, rien de moins qu'une « cité du savoir et de la santé ».

L'Université de Montréal rechigne à installer son CHUM sur le site de l'hôpital Saint-Luc tel que recommandé par la commission Mulroney-Johnson pour deux raisons principales. Ce site est complexe et petit en regard du programme à satisfaire et le secteur est associé à l'UQAM, laquelle s'intéresse également aux sciences de la santé. L'Université de Montréal se voit mal développer un équipement majeur sur le terrain de sa rivale.

Sa réticence est d'autant plus forte qu'elle a quitté dans les années 1920 ce même secteur des rues Saint-Denis et Sainte-Catherine pour celui de la montagne. Sans doute ce déménagement était-il davantage compréhensible à l'époque, l'université étant alors perçue comme une institution réservée à l'élite, influencée au surplus par le modèle américain des campus pittoresques. Mais, depuis, la donne a changé : l'université s'adresse à tout le monde et, dans une agglomération de la taille de l'agglomération montréalaise, performe mieux là où se concentrent les personnes, les entreprises de services et les idées, à savoir au centre-ville. McGill y est restée, l'UQAM s'y est installée, même Concordia a délaissé en bonne partie son campus de l'ouest de l'île pour se rapprocher de ce noyau dynamique, récupérant notamment à cette fin le couvent des soeurs Grises. Est-ce que l'Université de Montréal ne devrait pas profiter de ce projet de super-hôpital pour se rapprocher du centre-ville au lieu de s'en éloigner encore davantage ?

Position		

L'université doit être le lieu de la réflexion et de l'esprit critique. Or le projet de la cour de triage d'Outremont est développé dans le secret, sans débat. Pourtant il soulève des questions qui concernent tout le monde.

Une première question a trait aux tendances d'avenir en médecine. Selon Richard Smith, éditeur sortant du *British Medical Journal*, la médecine serait appelée à changer davantage au cours des deux prochaines décennies qu'aux cours des deux précédents millénaires, métamorphose portée entre autres par des progrès incessants en science et en technologie. Métamorphose soutenue également par une nouvelle façon d'aborder la santé, comme l'indique le Dr Claude Roy : « le système de santé autrefois centré sur le professionnel de la santé le sera désormais sur le patient et tiendra compte aussi bien de sa santé physique que de sa santé psychologique, sociale, personnelle et spirituelle ». En bref, l'avenir de la médecine passe par l'inter et la pluridisciplinarité. Est-ce que l'Université de Montréal fait un bon pas en voulant isoler sa faculté de médecine des autres facultés et des centres de recherche du campus ? À notre connaissance, l'Université McGill n'entend pas déménager sa faculté de médecine à la

Ce qui semble importer désormais pour certains intervenants, c'est que l'Université de Montréal se dote d'un CHU encore plus spectaculaire que celui de McGill.

cour Glen précisément pour cette raison.

Ce projet de déménagement de la faculté de médecine est d'autant plus étonnant que depuis une décennie l'Université de Montréal a investi des sommes considérables dans la construction de nouveaux pavillons pour loger des activités d'enseignement et de recherche pertinentes à la médecine tels que les pavillons Marcelle-Coutu (immunologie et cancer), Jean-Coutu (faculté de

pharmacie), Paul-G.-Desmarais (physiologie et génie biomédical) et Joseph-Armand-Bombardier (sciences et génie). On prétend que le campus actuel sur la montagne est saturé. Pourtant, on peut y construire encore quelque deux millions de pieds carrés. Une question se pose alors : avant de songer à développer au pied levé un nouveau pôle à la cour de triage d'Outremont à l'occasion de ce projet de super-hôpital, ne serait-il pas plus prudent de faire des études approfondies sur l'état actuel du campus, sur les besoins à venir, sur les options possibles, sur les conséquences de chacune de celles-ci sur l'Université, le mont Royal et le quartier et d'en débattre ? C'est du moins le type d'approche à la planification qu'enseigne l'Université elle-même.

Troisième question : sur le plan de l'urbanisme, qu'est ce qui est souhaitable pour Montréal ? Montréal est destinée à demeurer une métropole de taille moyenne, à l'exemple de Boston, San Francisco et Seattle. Or contrairement à ces dernières, elle traîne actuellement la patte dans presque tous les domaines : revenu par habitant, pouvoir d'attraction économique, potentiel de croissance, etc. Chaque dépense substantielle de fonds publics devrait alors contribuer à la renforcer, non à l'affaiblir. Des institutions comme les CHU sont des établissements multifonctionnels dont le meilleur milieu d'accueil est le centre-ville parce qu'ils peuvent profiter des infrastructures et des services de ce dernier tout en le nourrissant de leur côté. Les implanter dans des quartiers résidentiels en périphérie revient à les faire jeûner tout en limitant leur potentiel de contribution au dynamisme de l'agglomération.

Pour ce qui est de la cour de triage d'Outremont, qui est une friche industrielle héritée du XIX^e siècle à l'exemple de celle du canal de Lachine, la meilleure approche urbanistique consiste à recoudre graduellement le tissu urbain en veillant à tisser des liens harmonieux avec les communautés adjacentes, dans ce cas-ci avec Ville Mont-Royal et l'arrondissement d'Outremont. Il est à craindre que

Position		



PHOTO: JANEHE TREIBERAY, L'AMH
L'Université de Montréal favorise l'implantation du nouveau CHUM sur le site de la cour de triage du Canadien Pacifique, à Outremont.

l'établissement d'une « cité du savoir et de la santé » de cette envergure engendre un achalandage conflictuel avec la vocation résidentielle des secteurs environnants. Il est loin d'être acquis que les populations concernées vont s'y résoudre allègrement.

Donc, quel que soit l'angle sous lequel on examine cette proposition d'implanter le CHUM dans la cour de triage d'Outremont et d'y déménager la faculté de médecine, de médecine dentaire et les sciences infirmières, on a le sentiment qu'il s'agit là d'une solution du siècle dernier. Elle ne correspond pas, en effet, aux tendances d'avenir de la médecine, ni à une urgence concernant l'aménagement du campus universitaire et encore moins aux besoins de Montréal dont la santé précaire mérite aussi d'être prise en considération.

Position		

Quebec elite wage war over CHUM site

AARON DERFEL
GAZETTE HEALTH REPORTER

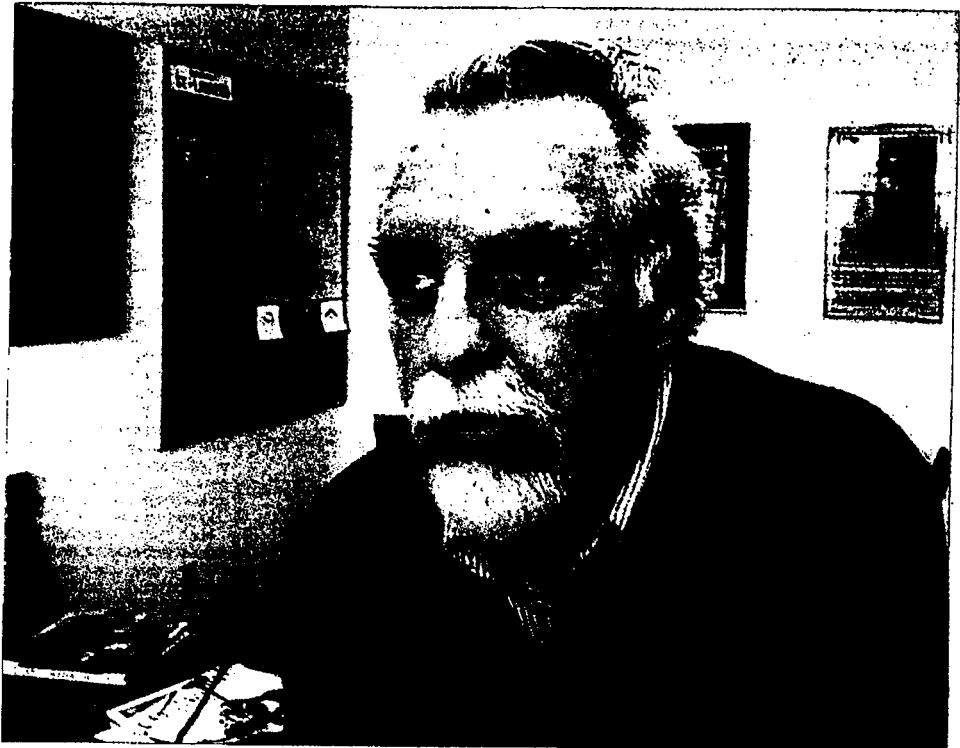
In the majestic art deco hall of the Université de Montréal's administration building, Lucien Bouchard stood before a lectern four years ago and pointed proudly to a scale model of the CHUM superhospital.

"It's absolutely essential that we preserve in Quebec and Montreal this great quality of medicine," Bouchard, then premier, told a gathering of politicians and academics.

Today, the future Centre hospitalier de l'université de Montréal is in limbo and at the centre of a debate that has sharply divided the city's francophone community - what one doctor called a "civil war" of sorts. At issue is where the \$1.1 billion hospital should be built: either at the site of the Canadian Pacific railway yard in Outremont, east of the Rockland Ave. overpass, or at the eastern edge of downtown at 1000 St. Denis St., beside St. Luc Hospital.

Despite two days of meetings, Premier Jean Charest's cabinet could not choose a location last week, and the decision might be put off until after Christmas. Health Minister Philippe Couillard prefers the downtown site.

Please see CHUM, Page A3
Comparing the sites, Page A2



Lobbying for the downtown site: Urban-planning expert Jean-Claude Marsan describes proponents of the railyard site as people "at the end of a generation" that wanted to prove it was as capable as the anglophone establishment. FROM GAZETTE FILES

Position		

Attempt to match the anglos

CHUM |
Harvard
scheme
is model

CONTINUED FROM A1

But prominent Quebecers - including Power Corp. chairperson Paul Desmarais - have launched an intensive lobbying campaign to persuade the government to reconsider Outremont.

Bouchard added his voice to the debate last week, writing an open letter to the Liberal government in which he threw his support behind the Outremont site. In his letter, he makes several pointed references to the McGill University superhospital, to be built at the Glen railway yard in the west end of the city.

"Must we resign ourselves for generations to come," he asked, "to having to make comparisons between a compromised CHUM and McGill's hospital complex, conceived according to the most modern and demanding norms on the continent?"

Bouchard cut to what underlies and has been driving the CHUM debate. Quebec nationalist pride. To be sure, there are many important aspects of the debate that have nothing to do with the francophone community's self-image: chief among them, where best to construct a hospital and research facility of the 21st century as well as concerns about traffic, cost, safety, infrastructure and access to specialized health care.

But Bouchard - who incidentally, as Parti Québécois premier, never appeared at McGill to endorse its superhospital - zeroed in on the heightened emotions that inevitably arise whenever a large-scale project involves the city's francophones.

"It's a debate waged by people at the end of a generation," said Jean-Claude Marsan, an urban-planning expert at the U de M. "The generation to which I belong was responsible for the Quiet Revolution and confronted the duality of anglophone/fran-

cophone in Montreal. This is a generation that wanted to prove that it was as capable as the anglophone establishment.

"At present," he added, "that's what's fuelling this debate: they're saying that it's out of the question that we have a CHUM that is less spectacular than the one built by the anglophones."

Vianney Bélanger, a real-estate manager hired by the U de M to evaluate the Outremont site, argued that the francophone majority deserves a truly world-class institution.

"Look, McGill is getting a beautiful new campus on the cutting edge and for the francophone CHUM we're getting a slapped-together building," he said, alluding to the plan to renovate and expand St. Luc.

Position		

The CHUM debate has echoes in the controversy surrounding the location of another coveted francophone institution: the \$75-million Grande Bibliothèque du Québec – one of Bouchard's pet projects. In the mid-1990s, the project elicited the same kind of passions among francophones as the CHUM debate, especially after someone proposed that the library be installed in the former Simpson building – that long-ago symbol of anglo dominance. In the end, the library was built on the site of the Palais du Commerce on Berri St. – what Marsan calls the "francophone ghetto."

But to suggest that the CHUM debate is merely a replay of Quebec nationalist politics is an

over-simplification. There are many legitimate urban-planning and medical issues, but no consensus. Even the CHUM's board of directors is split, despite its public position of neutrality.

Those in favor of the Outremont site include U de M rector Robert Lacroix, pharmacy tycoon Jean Coutu, federal Transport Minister Jean Lapierre (whose riding includes the railway yard), and many doctors working in the hospital network. Their vision is to create a "technopole" featuring the superhospital, which would be built beside the the U de M's medical and life sciences faculties, and surrounded by newly-installed biotech companies.

The inspiration for that vision

is Harvard University, which has medical and dental schools located beside Brigham and Women's Hospital and the renowned Dana Farber Cancer Institute.

Among the downtown supporters are Marsan, community activists, local businesses, unions and many members of the CHUM board of directors. They assert that downtown is the ideal location because it has many services – including hotels for families from across Quebec to stay overnight – and easy access to public transit.

