



PROJETS DE RÈGLEMENT P-05-035 ET P-04-047-2

**AMÉNAGEMENT DU CAMPUS GLEN
CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL
ET HÔPITAL DES SHRINERS**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

Le 22 juillet 2005



1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : (514) 872-3568
Télécopieur : (514) 872-2556

Le 25 juillet 2005

Monsieur Gérald Tremblay, maire
Monsieur Frank Zampino, président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique
Projets de règlement P-05-035 et P-04-047-2
Aménagement du campus Glen – Centre universitaire de santé McGill et Hôpital des Shriners

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique sur les projets de règlement P-05-035 et P-04-047-2 relatifs à l'aménagement du campus Glen pour y accueillir le Centre universitaire de santé McGill et l'Hôpital des Shriners. Le mandat de présider cette consultation avait été confié à M. Jean Paré, qui était assisté de M^e Marguerite Bourgeois et de M. Alex Harper.

La construction du CUSM et de l'Hôpital des Shriners constitue un projet de première importance pour Montréal. La majorité des citoyens qui ont participé à la consultation publique appuient l'installation du nouveau complexe hospitalier dans la cour Glen. Ils s'attendent aussi à ce que le projet se concrétise de façon exemplaire.

Ce projet constitue une occasion exceptionnelle de résoudre les problèmes d'aménagement et de réinsertion urbaine de la cour Glen. À ce titre, il appelle une vision intégrée et une approche de planification concertée du site et de sa périphérie.

Or, pour ce qui est de l'insertion urbaine du campus Glen, la proposition d'aménagement ne répond pas aux attentes. Ni le CUSM ni la Ville n'ont mené à terme le processus de planification intégrée nécessaire. Les déficiences les plus importantes touchent les liens entre le campus Glen et le secteur urbain adjacent, notamment autour de la station Vendôme. Elles touchent aussi les interventions routières, qui risquent de créer plus de problèmes qu'elles n'en résolvent si elles sont réalisées telles que proposées.

Les déficiences mises en lumière par la consultation publique ne remettent pas fondamentalement en question le plan directeur du CUSM ni le contenu des projets de règlement. La nature des problèmes à régler appelle la collaboration de la Ville, du CUSM et de leurs partenaires. La commission est d'avis qu'il appartient à la Ville d'assurer le leadership du processus de planification à poursuivre.

Dans le but de favoriser l'insertion harmonieuse et efficace du projet hospitalier, la commission recommande ce qui suit :

- Que la Ville prenne acte, avec le CUSM et les autres partenaires, des déficiences à combler pour assurer l'insertion urbaine du projet et agisse rapidement pour y remédier.
- Que la Ville élabore sans délai, avec ses partenaires, une stratégie de mise en valeur et un plan de réaménagement de la périphérie du campus Glen, en portant une attention particulière à l'espace compris entre la voie ferrée et le boulevard de Maisonneuve ainsi qu'aux abords de la station Vendôme.
- Que la Ville et le CUSM aménagent des accès piétons plus nombreux et plus conviviaux vers le campus Glen.
- Que dans les travaux routiers à entreprendre, priorité soit donnée à l'élargissement du boulevard Décarie entre Saint-Jacques et de Maisonneuve, à la reconstruction du viaduc de la voie ferrée et aux travaux sur la rue Saint-Jacques entre Saint-Rémi et l'accès souterrain du CUSM.
- Que soient différés et échelonnés les autres travaux routiers, en particulier la construction des nouvelles bretelles de l'autoroute 15, en fonction de la progression du projet hospitalier et de ses effets sur la circulation.
- Que les Shriners participent au processus visant à assurer la cohérence fonctionnelle et l'harmonie visuelle des bâtiments et des espaces du campus Glen.
- Que la Ville et le CUSM garantissent la pérennité de la vocation hospitalière de l'ensemble du site Glen et la continuité de sa mise en valeur en associant Westmount aux ententes de développement.
- Qu'à la sortie souterraine du CUSM, on évite que les véhicules croisent le trafic venant de l'autoroute Ville-Marie ou de la rue Saint-Jacques, par exemple en prolongeant la sortie souterraine jusqu'à la rue Pullman.
- Que la Ville relie les tronçons existants de la piste cyclable de façon plus fonctionnelle en suivant le boulevard de Maisonneuve ou en empruntant l'emprise du CP.
- Qu'on réétudie la possibilité d'aménager une autre entrée publique avec un passage à niveau à l'avenue Claremont.
- Que la Ville suive de façon particulière l'évolution du marché de l'habitation dans la zone d'influence du CUSM et prenne les mesures nécessaires pour y préserver le stock de logements abordables existants.
- Que le CUSM mette en œuvre les meilleures pratiques de développement durable dans tous les aspects du projet hospitalier, de sa conception jusqu'à sa gestion à long terme.