The prevailing wisdom is that the Outremont project would cost at least \$200 million more, according to estimates by the CHUM board. That has put the Charest government – which wants to cut taxes – in a

quandary. Not only is it committed to spending \$800 million on the CHUM hospital, but the same amount for the McGill complex.

Consultants tempted by the prospect of fat contracts have swarmed around the CHUM debate, tossing contradictory facts and figures. Construction company Pomerleau Groupe contends Outremont is the better site, while rival Axor is eyeing the downtown location.

Conspicuously absent from this debate is the McGill University Health Centre, whose officials realize they got a good deal from Quebec. Dr. Arthur Porter, executive director of the MUHC, refused to comment. Privately, however, MUHC officials are worried that should Quebec pick Outremont, the McGill project might be shortchanged.

Dr. François Reeves, a cardiologist at Notre Dame Hospital, is calling on the government to postpone its decision to allow an independent study. That's a strategy that backers of the Outremont site readily admit suits their cause.

"We've been waiting for seven years for a new hospital," Reeves said. "I would be ready to wait another year to study this, instead of having a kind of civil war. We have to find out what is the best opportunity."

aderfel@

thegazette.canwest.com



FROM GAZETTE FILES

Lobbying for the Outremont site: Former Quebec premier Lucien Bouchard made references to the planned McGill superhospital.

I



Université 
de Montréal

ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION

CITÉ DU SAVOIR ET DE LA SANTÉ

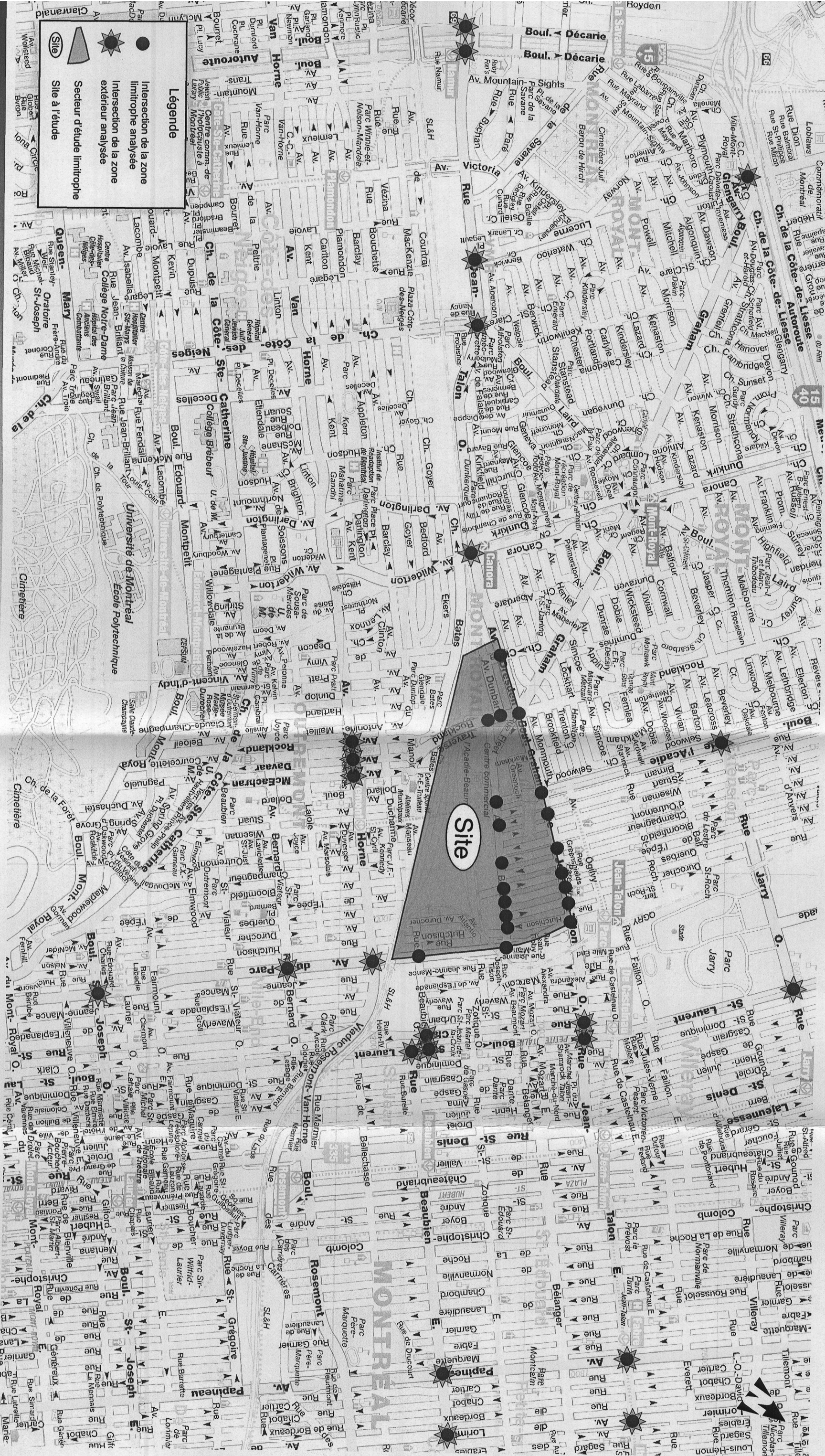
Version finale

CIMA

740, rue Notre-Dame Ouest
Bureau 900
Montréal QC H3C 3X6
Canada
Tél. : (514) 337-2462
Fax : (514) 382-3077

Projet no : L02103D
18 novembre 2004

SECTEUR D'ÉTUDE



Légende

- Intersection analysée
- ★ Intersection de la zone extérieure analysée
- Site à l'étude
- Site d'étude limitrophe

**ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION
CITÉ DU SAVOIR ET DE LA SANTÉ
MONTREAL**

Figure 2.1
ANS-PORT_PROJET/S102103D04_01/FIGURES/02103D_FIG2.1.CDR

2.4.3 Stationnement hors rue

Aucun stationnement hors rue public n'a été recensé dans le périmètre étudié. Les stationnements situés dans ce périmètre sont tous des stationnements privés réservés à l'usage des clients des commerces ou des employés des institutions et usines.

2.5 DÉBITS ACTUELS DE CIRCULATION

Pour déterminer le portrait actuel des débits de circulation, tant sur la zone limitrophe (18 intersections) qu'aux intersections stratégiques de la zone extérieure (23 intersections), des comptages récents de la Ville de Montréal ont été utilisés et des comptages complémentaires ont été réalisés par CIMA+ aux intersections où aucune information utilisable n'était disponible.

Une série de comptages routiers s'est donc déroulée entre le mercredi 13 octobre et le mercredi 20 octobre 2004 afin de recueillir les débits de base pour la réalisation de l'étude. Les débits véhiculaires et piétonniers aux périodes de pointe du matin et du soir ont été relevés à 19 carrefours. Selon les courbes utilisées par la Ville de Montréal (annexe A), le mois d'octobre représente un mois plus fort que la moyenne en matière d'achalandage sur le réseau routier. Les comptages effectués constituent donc des données de base représentatives en matière de débits de circulation.

Les comptages récents de CIMA+ ont été utilisés pour quatre intersections, et ceux fournis par la Ville de Montréal ont été utilisés pour 18 intersections. L'annexe B contient la liste des intersections et détaille la source des comptages utilisés dans l'étude.

Après compilation des données, les heures de pointe du réseau routier ont été déterminées :

Heure de pointe du matin : 7 h 30 à 8 h 30;

Heure de pointe du soir : 16 h 30 à 17 h 30.

Les débits des diverses sources ont ensuite été mis en commun pour ces heures de pointe et équilibrés sur le réseau routier, sauf aux intersections trop éloignées les unes des autres.

2.5.1 Heure de pointe du matin

Les figures 2.5A et 2.5B illustrent les débits véhiculaires par mouvement aux intersections, exprimés en véhicules équivalents par heure (véh./h), pour la période de pointe du matin (7 h 30 à 8 h 30). Un code de couleur définit l'importance des débits piétonniers aux approches où ce débit est significatif (plus de 100 piétons à l'heure).

Véhicules

Les débits de circulation à l'heure de pointe du matin mettent en évidence que le trajet le plus important est celui vers le Sud, notamment vers le centre-ville de Montréal. Plusieurs axes supportent des débits importants en direction Sud à l'heure de pointe du matin, tels l'avenue Papineau (1 355 véh./h au niveau de la rue Beaubien), le boulevard Saint-Laurent (1 270 véh./h au niveau de la rue Jarry), la rue Clark (1 135 véh./h au niveau de la rue Beaubien) et l'avenue du Parc (1 409 véh./h au niveau du boulevard Saint-Joseph).

Le boulevard de l'Acadie est une artère principale qui supporte un débit important en direction Sud (2 269 véh./h au Sud de la rue Jarry). Ces véhicules se répartissent ensuite entre la rue Jean-Talon (directions Est et Ouest) et l'avenue Beaumont, où se termine le boulevard de l'Acadie. Ainsi, la rue Jean-Talon en direction Est supporte un débit qui se rapproche des 1 000 véh./h, répartis sur deux voies de circulation. L'avenue Beaumont en direction Est supporte quant à elle un débit de 700 véh./h sur une seule voie de circulation, ce qui est considérable.

Piétons

Aucune intersection ne supporte des débits piétonniers importants à l'heure de pointe du matin puisque toutes les approches sont empruntées par moins de 250 piétons par heure. Dans la zone limitrophe (figure 2.5A), seules les intersections Hutchison / Jean-Talon et Stuart / Beaumont ont des débits de piétons non négligeables (entre 100 et 250 piétons/h).

Dans la zone extérieure (figure 2.5B), les intersections Saint-Laurent / Jarry et Papineau / Jean-Talon ont des débits de piétons significatifs.

2.5.2 Heure de pointe du soir

Les figures 2.6A et 2.6B montrent les débits véhiculaires par mouvement aux intersections pour l'heure de pointe du soir ainsi que l'importance des débits piétonniers par un code de couleur de la même manière que pour l'heure de pointe du matin.

Contrairement à l'heure de pointe du matin, le flux véhiculaire le plus important est celui du Sud vers le Nord, notamment en provenance du centre-ville de Montréal. Les axes routiers principaux qui accommodent les mouvements en direction Nord à l'heure de pointe du soir sont l'avenue Papineau (plus de 1 000 véh./h), et le boulevard Saint-Laurent (1 352 véh./h en direction Nord au niveau de la rue Jean-Talon).

L'avenue du Parc supporte un débit important de véhicules en direction Nord, répartis sur deux voies de circulation. À titre d'exemple, on retrouve près de 1 400 véh./h en mouvement tout droit au niveau de la rue Van Horne. Ce flux de véhicule se répartit approximativement également entre l'avenue Beaumont et la rue Jean-Talon, où se termine l'avenue du Parc. Ainsi, provenant de l'avenue du Parc, un fort débit de virage à gauche de 710 véh./h se rabat sur une voie de circulation sur l'avenue Beaumont et un débit de 847 véh./h effectue le virage à gauche sur la rue Jean-Talon.

L'avenue Beaumont, qui comporte une voie par direction, est un axe qui se retrouve très achalandé à l'heure de pointe du soir, avec 800 véhicules circulant en direction Est et 650 véhicules qui circulent en direction Ouest.

Le boulevard de l'Acadie en direction Nord est très sollicité puisqu'il donne accès à l'échangeur l'Acadie et au réseau autoroutier. À titre d'exemple, près de 1 300 véhicules se retrouvent sur le boulevard de l'Acadie en direction Nord et au Sud de la rue Jarry. La majorité, 1 100 véhicules, proviennent de l'avenue Beaumont, dont 750 proviennent du boulevard Rockland (viaduc) et effectuent un virage à gauche de l'avenue Beaumont vers le boulevard l'Acadie.

Piétons

Dans la zone limitrophe (figure 2.6A), l'intersection Hutchison / Jean-Talon supporte des débits de piétons importants (entre 250 et 500 piétons/h à deux des quatre approches). Les intersections Hutchison / Beaumont et du Parc / Jean-Talon ont également des débits de piétons non négligeables (entre 100 et 250 piétons/h). Dans la zone extérieure (figure 2.6B), les intersections du Parc / Bernard et Décarie / Jean-Talon ont des débits de piétons importants.

Zone limitrophe :

Le trafic sur certaines rues secondaires qui sont perpendiculaires aux rues Beaumont et Jean-Talon (avenue de l'Épée, avenue Champagneur, avenue Stuart) est contrôlé par des arrêts obligatoires aux approches secondaires seulement. Ceci engendre des délais pour les véhicules en attente à l'approche secondaire voulant s'insérer dans le trafic sur les axes Jean-Talon et Beaumont. À titre d'exemple, les véhicules à l'approche Nord de l'intersection Stuart/Jean-Talon subissent un délai moyen d'approximativement 1,3 minutes. Les véhicules à l'approche Sud de l'intersection de l'Épée/Jean-Talon subissent, quant à eux, un délai moyen de 2 minutes. Il est toutefois important de noter que les relevés terrain ont mis en évidence que les véhicules réussissent à s'insérer dans la circulation de l'axe principal sans attendre autant que la simulation le laisse croire. Sur le terrain, le flot de circulation aux approches secondaires gérées par des panneaux d'arrêt s'écoule donc mieux que ne le démontrent les résultats de la simulation.

À l'exception de ces quelques points chauds, le réseau routier de la zone limitrophe à la future Cité du savoir et de la santé supporte adéquatement la demande véhiculaire actuelle à l'heure de pointe du matin (7 h 30 à 8 h 30). Ceci se reflète dans les résultats de simulation par des délais moyens acceptables en milieu urbain, tels qu'illustrés à la figure 2.8A.

Zone extérieure :

À l'exception d'une approche, les analyses de circulation ont démontré que les carrefours qui se situent dans la zone extérieure supportent aussi adéquatement la demande de l'heure de pointe du matin, tel qu'illustré à la figure 2.8B. Les niveaux de service fluctuent entre A et D, ce qui est adéquat en milieu urbain.

Seule l'approche Nord de l'intersection Jean-Talon/Côte-des-Neiges subit un délai de plus d'une minute (72 secondes, soit un niveau de service E). Ceci résulte du fait que les autres approches sont favorisées par la programmation des feux de circulation puisqu'elles supportent les mouvements principaux. Les simulations démontrent que l'approche Nord n'est pas saturée et que les feux y accommodent la demande véhiculaire de la pointe du matin.

2.6.2 Heure de pointe du soir

Les figures 2.9A et 2.9B présentent les conditions actuelles de circulation pour la période de pointe du soir, aux carrefours de la zone limitrophe et de la zone extérieure respectivement.

Zone limitrophe :

Le trafic de l'heure de pointe du soir est plus important que celui de l'heure de pointe du matin. Ce phénomène se reflète d'ailleurs sur les conditions de circulation, principalement aux intersections majeures où certains mouvements sont problématiques.

Le délai de 55 secondes (niveau de service E) à l'approche Sud de l'intersection du Parc/Beaubien met en évidence que le mouvement principal est celui du Sud vers le Nord, notamment en provenance du centre-ville via l'avenue du Parc.

Le mouvement de virage à gauche en double depuis l'avenue Beaumont vers le boulevard de l'Acadie en direction Nord fonctionne à un niveau de service F. Les 750 véhicules qui effectuent ce mouvement de virage à gauche à l'heure de pointe du soir subissent des délais moyens de l'ordre de 86 secondes.

Le mouvement de virage à droite, à partir du viaduc Rockland vers l'avenue Beaumont en direction Est, fonctionne lui aussi à un niveau de service F. Le virage à droite représente 1 100 véh./h sur une voie de circulation et ces usagers subissent des délais moyens qui dépassent les 90 secondes (niveau de service F).

L'approche Sud du carrefour à cinq branches Rockland/Jean-Talon/Graham a dépassé sa capacité. Les délais moyens y sont de 3 minutes, ce qui témoigne de la difficulté de la gestion de la circulation, compte tenu de la configuration géométrique complexe de ce carrefour.

Tout comme à l'heure de pointe du matin, les véhicules sur les rues secondaires qui sont perpendiculaires à l'avenue Beaumont et la rue Jean-Talon (avenue de l'Épée, avenue Champagnieur, avenue Stuart) subissent des délais importants en raison de la difficulté à s'insérer dans le trafic des axes Jean-Talon et Beaumont. À titre d'exemple, les véhicules à l'approche Nord de l'intersection Stuart/Jean-Talon subissent un délai moyen d'approximativement 2 minutes. De plus, les véhicules à l'approche Sud de l'intersection de l'Épée/Jean-Talon peuvent subir un délai moyen

de 5 minutes. Ici aussi, les relevés terrain ont mis en évidence que les véhicules réussissent à trouver des créneaux pour s'insérer dans la circulation de l'axe principal.

Zone extérieure :

Malgré le fait que quelques mouvements subissent des délais importants, les analyses de circulation ont démontré que la majorité des carrefours qui sont localisés dans la zone extérieure fonctionnent à des niveaux de service acceptables à l'heure de pointe du soir.

Les mouvements problématiques sont les suivants. À l'extrémité Ouest du secteur d'étude, le boulevard Décarie est un axe très achalandé. Les véhicules à l'intersection Jean Talon/Décarie subissent des délais moyens se situant entre 1 et 2 minutes (niveau de service F) puisque cette intersection se rapproche de la capacité. Toutefois, la circulation y est tributaire des aléas de la congestion du réseau autoroutier. De plus, la programmation des feux de circulation y favorise les mouvements sur le boulevard Décarie, ce qui engendre des délais pour les véhicules circulant sur la rue Jean-Talon. Les véhicules à l'approche Ouest de l'intersection du boulevard Décarie et du chemin Lucerne subissent eux aussi des délais importants qui s'élèvent à 2,4 minutes (niveau de service F).

Également, à l'approche Sud de l'intersection McEachran / Van Horne, les véhicules subissent un délai moyen de 1 minute (niveau de service E), ce qui reste toutefois acceptable en milieu urbain.

Les répartitions modales présentées ont toutes été calculées pour une période de 24 heures complète d'un jour de semaine de façon à faciliter la compréhension.

Les premières données proviennent d'un traitement fait par l'Agence métropolitaine de transport en 2001 à partir de l'enquête Origine-Destination 1998, afin d'estimer la répartition modale aux pavillons actuels du CHUM. La deuxième source est aussi l'enquête OD de 1998, mais cette fois traitée par secteur municipal, ou par quartier dans le cas de l'ancienne ville de Montréal. Ces données sont disponibles sur Internet à l'adresse <http://www.cimtu.qc.ca/EnqOD/1998/Resultats/Mobilite/Tableaux-sec.asp>. La troisième source de données est un sondage réalisé par CIMA+ en août 2004 aux principales portes d'entrées du pavillon Saint-Luc du CHUM. Ce sondage a été réalisé par entrevues directes auprès de la clientèle (le personnel, les patients, etc.) entrant dans le pavillon. Finalement, la dernière source de données est tirée de calculs fait par nos experts à partir de données transmises par le MTQ.

TABLEAU 3.1 : RÉPARTITIONS MODALES DE RÉFÉRENCE, PÉRIODE DE 24 H

Source	Automobile - conducteurs et passagers	Transport en commun	Autres modes
Enquête OD98, 24 heures tous motifs, déplacements attirés (traitement AMT, 2001)			
CHUM, Pavillon Notre-Dame	67 %	16 %	17 %
CHUM, Pavillon Hôtel-Dieu	57 %	29 %	15 %
CHUM, Pavillon Saint-Luc	56 %	35 %	9 %
Enquête OD98, 24 heures tous motifs, déplacements attirés (MTQ – AMT, 1999)			
Arrondissement de Mont-Royal	80 %	11 %	9 %
Arrondissement de Outremont	58 %	15 %	27 %
Secteur Villeray/Parc-Extension	55 %	23 %	22 %
Centre-ville périphérique	48 %	37 %	15 %
Centre-ville	48 %	40 %	12 %
Enquête OD98, 24 heures tous motifs, déplacements produits (MTQ – AMT, 1999)			
Arrondissement de Mont-Royal	81 %	12 %	7 %
Arrondissement de Outremont	60 %	17 %	23 %
Secteur Villeray/Parc-Extension	47 %	31 %	22 %
Sondage aux accès du pavillon Saint-Luc, déplacements entrants, 6 heures de pointe pondérées sur 24 heures (CIMA+, 2004)			
CHUM, Pavillon Saint-Luc	46 %	32 %	22 %
Enquête OD98, 24 heures tous motifs, déplacements attirés (estimation CIMA+ d'après données du MTQ, 2004)			
Université de Montréal	32 %	43 %	25 %

Parmi les secteurs municipaux, l'arrondissement de Mont-Royal est l'endroit où l'utilisation du transport en commun est la plus faible, avec 11 % de tous les déplacements. À l'inverse, le centre-ville est l'endroit où le plus de déplacements sont faits en transport en commun, soit 40 %.

Il est à noter que les deux sources de données sur le pavillon Saint-Luc donnent des résultats différents. Cette différence est due à une méthodologie d'enquête différente. Notamment, les déplacements faits par autres modes sont sous-estimés dans le cas du traitement de l'AMT. Selon le sondage d'août 2004, le pavillon Saint-Luc fait état d'une répartition modale semblable à l'ensemble du centre-ville, avec 46 % des déplacements en auto et 32 % en transport en commun.

Par ailleurs, l'université de Montréal présente le plus faible taux d'utilisation de l'automobile, avec 32 %, et le plus haut taux de déplacements en autres modes, avec 25 %.

Certaines de ces références sont utilisées ou modulées pour l'évaluation de la génération des déplacements présentée à la section suivante.

3.2 GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS DU CHUM

La démarche utilisée vise à catégoriser l'achalandage journalier prévu au nouveau CHUM en 2010 afin de caractériser l'ampleur du projet en tant que générateur de déplacements. Cette évaluation a comme point de départ les données d'achalandage déterminées dans le cadre de l'étude d'impact sur la circulation relative à la relocalisation du CHUM au site du 6000 Saint-Denis⁹ pour un hôpital de 850 lits. Ces données d'achalandage ont donc été ajustées pour tenir compte de la modification à la baisse du nombre de lits prévus, qui est maintenant de 700 lits. Notons que le Centre de recherche (CR-CHUM) est inclus à même le CHUM dans les calculs qui suivent.

Clientèle – CHUM

Les données concernant les ressources humaines prévues à l'horizon 2010 et le nombre de patients qui seront traités proviennent du plan directeur et du programme cadre et ont été validées par le service de planification stratégique du CHUM. L'annexe D présente le tableau résumé des données de base utilisées pour la génération des déplacements.

⁹ Étude d'impact sur la circulation, Relocalisation du CHUM, Révision 01, SICMUM préparé par CIMA+, 14 août 2001

Les déplacements reliés au nouveau CHUM sont effectués par trois clientèles :

- L'ensemble des ressources humaines;
- Les patients tant hospitalisés qu'ambulants;
- Les visiteurs et les bénévoles.

Le nombre de déplacements générés au nouveau CHUM sur 24 heures est estimé par diverses méthodes selon les clientèles. Par exemple, pour les ressources humaines, il faut considérer le nombre total de personnes évoluant au nouveau CHUM et ramener ce nombre à un nombre moyen de personnes présentes pour une journée typique. Pour les patients, il faut considérer l'achalandage annuel total et traiter ces valeurs pour estimer le nombre de déplacements quotidiens faits à destination du nouveau CHUM.

Le tableau 3.2 présente les diverses clientèles du nouveau CHUM à l'horizon 2010. Le total s'élève à 10 970 déplacements lors d'une journée typique.

TABLEAU 3.2 : DÉPLACEMENTS JOURNALIERS AU CHUM – HORIZON 2010

GROUPE	DÉPLACEMENTS PAR JOUR
Ressources humaines	6 040
Patients	4 370
Visiteurs et bénévoles	560
TOTAL	10 970

Répartition modale¹⁰ - CHUM

Afin de représenter le plus fidèlement possible les choix modaux¹¹ des usagers se rendant aux pavillons du CHUM, deux sources de données ont été mises à profit. La première est un sondage par interviews directes réalisé aux portes d'accès du pavillon Saint-Luc du CHUM en août 2004, relaté dans l'étude de stationnement réalisée pour le site du CHUM au 1000 Saint-Denis¹².

¹⁰ **Répartition modale ou part modale** : nombre de déplacements effectués par ce mode divisé par le nombre total de déplacements effectués.

¹¹ **Choix modal** : décision de l'usage de prendre l'auto, le transport en commun ou un autre mode de transport (vélo, marche, taxi).

¹² Étude en stationnement, Centre hospitalier de l'Université de Montréal – 1000 Saint-Denis, CIMA+, 30 septembre 2004

usagers du campus des sciences de la santé. Il a été choisi de les inclure plutôt avec le campus universitaire.

TABLEAU 3.4 : DÉBITS GÉNÉRÉS AUX HEURES DE POINTE POUR LE NOUVEAU CHUM – HORIZON 2010

PÉRIODE	PHÉNOMÈNE	VÉHICULES GÉNÉRÉS (VÉH./H)	DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN ET AUTRES (DÉPL./H)
Heure de pointe du matin : 7 h à 8 h	Entrée massive du personnel	1 305	1 670
Heure de pointe du soir : 16 h à 17 h	Sortie massive du personnel	1 392	1 735

3.3

GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS DU CAMPUS DES SCIENCES DE LA SANTÉ

Le nouveau campus des sciences de la santé de l'Université de Montréal (CSS-UdeM) regroupera les quatre facultés suivantes :

- Médecine;
- Sciences infirmières;
- Médecine dentaire;
- Optométrie;

Clientèle – CSS-UdeM

La clientèle du CSS-UdeM a été établie à partir des données fournies pour l'horizon 2010 par la faculté de médecine de l'Université de Montréal (voir annexe H). Le résumé des effectifs totaux transférés au site est présenté au tableau 3.5.

TABLEAU 3.5 : EFFECTIFS AU CAMPUS DES SCIENCES DE LA SANTÉ

Catégorie	Nombre total
Étudiants	5 749
Personnel enseignant	483
Personnel non-enseignant	585
Total	6 817

TABLEAU 3.7 : DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS PAR LE CAMPUS DES SCIENCES ET DE LA SANTÉ AUX HEURES DE POINTE

PÉRIODE	VARIABLE	TAUX DE DÉPLACEMENT	PHÉNOMÈNE	VÉHICULES GÉNÉRÉS (VÉH./H)	DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN ET AUTRES (DÉPL./H)
Heure de pointe du matin	5 749 étudiants	0,21 dépl./étudiant	Entrée au site	360	926
			Sortie du site	90	232
Heure de pointe du soir	5 749 étudiants	0,21 dépl./étudiant	Entrée au site	135	347
			Sortie du site	315	810

3.4 GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS DU SECTEUR RÉSIDENTIEL

Le développement résidentiel sur le site tient compte d'unités de condominiums et de résidences pour étudiants.

Clientèle – Secteur résidentiel

D'une part, il est prévu que 300 condominiums soient construits dans la portion du site contiguë à la voie ferrée. Les logements seront situés dans des tours d'habitation au-dessus du stationnement étagé. D'autre part, 600 résidences universitaires seront aménagées dans la partie Sud-Est du site. Étant donné que les résidences seront habitées par des étudiants du CSS-UdeM situé tout près, il est estimé que l'impact sur la circulation est nul. En effet, les étudiants pourront joindre le campus à pied, ce qui ne génère aucun véhicule sur le réseau routier aux heures de pointe.

Répartition modale – Secteur résidentiel

La répartition modale utilisée pour les condominiums est basée sur les habitudes de déplacement des secteurs Villeray-Parc-Extension et Outremont, voisins du site. Selon la moyenne de ces deux secteurs, les déplacements produits par le secteur résidentiel se feront à 54 % en auto sur une période de 24 heures (voir tableau 3.1), avec un taux d'occupation moyen de 1,27 personne par auto.

Débits générés – Secteur résidentiel

Le manuel *Trip generation handbook* est utilisé pour évaluer le nombre de déplacements créés aux heures de pointe par les 300 unités de condominiums. Ainsi, on détermine que 0,44 déplacements par unité d'habitation (incluant tous les modes de déplacement) sont créés lors de l'heure de pointe du matin, réparti à 17 % en

entrée au site et à 83 % en sortie du site. Le soir, 0,54 déplacements par unité sont générés, à 67 % en entrée et 33 % en sortie. Il est à noter que les mouvements reliés au secteur résidentiel sont effectués en sens contraire aux autres déplacements, c'est-à-dire que le matin, les gens sortent du site alors qu'ils y entrent le soir.

La génération des déplacements reliés au secteur résidentiel est résumée au tableau 3.8.

TABLEAU 3.8 : DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS PAR LE SECTEUR RÉSIDENTIEL AUX HEURES DE POINTE

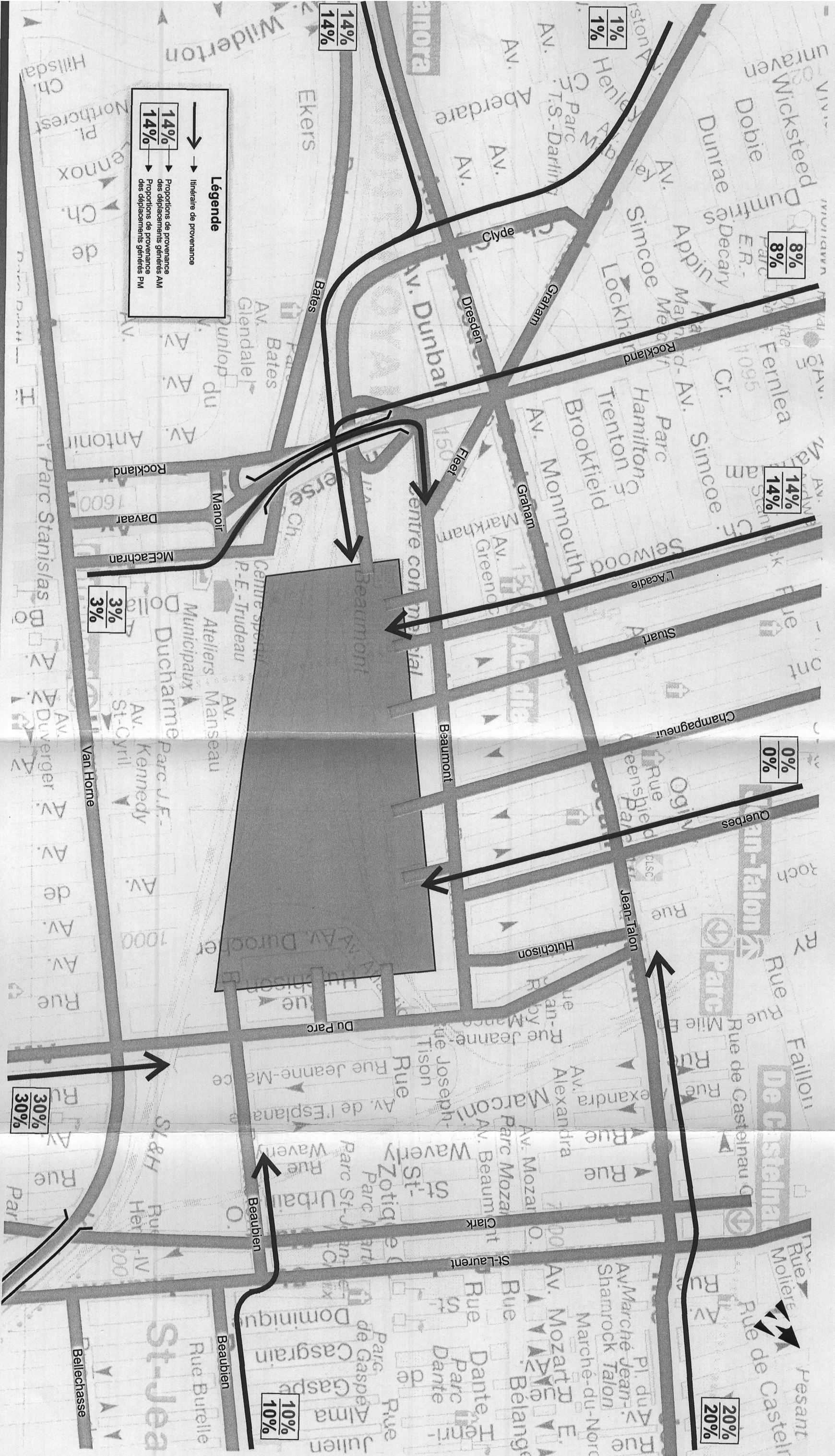
PÉRIODE	NOMBRE D'UNITÉS	TAUX DE DÉPLACEMENT dépl./unité	PHÉNOMÈNE	VÉHICULES GÉNÉRÉS (VÉH./H)	DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN ET AUTRES (DÉPL./H)
Heure de pointe du matin	300	0,44	Entrée au site (17 %)	9	10
			Sortie du site (83 %)	46	50
Heure de pointe du soir	300	0,54	Entrée au site (67 %)	46	50
			Sortie du site (33 %)	22	25

3.5 GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS DES CENTRES PRIVÉS

Dans le secteur limitrophe au site, certains terrains pourront accueillir des projets de développements privés. Des centres privés tels des laboratoires, de la recherche, des cliniques, etc. s'établiront dans l'avenir dû à l'arrivée de la Cité du Savoir et de la Santé. Bien que les centres privés à venir ne soient pas aujourd'hui connus, il a tout de même été décidé de calculer leur impact sur la circulation en raison de leur ampleur et de leur proximité du site.

Clientèle – Centres privés

L'hypothèse de travail retenue pour estimer le nombre de déplacements créés par ces centres est celle d'un centre de recherche. La superficie supposée des terrains étant d'environ 32 000 m², et posant les hypothèses que le ratio d'occupation du sol est de 0,8 et que deux étages seront construits, il est estimé que le nombre d'employés aux centres privés pourrait être d'environ 1 700 personnes.



TRAJETS D'ENTRÉE AU SITE

ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION
CITÉ DU SAVOIR ET DE LA SANTÉ
MONTREAL

Figure 3.6

RANSPPORT_PROJECTS\L02103D\04\FIGURES\L02103D_FIG3-6.CDR

TRAJETS DE SORTIE DU SITE

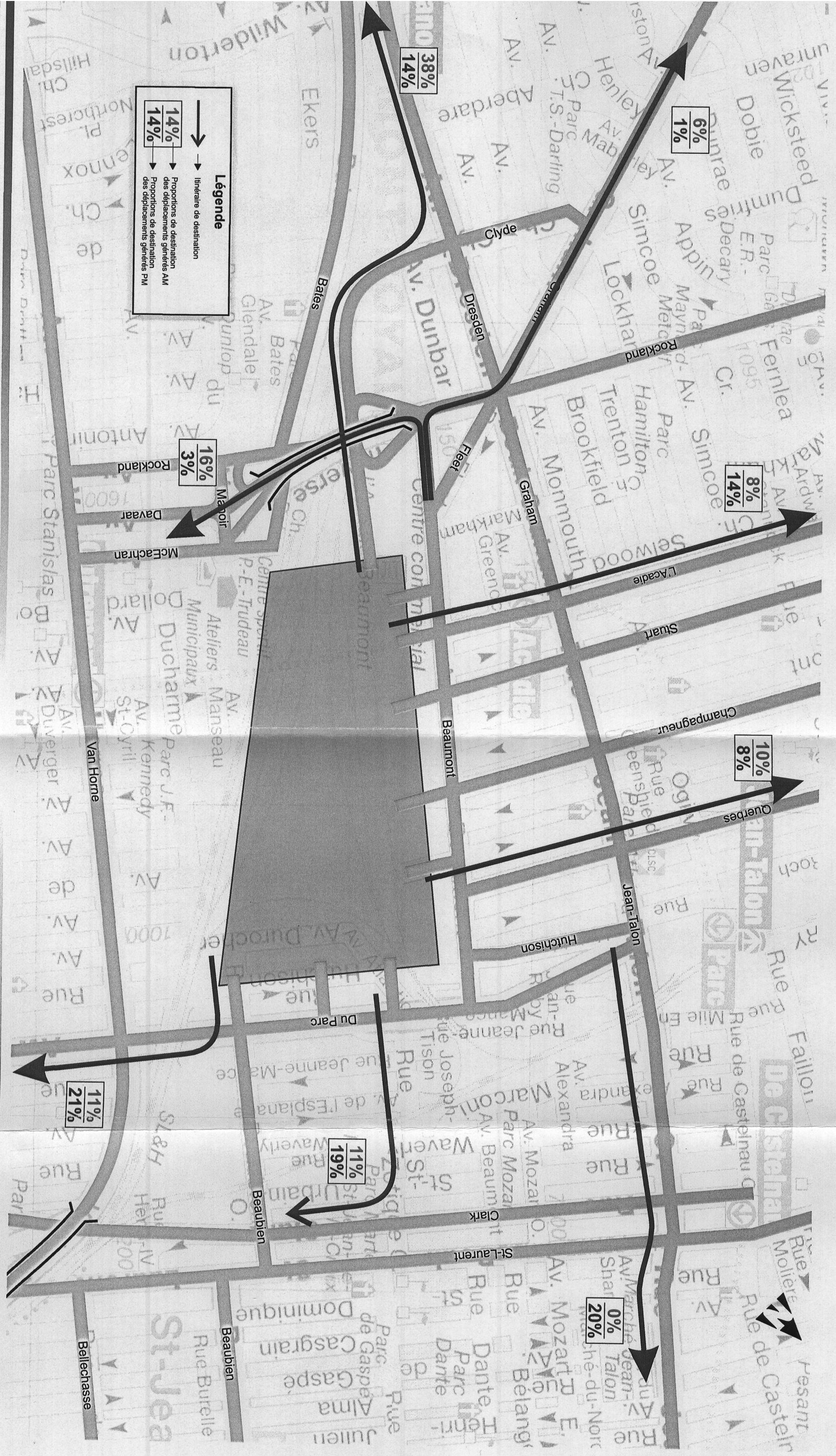


Figure 3.7

ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION
CITÉ DU SAVOIR ET DE LA SANTÉ
MONTREAL

alors qu'une voie par direction est prévue sur les rues à caractère plus local. Les analyses permettront de préciser les besoins en infrastructures routières sur le site.

4.2 RÉSEAU ROUTIER PROPOSÉ

La desserte interne du site est structurée autour du prolongement de deux axes existants, soit le boulevard de l'Acadie et la rue Saint-Zotique. Le boulevard de l'Acadie se prolonge dans l'axe Nord-Sud au Sud de l'avenue Beaumont, courbe, et devient la rue Est-Ouest jusqu'à l'avenue du Parc. La rue Saint-Zotique est prolongée vers l'Ouest à partir de l'avenue du Parc jusqu'au viaduc Rockland, sous lequel elle passe pour aller rejoindre l'axe du chemin Clyde. La rue Querbes, classée collectrice résidentielle, est également prolongée au Sud de l'avenue Beaumont pour se raccorder à l'axe Est-Ouest de la rue Beaubien existante, favorisant ainsi une desserte qui respecte la hiérarchie du réseau routier.

Le site est desservi par quelques rues à caractère plus local qui consistent en des prolongements des axes actuels : Stuart, Champagneur, de l'Épée, Durocher et Hutchison.

Le concept prévoit également l'élargissement du boulevard de l'Acadie sur son tronçon le plus étroit (entre les axes Jean-Talon et Beaumont) afin d'éliminer la rupture de capacité actuelle.

De plus, des modifications majeures au réseau routier dans le secteur de l'avenue du Parc sont rendues possibles par l'élimination potentielle de la voie ferrée Québec-Gatineau. En effet, l'avenue du Parc est mise à niveau et pourra permettre le raccordement des rues Beaubien et Saint-Zotique à l'Est.

Avec la création du nouveau réseau de rues et l'amélioration du réseau existant, diverses portes d'entrée s'offrent maintenant au site :

- Rue Jean-Talon / chemin Clyde;
- Chemin Rockland / prolongement de la rue Saint-Zotique;
- Boulevard de l'Acadie;
- Avenue du Parc / axes Beaumont, Saint-Zotique, la rue Est-Ouest, Beaubien;
- Rue Jean-Talon / avenue Querbes.

TABLEAU 5.2 : OFFRE EN STATIONNEMENT – RÉGLEMENTATION DE L'ARRONDISSEMENT D'OUTREMONT

Stationnement hors-rue: calcul des besoins			
Habitation	Unités	Réglementation	Total requis
Unité de logement	300	1	300
Autres usages	Superficie brute	Ratio	
CHUM	231 152	1:150 m ²	1 541
Centre de recherche-CHUM	44 029	1:150 m ²	294
CSS-UdeM	105 030	1:150 m ²	700
Sous-total			2 835
Disponibilité sur rue			700
Grand total			3 535

Source : Les architectes Lemay

5.2.2 Offre en stationnement sur les rues existantes

Il est important de mentionner que l'environnement autour du site est résidentiel, institutionnel et industriel léger, et n'offre pas d'aire publique de stationnement complémentaire. Les places de stationnement sur rues sont occupées majoritairement par les résidents du secteur. Selon nos relevés d'occupation en stationnement sur rue, une réserve de 144 places (référence à la section 2.4) est disponible sur les rues résidentielles contenues dans le périmètre considéré. Il est supposé que 100 places pourraient être utilisées par les clients de la Cité du savoir et de la santé.

5.2.3 Offre en stationnement sur les nouvelles rues

Le nouveau réseau routier développé sur le site même du projet accroîtra la capacité de stationnement sur rue du secteur. En effet, le concept d'aménagement prévoit que le stationnement sera permis sur les deux côtés de chaque nouveau tronçon routier.

Selon l'évaluation qui a été effectuée par les architectes, une capacité de 700 cases de stationnement sera disponible sur les nouvelles rues.

5.2.4 Résumé de l'offre future en stationnement

Le tableau 5.3 résume l'offre en stationnement telle que prévue pour les différentes composantes du projet.

TABLEAU 5.3 : RÉSUMÉ DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT

Composante du projet	Nombre prévu de cases
CHUM (et CR-CHUM)	1 835
CSS-UdeM	700
Total	2 535
Nombre de cases à combler à même leurs installations	
Secteur résidentiel	300
Centres privés	500
Total	800
Nombre de cases sur rue	
Stationnement sur nouvelles rues	700
Stationnement sur rues existantes	100
Total	800

5.3 ADÉQUATION OFFRE/DEMANDE

Le tableau 5.4 présente l'adéquation offre/demande en matière de stationnement à la Cité du savoir et de la santé.

TABLEAU 5.4 ADÉQUATION OFFRE/DEMANDE EN STATIONNEMENT

Composante du projet	Demande	Offre
CHUM (et CR-CHUM)	2 582	1 835
CSS-UdeM	705	700
Stationnement sur rue	(déjà inclus)	800
Total	3 287	3 335
Composante du projet	Demande	Offre
Secteur résidentiel	333	300
Centres privés	500	500
Total	833	800

De façon générale, le tableau 5.4 démontre que les besoins en stationnement globaux du site seront comblés. Cependant, lorsque chaque composante est considérée séparément, le nombre de cases allouées à chacune ne correspond pas à la demande, notamment pour le CHUM, pour lequel la demande est de 2 582 places et l'offre de 1 835, ce qui représente un déficit de 747 cases. Dans les faits, ce déficit pourrait être comblé par les places disponibles sur rue; toutefois, il sera difficile de restreindre l'utilisation des places sur rue uniquement au CHUM.

Par ailleurs, il est certain qu'une proportion d'usagers à destination du CSS-UdeM stationnera sur rue. À cet égard, il est recommandé de redistribuer l'offre en

6. ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET

Ce chapitre traite des impacts du concept de desserte proposé. Les éléments traités sont divers : la circulation véhiculaire, les autres modes de transport, le stationnement et les résidents.

6.1 IMPACT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

Cette section traite des impacts sur les réseaux routiers supérieurs et locaux. Les impacts sur ces derniers sont importants en matière de variation des débits à proximité du site. Les niveaux des futurs services sont également présentés.

6.1.1 Réseau routier supérieur

La relocalisation des activités du CHUM, du CSS-UdeM et l'implantation de nouvelles activités sur le site à l'étude entraînent un changement d'itinéraire pour une partie des usagers du réseau supérieur. Ces modifications ont été calculées par le service de modélisation des systèmes de transport, avec le logiciel EMME/2, dans le cadre de la même analyse que celle qui a mené à l'affectation des nouveaux déplacements sur le réseau routier (voir section 3.8). Les impacts les plus importants sur les débits, illustrés à la figure 3.3, sont relatés au tableau 6.1.

TABLEAU 6.1 : IMPACT SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR À L'HEURE DE
POINTE DU MATIN

Axe	Direction	Tronçon	Modification du débit
Autoroute Décarie	Nord	Entre Queen-Mary et Jean-Talon	65 véh./h
Autoroute 40	Est	Entre Décarie et de l'Acadie	90 véh./h
Autoroute 15	Sud	Entre rivière des Prairies et A-40	175 véh./h
Autoroute Bonaventure	Nord	Entre Pont Champlain et A-720	95 véh./h
Pont Jacques-Cartier	Nord	Entre Route 132 et rue Ontario à Montréal	105 véh./h

L'impact sur les conditions de circulation est difficilement quantifiable en raison de la congestion récurrente observée actuellement sur les différents tronçons mentionnés. L'impact du site sur les autres axes du réseau supérieur sera mineur. L'impact touchera davantage le réseau routier local.

6.1.2.2 *Conditions futures de circulation*

Tout comme la situation actuelle, l'analyse des conditions futures de circulation à l'heure de pointe du matin et du soir a été faite à l'aide du logiciel SYNCHRO. Afin d'accommoder la demande véhiculaire de la Cité du savoir et de la santé, il a été nécessaire de prévoir un ensemble de mesures de mitigation, compte tenu de l'importance de la demande. Les résultats des conditions futures de circulation prennent ainsi en considération les modifications géométriques et les modifications opérationnelles touchant la gestion de la circulation. Les mesures de mitigation qui ont été appliquées au secteur d'étude sont décrites à la section 6.4 du présent rapport et sont illustrées à la figure 6.5.

Heure de pointe du matin

Zone limitrophe :

Les résultats des conditions de circulation aux carrefours de la zone limitrophe sont illustrés à la figure 6.3A pour l'heure de pointe du matin.

De façon générale, et compte tenu des mesures de mitigation qui ont été apportées au réseau routier et à la programmation des feux de circulation, les analyses démontrent que, mis à part quelques mouvements difficiles, la demande véhiculaire de la Cité du savoir et de la santé serait bien accommodée. En effet, les niveaux de service à proximité du projet sont en majorité acceptables à l'heure de pointe du matin.

L'ajout des liens routiers sur le site du projet désengorge les axes comme Jean-Talon et Beaumont. Compte tenu du transfert de débits à partir de la rue Jean-Talon vers les nouveaux liens plus au Sud (voir section 6.1.2.1), les délais subis par les véhicules en attente sur les rues secondaires pour s'insérer dans le trafic sur les axes Jean-Talon et Beaumont se sont améliorés mais restent tout de même importants. À titre d'exemple, l'approche Nord de l'intersection Jean-Talon/Stuart fonctionne à un niveau de service E, les approches Sud des carrefours Jean-Talon/Champagneur et Jean-Talon/de l'Épée fonctionnent aussi à un niveau de service E, tel qu'illustré à la figure 6.3A.

Certains mouvements sont toutefois problématiques, sans toutefois avoir dépassé leur capacité. À titre d'exemple, le virage à gauche à l'approche Ouest du carrefour Beaumont/de l'Acadie, l'approche Ouest du carrefour Jean-Talon/de l'Acadie, ainsi que l'approche Nord du carrefour Jean-Talon/Rockland/Graham.

Zone extérieure

La figure 6.3B présente les conditions futures pour la zone extérieure. Avec les mesures de mitigation appliquées, les conditions de circulation demeurent sensiblement les mêmes que la situation actuelle. Le tableau 6.2 de la page suivante présente les modifications aux conditions de circulation des carrefours de la zone extérieure subissant un impact.

Heure de pointe du soir

Zone limitrophe :

Les résultats des conditions de circulation aux carrefours de la zone limitrophe sont illustrés à la figure 6.4A pour l'heure de pointe du soir.

L'heure de pointe du soir est plus achalandée que l'heure de pointe du matin. Les mesures de mitigation appliquées au secteur d'étude aident à accommoder la demande véhiculaire future. Ceci est mis en évidence par des niveaux de service acceptables aux carrefours majeurs.

Certaines approches de carrefours importants sont toutefois problématiques, notamment l'approche Sud du carrefour Jean-Talon/Rockland/Graham qui fonctionne à un niveau de service F. Il est toutefois important de noter que cette approche fonctionnait déjà à ce niveau de service à l'heure de pointe du soir actuelle.

Les véhicules aux approches Sud des carrefours Jean-Talon/Clyde, Rockland/Beaumont et de l'Acadie/Beaumont subissent des retards approximatifs de 1 minute, correspondant à un niveau de service E.

Tout comme à l'heure de pointe du matin, les véhicules en attente aux approches secondaires des carrefours qui sont contrôlés par des arrêts obligatoires aux approches secondaires seulement, subissent des délais importants afin de s'insérer dans le trafic de la rue principale, tel qu'illustré à la figure 6.4A. À titre d'exemple, les véhicules aux approches secondaires du carrefour Stuart/Beaumont subissent des délais moyens approximatifs de 100 secondes (niveau de service F).

Zone extérieure :

Les résultats des conditions de circulation aux carrefours de la zone extérieure sont illustrés à la figure 6.4B pour l'heure de pointe du soir.

L'impact sur les intersections situées dans la zone extérieure est relativement faible. En effet, les délais moyens changent de façon mineure. Toutefois, certaines intersections sont plus touchées, et les niveaux de service de certaines approches subissent une dégradation. Dans certains cas, des modifications mineures touchant les durées des phases des feux de circulation ont été appliquées pour satisfaire à l'augmentation de la demande. Le tableau 6.2 présente les intersections où des modifications du niveau de service sont notées et celles où des modifications du minutage des feux ont été faites, et ce pour les deux périodes de pointe.

TABLEAU 6.2 IMPACT SUR LES INTERSECTIONS DE LA ZONE EXTÉRIEURE

Intersection	Approche	Période	Modification ¹⁵	Commentaire
Van / Horne / Davaar	Ouest	Matin	Nds C à nds D	
Van / Horne / Davaar	Nord	Soir	Nds C à nds D	
Du Parc / Saint-Joseph	Est	Matin	Nds C à nds D	Avec modification du minutage
Du Parc / Saint-Joseph	Nord	Soir	Nds C à nds D	
Du Parc / Bernard	Nord	Soir	Nds C à nds D	Avec modification du minutage
Du Parc / Van Horne	Est	Matin	Nds D à nds E	Avec modification du minutage
Jean-Talon / Lucerne	Nord	Matin	Nds D à nds E	
Jean-Talon / Clark	Ouest	Soir	Nds D à nds E	Avec modification du minutage
Jean-Talon / Papineau	Ouest	Soir	Nds C à nds D	
De l'Acadie / Jarry	Sud	Soir	Nds C à nds D	Avec modification du minutage

¹⁵ Nds : niveau de service

stationnement offert sur le site et des mesures de mitigation mises en place. Ces automobilistes créeront une circulation parasite, laquelle est difficilement quantifiable.

Il est recommandé de surveiller les débits sur les rues locales mentionnées précédemment suite à la réalisation du projet. S'il s'avère que les débits sont élevés par rapport au seuil acceptable pour des rues locales (environ 250 véh./h), des mesures telles que l'interdiction de certaines manœuvres de virage ou l'inversion de sens uniques pourraient être appliquées, si approprié et après consultation avec les résidants.

6.2.2 Stationnement sur rue dans le quartier résidentiel

L'impact de la Cité du savoir et de la santé sur le stationnement sur rue actuel sera faible.

D'une part, les rues résidentielles au Nord de l'avenue Beaumont accueillent déjà les débordements de la rue Jean-Talon, où des parcomètres sont présents, et de l'avenue Beaumont, où le stationnement est interdit. Il y a donc seulement une centaine d'espaces disponibles pour accommoder de nouveaux véhicules désirant se stationner.

D'autre part, les espaces de stationnement prévus sur le site répondent à la grande majorité de la demande en stationnement. Tel que présenté au chapitre 5, seulement une centaine de véhicules ne pourra trouver une place sur le site même.

Finalement, des espaces réservés aux résidants détenteurs de vignettes sont déjà présents sur ces rues. La principale mesure de lutte contre le débordement du stationnement sur rue en milieu résidentiel est donc déjà implantée, et il est recommandé de conserver cette mesure pour prévenir l'utilisation des rues résidentielles par les usagers de la Cité du savoir et de la santé.

6.3 IMPACT SUR LE CAMIONNAGE

Au niveau des conditions de circulation, l'impact du camionnage est négligeable. L'activité qui sera générée dans le secteur par le nouveau CHUM se situe entre 40 à 80 camions par jour. Par contre, à ce stade-ci de l'étude, le nombre de camions qui se dirigeront vers les autres fonctions du site n'est pas connu.

Le concept d'aménagement est pensé de telle sorte que les itinéraires utilisés par les camions de livraison privilégient les artères du réseau routier actuel et futur, soit les

Génération des déplacements

La génération des déplacements est obtenue suivant différentes hypothèses sur la répartition modale, les taux d'occupation par auto, les profils d'entrée/sortie, et ce pour l'ensemble des fonctions destinées au futur site. Le tableau suivant présente les répartitions modales employées pour les fins d'analyses.

RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS ENTRANTS À LA CITÉ DUSAVOIR ET DE LA SANTÉ, PÉRIODE DE 24 HEURES

	Automobile (conducteurs et passagers)	Transport en commun (autobus et métro)	Autres modes (à pied, vélo, taxi, etc.)
CHUM (et CR-CHUM)	52 %	28 %	20 %
CSS-UdeM	32 %	43 %	25 %
Secteur résidentiel (condominiums)	54 %	24 %	22 %
Centres privés	47 %	40 %	13 %
Cité du savoir et de la santé : Moyenne pondérée de tous les générateurs de déplacement	46 %	33 %	21 %

La contribution de chaque générateur sur l'ensemble du site est présentée au tableau suivant en matière de déplacements véhiculaires générés aux heures de pointe.

NOMBRE DE VÉHICULES GÉNÉRÉS AUX HEURES DE POINTE PAR LA CITÉ DU SAVOIR ET DE LA SANTÉ

Période	Générateur de déplacements	Débit véhiculaire (véh./h)	
		Entrée au site	Sortie du site
Heure de pointe du matin	CHUM (et CR-CHUM)	1 305	20
	CSS-UdeM	270	68
	Secteur résidentiel	9	46
	Centres privés	214	0
	Total	1 799	134
Heure de pointe du soir	CHUM (et CR-CHUM)	97	1 392
	CSS-UdeM	101	237
	Secteur résidentiel	46	22
	Centres privés	13	197
	Total	257	1 848

Affectation des déplacements

L'affectation des déplacements a d'abord été réalisée à l'aide du modèle du MTQ afin d'analyser le réseau routier sous un angle macroscopique. Ensuite, une affectation microscopique, c'est-à-dire une analyse fine des débits sur les nouvelles rues du futur site de même que sur les axes actuels limitrophes au site, a été réalisée.

L'utilisation du chemin Clyde ressort comme trajet privilégié pour les usagers provenant de l'Ouest via la rue Jean-Talon. En provenance de l'Est, les axes Jean-Talon et Rosemont sont favorisés. Les axes Nord-Sud privilégiés sont de l'Acadie, du Parc, Querbes et Rockland.

Desserte du site

L'élaboration d'un concept d'aménagement positionnant les composantes de la Cité du savoir et de la santé est l'œuvre de la firme d'architectes Lemay et Associés.

Le concept prévoit le prolongement du boulevard de l'Acadie et de la rue Saint-Zotique. Le boulevard de l'Acadie se prolonge au Sud de l'avenue Beaumont, courbe, et devient la rue Est-Ouest jusqu'à l'avenue du Parc. La rue Saint-Zotique est prolongée vers l'Ouest à partir de l'avenue du Parc jusqu'au viaduc Rockland, sous lequel elle passe pour aller rejoindre l'axe du chemin Clyde. L'avenue Querbes est également prolongée au Sud de l'avenue Beaumont pour se raccorder à l'axe Est-Ouest de la rue Beaubien.

Le concept prévoit également les prolongements des axes actuels Stuart, Champagneur, de l'Épée, Durocher et Hutchison, dans un souci de poursuivre la grille de rues actuelle.

Le boulevard de l'Acadie sera élargi entre les axes Jean-Talon et Beaumont afin d'éliminer la rupture de capacité actuelle.

L'avenue du Parc est mise à niveau et pourra permettre le raccordement des rues Beaubien et Saint-Zotique à l'Est grâce à l'élimination potentielle de la voie ferrée Québec-Gatineau.

Avec la création du nouveau réseau de rues et l'amélioration du réseau existant, diverses portes d'entrée s'offrent maintenant au site :

- Rue Jean-Talon / chemin Clyde;
- Chemin Rockland / prolongement de la rue Saint-Zotique;
- Boulevard de l'Acadie;
- Avenue du Parc / axes Beaumont, rue Saint-Zotique, la rue Est-Ouest, Beaubien;
- Rue Jean-Talon / avenue Querbes.

Situation future

Les débits futurs ont été affectés sur le réseau permettant ainsi d'évaluer les conditions futures de circulation.

Les liens routiers qui ont été ajoutés au réseau limitrophe au projet ont engendré un rééquilibre des flux de circulation aux heures de pointe.

Les analyses de circulation, qui ont été effectuées en incluant les mesures de mitigation, ont mis en évidence que les conditions futures à l'heure de pointe du matin seraient acceptables en milieu urbain, mis à part quelques mouvements difficiles. En milieu urbain, un niveau de service D est jugé acceptable en période de pointe étant donné le fort achalandage à cette période.

L'heure de pointe du soir est plus achalandée. Certains mouvements deviennent problématiques. Les véhicules aux approches Sud des carrefours Jean-Talon/Clyde, Viaduc Rockland/Beaumont et de l'Acadie/Beaumont subissent des retards approximatifs de 1 minute.

Mesures de mitigation

Les mesures de mitigation se résument par des interventions d'ordre opérationnel pour la gestion de la circulation et d'ordre physique (géométrique) pour assurer une bonne capacité du réseau routier.

Mesures opérationnelles :

- nouveaux feux;
- optimisation de feux de circulation;
- remplacement de feux de circulation;
- nouvelle programmation de feux de circulation;
- mise à jour d'équipements de feux de circulation;
- introduction du virage à gauche de Jean-Talon Est vers Querbes Sud.

Mesures physiques :

- implantation du réseau proposé par la firme d'architectes Lemay et Associés;
- élargissement du boulevard de l'Acadie entre les axes Jean-Talon et Beaumont;
- mise à niveau et élargissement de l'avenue du Parc entre les axes Beaubien et Beaumont.

Dans la zone extérieure, des modifications mineures touchant les durées des phases des feux de circulation devraient être appliquées dans certains cas pour satisfaire à l'augmentation de la demande.

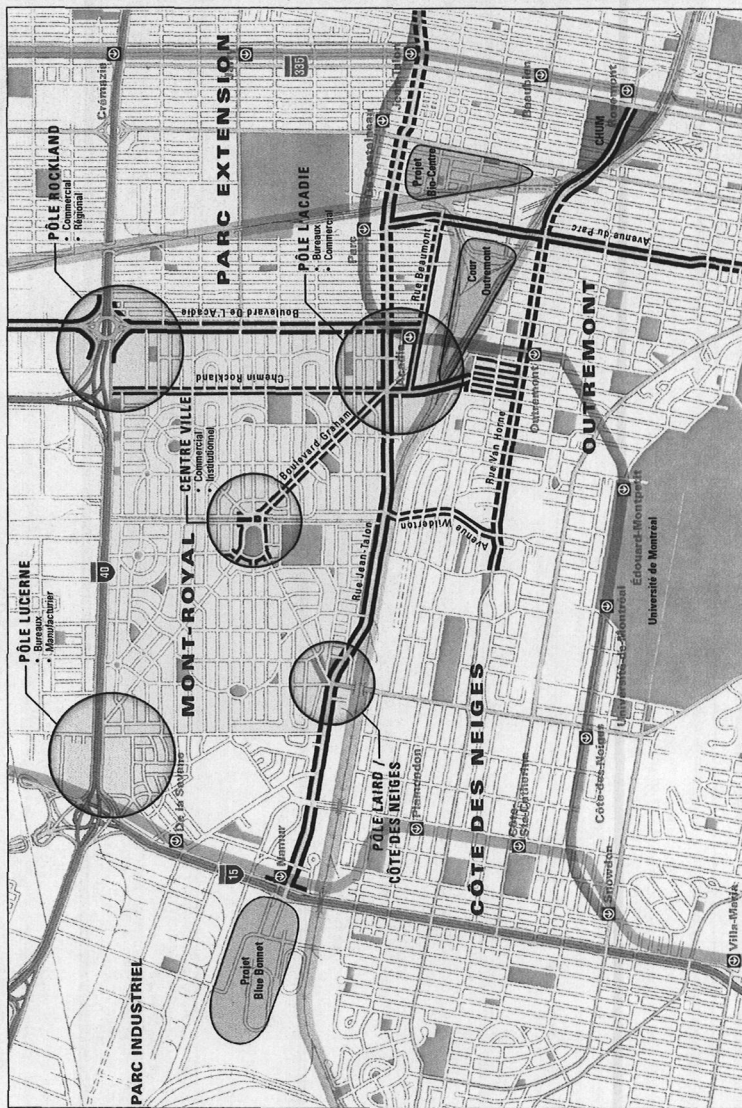
J

Le contexte

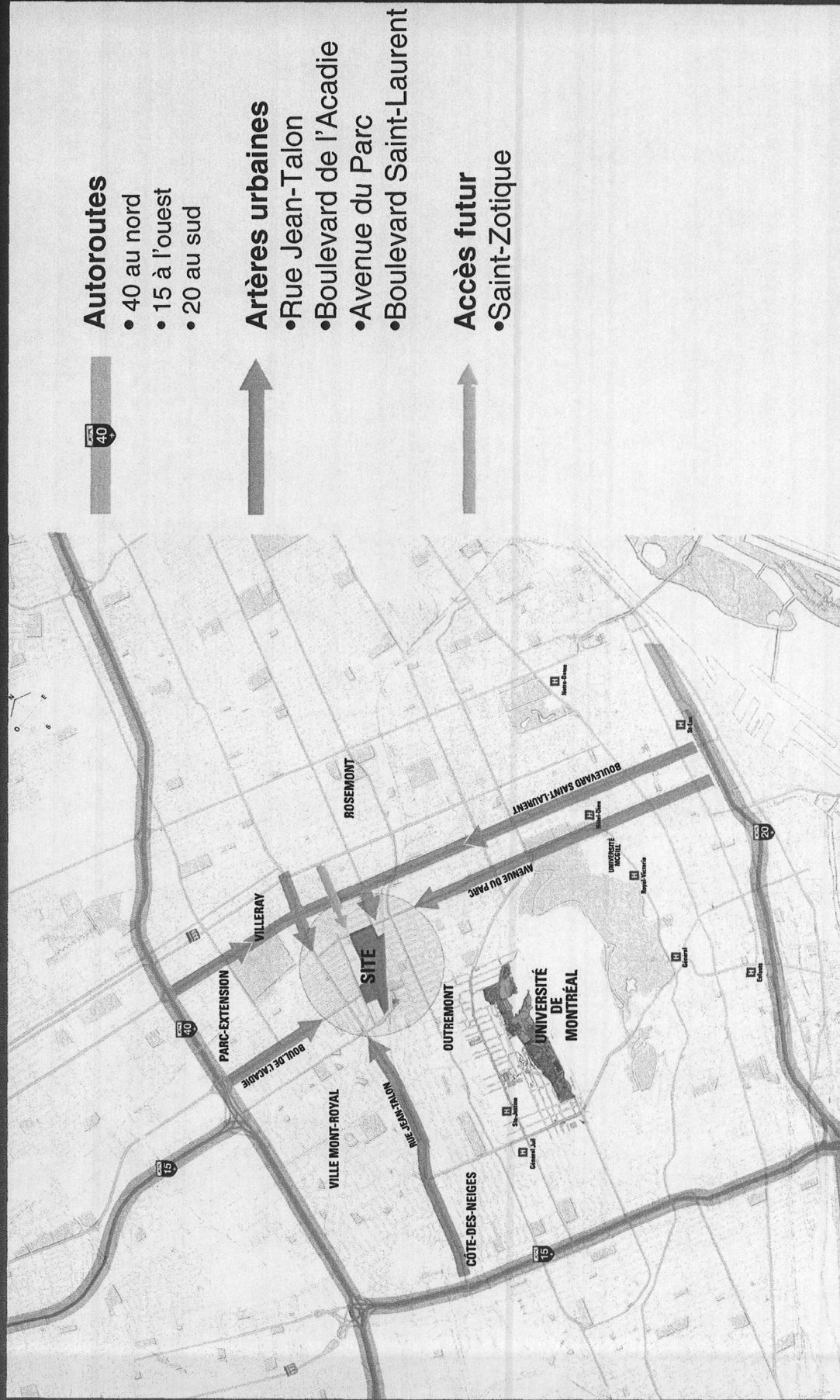
Le contexte urbain

Maintenant pleinement enclavé dans la zone urbanisée de Montréal et cerné par les grands axes que sont l'autoroute métropolitaine au nord, l'autoroute Décarie à l'ouest, la rue Jean-Talon et la voie ferrée au sud, et le boulevard de l'Acadie à l'est, l'arrondissement de Ville Mont-Royal se distingue comme un ensemble urbain spécifiquement planifié qui se démarque du principe de la trame urbaine régulière majoritairement appliqué sur le territoire de l'île. Le patron de développement de Mont-Royal, issu du tracé original conçu en 1918 par Frédéric Todd, est marqué par deux grands boulevards en diagonale qui génère à leur croisement une place centrale de centre-ville et qui relie entre eux les quatre points d'entrée disposés aux extrémités.

Dans ce plan, le secteur Beaumont constitue l'entrée sud-est, à l'extrémité du boulevard Graham, au croisement du chemin Rockland. Il se relie au secteur adjacent d'Outremont au sud par le viaduc Rockland, et au quartier de Parc Extension à l'est par la rue Jean-Talon et la rue Beaumont.



Accessibilité réseau métropolitain



K

**Ville de Montréal
Arrondissement de Mont-Royal**

**ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION
SECTEUR BEAUMONT**

Version finale



740, rue Notre-Dame Ouest
Bureau 900
Montréal (Québec)
H3C 3X6
Téléphone : (514) 337-2462
Télécopieur: (514) 281-1632

Projet No : L01805A
Mai 2003

Les conditions actuelles de circulation aux intersections sont présentées ci-après et illustrées aux figures 2.2 et 2.3. Les résultats détaillés des simulations sont présentés à l'annexe E.

Heure de pointe du matin

En heure de pointe du matin, le réseau routier démontre, dans l'ensemble, des conditions de circulation difficiles. Voici les principales caractéristiques de la circulation :

- La progression est difficile en direction Nord sur Rockland. L'approche Sud de l'intersection Dresden/Rockland/Graham présente des conditions critiques (F) de circulation en raison des mouvements de virage à gauche vers Jean-Talon et Graham qui s'effectuent difficilement;
- La circulation est difficile en direction Ouest sur Graham (Jean-Talon), l'approche Est de l'intersection Dresden/Rockland/Graham présente un niveau de service difficile (E);
- Les files d'attente en direction Ouest de l'intersection Dresden/Rockland/Graham s'étendent au-delà de la rue Markham (environ 300 mètres);
- Les files d'attente à l'approche Nord de l'intersection Dresden/Rockland/Graham s'étendent jusqu'à Brookfield;
- L'approche Est de l'intersection Acadie/Graham/Jean-Talon présente un niveau de service critique (F);
- Les conditions sont acceptables sur Acadie et Beaumont dans les deux directions.

Heure de pointe du soir

Les conditions de circulation sont plus critiques en pointe du soir en raison du nombre de débits plus importants sur le réseau notamment en direction Nord sur Rockland, sur Beaumont dans les deux directions et sur Dresden de même que Graham (Jean-Talon) en direction Est. Voici les principales caractéristiques de la circulation :

- La progression est difficile en direction Nord sur Rockland. Les approches Sud des intersections Rockland/Beaumont et Dresden/Rockland/Graham présentent des conditions difficiles (E) de circulation. Les files d'attentes occupent la totalité du tronçon de Rockland entre Dresden et Beaumont en plus de se poursuivre sur le viaduc sur environ 75 mètres;
- Les mouvements de virage à gauche à l'approche Sud de l'intersection Dresden/Rockland/Graham vers Jean-Talon et Graham sont critiques (F);
- Les conditions de circulation sont critiques (F) à l'approche Nord de l'intersection Dresden/Rockland/Graham;
- Les conditions de circulation sont critiques (F) à l'approche Est de l'intersection Rockland/Beaumont en raison d'un virage à gauche vers le Sud particulièrement critique;
- La circulation est aussi difficile à l'intersection Acadie/Beaumont où les approches Est et Ouest présentent des conditions de circulation critiques (F) et des délais moyens d'attente de plus de 120 s/véh. Les files d'attentes moyennes à ces approches sont respectivement de 190 et 135 mètres.

Bilan

Pour les deux périodes analysées, les conditions de circulation sont très difficiles sur le réseau routier du secteur à l'étude. L'intersection Dresden/Rockland/Graham est particulièrement sensible et plusieurs de ses mouvements présentent des niveaux de service critiques. Il en est de même aux intersections Rockland/Beaumont et Acadie/Beaumont en période de pointe du soir.

Comme la période de pointe du soir présente des conditions de circulation plus difficiles, seule cette période fera l'objet d'analyses subséquentes.

TABLEAU 3.4 : NOUVEAUX DÉPLACEMENT POUR CHACUNE DES PHASES DE DÉVELOPPEMENT – HEURE DE POINTE DU SOIR

USAGE ET DESCRIPTION	SUPERFICIE (PI ²)	NOUVEAUX DÉPLACEMENTS (VÉH./H)		TOTAL (VÉH./H)
		Entrée	Sortie	
Court terme	89 939	98	172	270
Moyen terme	203 095	52	252	304
Développement ultime	315 500	99	397	496
TOTAL	608 534	249	821	1 070

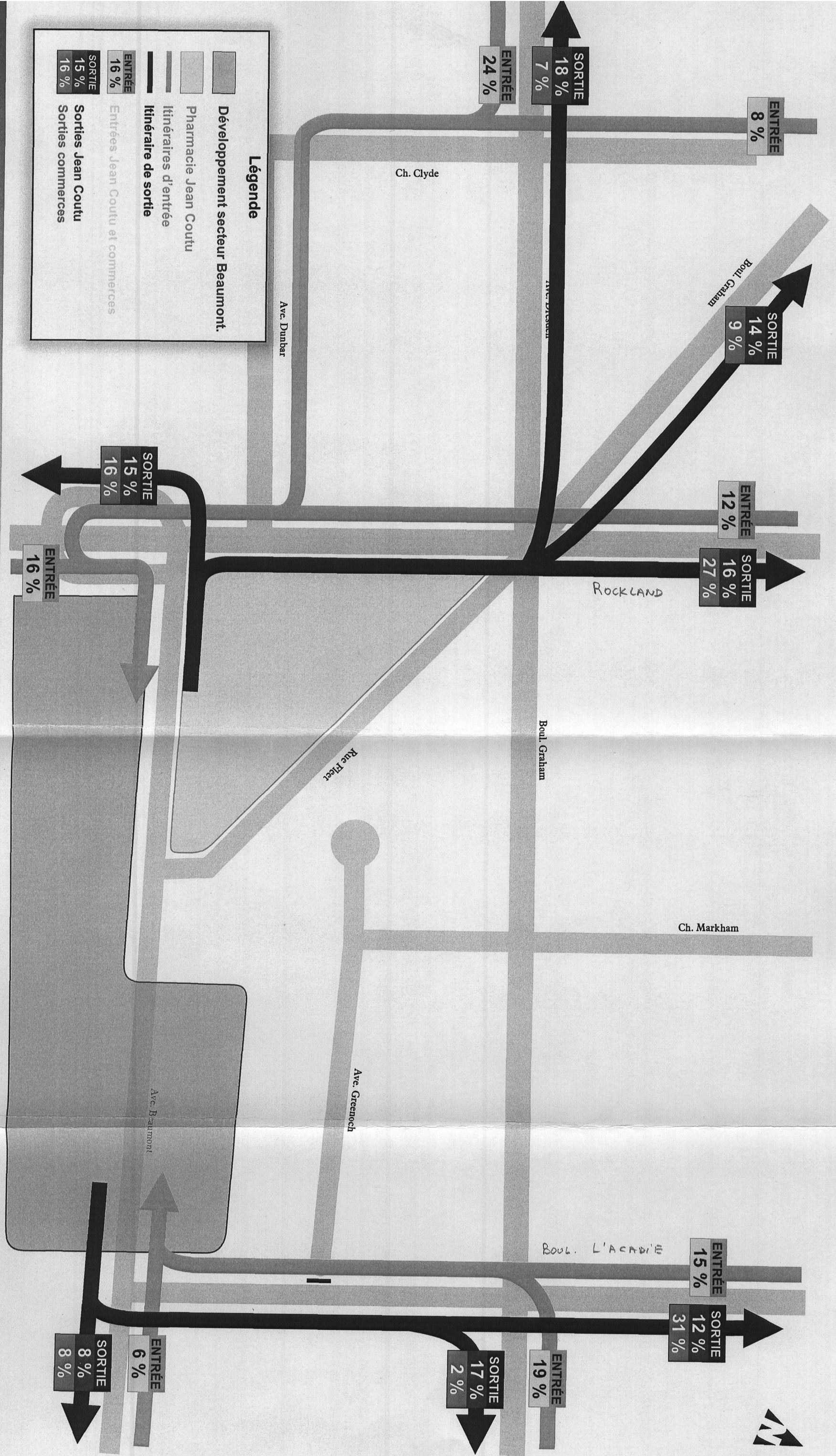
Lors de l'heure de pointe du soir, le projet générera donc un total de 1 070 véhicules à l'horizon du développement ultime, soit 249 véhicules en entrée et 821 en sortie. Ces nouveaux déplacements s'ajoutent aux débits existants sur le réseau routier limitrophe au projet.

3.5 DISTRIBUTION ET AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS VÉHICULAIRES

Lors de la pointe du soir, la distribution et l'affectation des déplacements sont réalisées selon deux hypothèses différentes soit :

- L'affectation des déplacements pour la pharmacie est fonction des itinéraires actuels des usagers du réseau routier pour la provenance, alors que la destination est affectée selon les statistiques basées sur la clientèle fournies par la pharmacie;
- L'affectation des déplacements pour les autres projets de développement est effectuée sur la base des itinéraires actuels des usagers du réseau routier.

Les figures 3.1 et 3.2 présentent les hypothèses de distribution retenues respectivement pour les réseaux actuel et considéré.



DISTRIBUTION DES NOUVEAUX DÉPLACEMENTS - RÉSEAU ACTUEL

Secteur Beaumont et Pharmacie Jean Coutru
Heure de pointe PM

Figure 3.1

S:\L\VALUING\TRANSPORT\DOSSIER\L01805A\FIGURES\REVISION 21-05-03\FIGURE 3.1 CDR

4.2 CONDITIONS FUTURES DE CIRCULATION – RÉSEAU ACTUEL

4.2.1 Développement Court terme

La figure 4.2 présente les conditions futures de circulation pour l'heure de pointe du soir conformément au développement court terme. Les résultats détaillés des simulations peuvent être consultés à l'annexe H.

Le réseau routier actuel peut facilement accueillir les 270 véh./h supplémentaires de la phase court terme du développement. Les analyses démontrent que les conditions de circulation obtenues sont acceptables.

Une optimisation des minutages de certains feux de circulation permet même une amélioration des conditions de circulation à certaines approches. Les principales caractéristiques de la circulation sur le réseau à l'étude sont les suivantes :

- Il y a une amélioration de la progression en direction Nord sur Rockland, les conditions de circulation sont qualifiées de bonne (C) aux approches Sud des intersections Dresden/Rockland/Graham et Rockland/Beaumont;
- Il y a aussi une diminution des délais d'attente pour le mouvement de virage à gauche de l'approche Sud de l'intersection Dresdes/Rockland/Graham en direction de Dresden qui passe du niveau de service critique (F) à difficile (E). Cependant, le virage à gauche vers Graham conserve son niveau critique (F);
- Le niveau de service de l'approche Nord de l'intersection Dresden/Rockland/Graham passe de critique (F) à difficile (E) à la suite de l'optimisation des feux;
- L'approche Est de l'intersection Dresden/Rockland/Graham passe d'un niveau de service acceptable (D) à difficile (E) et le mouvement de virage à gauche vers Rockland en direction Sud démontre des conditions critiques (F);
- Les conditions de circulation des approches Ouest et Est de l'intersection Beaumont/Acadie sont actuellement critiques (F). Suite aux modifications, les conditions de ces approches sont maintenant qualifiées respectivement de acceptable (D) et difficile (E).

La géométrie du réseau routier de même que les modes de gestion en place peuvent donc accueillir les nouveaux débits générés par les développements prévus à court terme.

4.2.2 Développement moyen terme

La figure 4.3 illustre les conditions futures de circulation suite à l'implantation de la phase moyen terme du développement du secteur Beaumont. La réalisation de cette seconde phase implique une augmentation de 570 véh./h sur le réseau routier.

Il est à noter que les intersections Dresden/Rockland/Graham, Rockland/Beaumont et Beaumont/Acadie sont des points sensibles du réseau routier. À la suite de l'implantation de la phase moyen terme, plusieurs mouvements de ces intersections fonctionnent désormais à capacité.

Plus particulièrement, les caractéristiques de la circulation sont les suivantes :

- Les conditions sont difficiles (E) aux approches Est et Nord de l'intersection Dresden/Rockland/Graham. Le virage à gauche de l'approche Est demeure critique (F);
- Les conditions de circulation sont difficiles (E) à l'approche Est de l'intersection Rockland/Beaumont, le délai moyen d'attente est de 77,3 s/véh;
- Même si les délais sont inférieurs à la situation actuelle, les conditions de circulation demeurent critiques (F) aux approches Est et Ouest de l'intersection Beaumont/Acadie.

Au constat des analyses, le réseau routier actuel peut accueillir la phase de réalisation prévue à moyen terme puisque les conditions de circulation suite à l'optimisation du réseau sont sensiblement conservées et même à certains endroits meilleures qu'actuellement. Mentionnons toutefois que le réseau atteint dans le secteur à l'étude sa quasi capacité.

4.2.3 Développement ultime

Selon les simulations de la phase de réalisation à moyen terme, plusieurs intersections seront au seuil de leur capacité. Il n'est donc pas souhaitable d'ajouter davantage de débits sur le réseau routier sans détériorer les conditions de circulation. Suite à ces constatations, le développement ultime n'a pas fait l'objet d'analyse et de modélisation.

Dans un premier temps, les conditions actuelles de circulation démontrent que le réseau routier fonctionne présentement au seuil de la capacité. Les intersections Dresden/Rockland/Graham, Rockland/Beaumont et Beaumont/Acadie sont particulièrement sensibles et présentent des mouvements aux niveaux de service critiques. Toutefois, il est possible d'optimiser la programmation et la synchronisation des feux de circulation afin d'améliorer les conditions de circulation dans le secteur.

D'autre part, l'analyse des conditions futures de circulation démontre le développement court terme peut être implanté quel que soit le réseau routier retenu. Toutefois, le réseau routier actuel offre de meilleures performances que le réseau routier considéré qui nécessite plusieurs modifications importantes aux liens routiers et à la géométrie de certaines intersections. Il est donc opportun de s'interroger sur le fait d'apporter une série de modifications majeures au réseau routier pour atteindre des performances moindres que le réseau actuel.

Conséquemment, le réseau routier considéré n'est pas efficace à moyen terme puisque les analyses démontrent que les conditions de circulation sont critiques à de nombreuses approches. Ce dernier offre des conditions de circulation moindres que le réseau routier existant dont les performances sont jugées acceptables.

Tel que démontré, le réseau actuel fonctionne au seuil de la capacité avec les débits de la phase moyen terme. L'ajout de quelques 500 véh./h conformément au développement ultime ne peut que venir détériorer davantage les conditions de circulation.

Quant à l'impact sur le réseau routier du déménagement du terminus d'autobus près de la station de métro l'Acadie, les analyses démontrent que les itinéraires devront tenir compte des contraintes du réseau en place en ce qui a trait aux mouvements interdits à certaines intersections. En effet, avec la sensibilité de certaines intersections présentement, il devient difficile d'ajouter des mouvements sans dégrader les conditions de circulation et ce, particulièrement en direction Nord sur Rockland où les conditions deviennent critiques.

Enfin, l'itinéraire retenu respecte donc le réseau routier en place (scénario 4) sauf en ce qui a trait au mouvement de virage à gauche depuis l'approche Sud de l'intersection Acadie/Rockland. Ce mouvement peut être autorisé pour les autobus seulement comme c'est le cas présentement aux approches Est et Ouest de cette dernière. L'itinéraire de destination en direction Est vers le site du terminus passe donc via Graham, Clyde, Dresden, Fleet et Beaumont. L'itinéraire Ouest de retour vers Mont-Royal circule par Acadie et Graham.

L

Position		

GARE DE TRIAGE OUTREMONT

Circulation accrue et engorgements à prévoir

Le projet d'un système léger sur rails sur l'avenue du Parc pourrait être écarté

PASCALE BRETON ET
ANDRÉ NOËL

La construction du futur CHUM à la gare de triage Outremont amènerait un flot supplémentaire de 1800 véhicules aux heures de pointe du matin et du soir, révèle une étude d'impact sur la circulation réalisée par la firme CIMA+ et que *La Presse* a obtenue.

À elle seule, la technopole accueillant le centre hospitalier universitaire et les facultés des sciences de la santé va générer 17 000 déplacements par jour, ce qui créera une plus grande affluence dans les artères principales et les rues résidentielles.

Dans une analyse conservatrice complétée par CIMA+ en novembre et intitulée *L'Étude d'impact sur la circulation à la Cité du savoir et de la santé*, la firme d'ingénieurs estime qu'avec l'arrivée du CHUM, 46 % des déplacements effectués dans le secteur se feraient en automobile.

La plus récente enquête Origine-Destination 2003 que vient de dévoiler l'Agence métropolitaine de transport montre toutefois que de façon générale, 65 % des déplacements dans l'île de Montréal se font en automobile.

C'est donc dire qu'il pourrait y avoir non pas 1800, mais 2700 voitures de plus aux heures de pointe du matin et du soir dans le secteur de la gare de triage si le projet du CHUM Outremont est retenu par le gouvernement. À titre comparatif, une voie d'autoroute à l'heure de pointe génère en moyenne un flot de 1200 véhicules.

La majorité des usagers viennent de l'Est

L'étude produite par la firme CIMA+ confirme aussi que 60 % des usagers du CHUM — le personnel, les patients et les visiteurs — proviennent de l'est et du sud-est de Montréal (voir carte). Cette nouvelle donnée corrobore celles de l'Agence de développement de la santé et des services sociaux de Montréal, compilées dans un avis envoyé au ministre de la Santé, Philippe Couillard.

En fin d'après-midi, à la sortie de l'hôpital, la circulation accrue vers l'est et le sud-est de la ville va créer de sérieux problèmes d'engorgement sur des artères déjà très encombrées comme l'avenue du Parc et la rue Jean-Talon.

Déjà, l'intersection du boulevard Saint-Laurent et de la rue Jean-Talon se voit attribuer le niveau de service F, c'est-à-dire la pire cote qualifiant les conditions de circulation, allant jusqu'à deux minutes d'attente au feu.

« En milieu urbain, un niveau de service D est jugé acceptable en période de pointe étant donné le fort achalandage à cette période », écrivent les auteurs de l'étude de circulation. Cette cote signifie un délai d'attente variant de 35 à 55 secondes aux feux de circulation et de 25 à 40 secondes à un arrêt.

Jugées « acceptables » pour un milieu urbain à l'heure de pointe

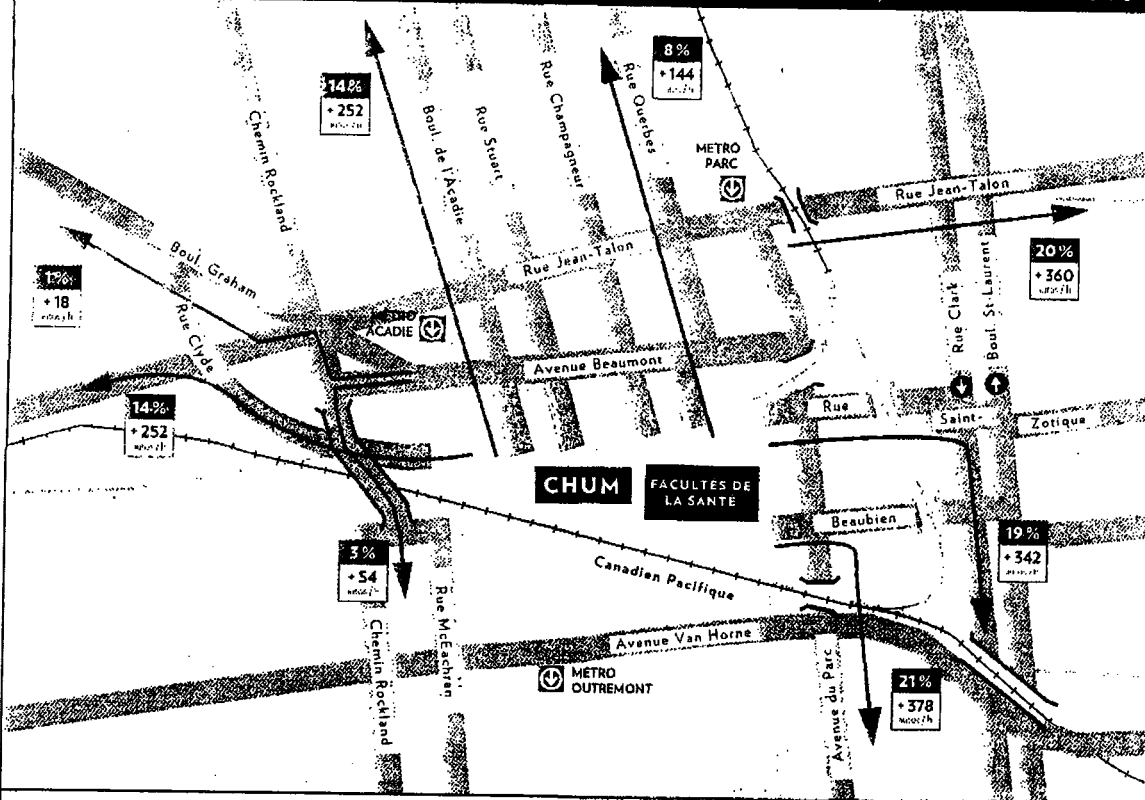
du matin, les conditions de circulation risquent donc de devenir problématiques le soir, indique le rapport de CIMA.

« Certains mouvements deviennent problématiques. Les véhicules aux approches sud des carrefours Jean-Talon/Clyde, Rockland/Beaumont et de l'Acadie/Beaumont subissent des retards approximatifs d'une minute. »


Quant à l'avenue du Parc, la circulation y deviendra infernale et rendrait impossible le projet d'un système léger sur rails (SLR) qui est envisagé sur cette artère selon un document qui circule parmi les arrondissements et que *La Presse* a obtenu.

Il est en effet envisagé de

HEURE DE POINTE DU SOIR AUTOUR DU CHUM, OUTREMONT



Heure de pointe du soir



21% → Répartition du trafic à la sortie du CHUM de 16h30 à 17h30

+ 378 → Augmentation du nombre d'autos (autos/h)



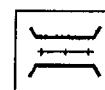
Rues à construire



Voies ferrées et viaduc à construire



Voies ferrées et viaduc à démolir



Voies ferrées et viaducs conservés

Il pourrait y avoir 2700 voitures de plus aux heures de pointe du matin et du soir dans le secteur de la gare de triage. Une voie d'autoroute à l'heure de pointe génère en moyenne un flot de 1200 véhicules.

qu'une voie est réservée aux autobus et aux taxis.

Il est aussi interdit aux automobilistes qui viennent du nord de tourner à gauche sur l'avenue du Parc, au sud de la rue Beaubien. « La venue d'un CHUM sur le site Outremont nécessitera donc peut-être l'abandon du projet SLR de l'avenue du Parc », peut-on lire dans le document qui circule.

Ce document est d'ailleurs critique envers l'étude de CIMA+, soulignant que le rapport ne mentionne pas l'impact de la

circulation additionnelle pour les rues résidentielles ni sur les ambulances qui convergeront vers le CHUM. Plus de 80 % des places de

stationnement disponibles dans la rue sont actuellement utilisées.

Par ailleurs, il faudra réaliser de coûteux travaux pour libérer la gare de triage. Selon le principal scénario à l'étude, une importante voie ferrée qui se trouve dans la gare sera déplacée dans un axe nord-sud entre l'avenue du Parc et le boulevard Saint-Laurent. Cette nouvelle voie coupera en deux les rues Saint-Zotique et Beaubien. Il faudra donc les creuser pour permettre aux voitures de passer sous le chemin de fer. Des travaux dont le coût n'a pas encore été estimé.

Notre dossier sur l'implantation du CHUM www.cyberpresse.ca/chum

construire le SLR au milieu de l'avenue du Parc, laissant une seule voie en direction sud le soir. Actuellement, c'est déjà le cas puis-

M