La commission estime aussi que le CUSM et ses partenaires ont avantage à entretenir des liens d'échange et de concertation avec les citoyens durant tout le processus de planification et de réalisation du projet. En prenant acte des attentes révélées par la consultation publique et en y répondant, la Ville et le CUSM optimiseront les conditions de réussite du projet hospitalier du campus Glen.

L'Office rendra ce rapport public le mardi 9 août 2005, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, Monsieur le Président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

LE PRÉSIDENT,

(s) Jean-François Viau

Jean-François Viau

Table des matières

Introduction	1
1 Le projet de campus hospitalier du CUSM à la cour Glen	3
2 Les préoccupations et les attentes des citoyens	11
3 L'analyse de la commission	17
Conclusion	25
Annexes	
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	
Annexe 2 La documentation	
Annexe 3 Les projets de règlement	

Introduction

Fruit du regroupement de cinq hôpitaux, le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) entend consolider ses activités dans deux campus. L'un, appelé *campus de la Montagne*, est le site de l'actuel Hôpital Général de Montréal. L'autre, le *campus Glen*, occuperait le terrain de l'ancienne gare de triage du même nom, en bordure de la voie ferrée des trains de banlieue. Il accueillerait le nouveau centre de soins, d'enseignement et de recherche du CUSM de même que l'Hôpital des Shriners, à l'étroit dans son édifice de l'avenue Cedar.

C'est le site du campus Glen qui fait l'objet du présent rapport de consultation publique. Il chevauche les arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Westmount. Selon la proposition du CUSM, les nouveaux bâtiments seraient contenus dans la portion du terrain sise dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Cette proposition ne peut être mise en œuvre sans modifier le *Plan d'urbanisme de Montréal* et le règlement d'urbanisme de l'arrondissement, d'où les projets de règlement P-04-047-2 et P-05-035.

Visés par l'article 89 de la *Charte de la Ville de Montréal*, ces projets de règlement doivent faire l'objet d'une audience publique sous l'égide de l'Office de consultation publique de Montréal. L'avis public annonçant la consultation a paru le 23 avril 2005. Les séances publiques se sont tenues entre le 11 mai et le 16 juin 2005.

Le premier chapitre de ce rapport décrit la proposition du CUSM et explique les projets de règlement destinés à encadrer sa réalisation. Le second chapitre résume les préoccupations et les attentes des citoyens telles qu'elles ressortent des mémoires et des interventions en séance publique. Le troisième chapitre contient l'analyse de la commission, qui débouche sur des avis et des recommandations résumés dans la conclusion.

1 Le projet de campus hospitalier du CUSM à la cour Glen

À la suite de la fusion des cinq hôpitaux qui a donné naissance au Centre universitaire de santé McGill, celui-ci a entrepris de regrouper et de moderniser ses installations. Le CUSM a choisi à cette fin la cour Glen, dont les terrains ont été acquis à son intention par la Corporation d'hébergement du Québec, qui relève du ministre de la Santé et des Services sociaux.

Le processus de planification, qui s'est poursuivi jusqu'en 2004, a conduit le gouvernement et le CUSM à conserver un campus hospitalier au centre-ville et à construire un nouveau centre de soins, d'enseignement et de recherche à la cour Glen. Le gouvernement et le CUSM ont également convenu d'y réserver un espace à l'intention des Shriners, pour la construction de leur nouvel hôpital.

La cour Glen

La cour Glen désigne les terrains de l'ancienne gare de triage du Canadien Pacifique. Elle s'étend d'est en ouest sur plus de 17 hectares. Les deux tiers de ces terrains sont situés dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et le reste dans l'arrondissement de Westmount. Le terrain longe la limite nord de l'arrondissement du Sud-Ouest. La figure 1 situe la cour Glen dans son cadre urbain.

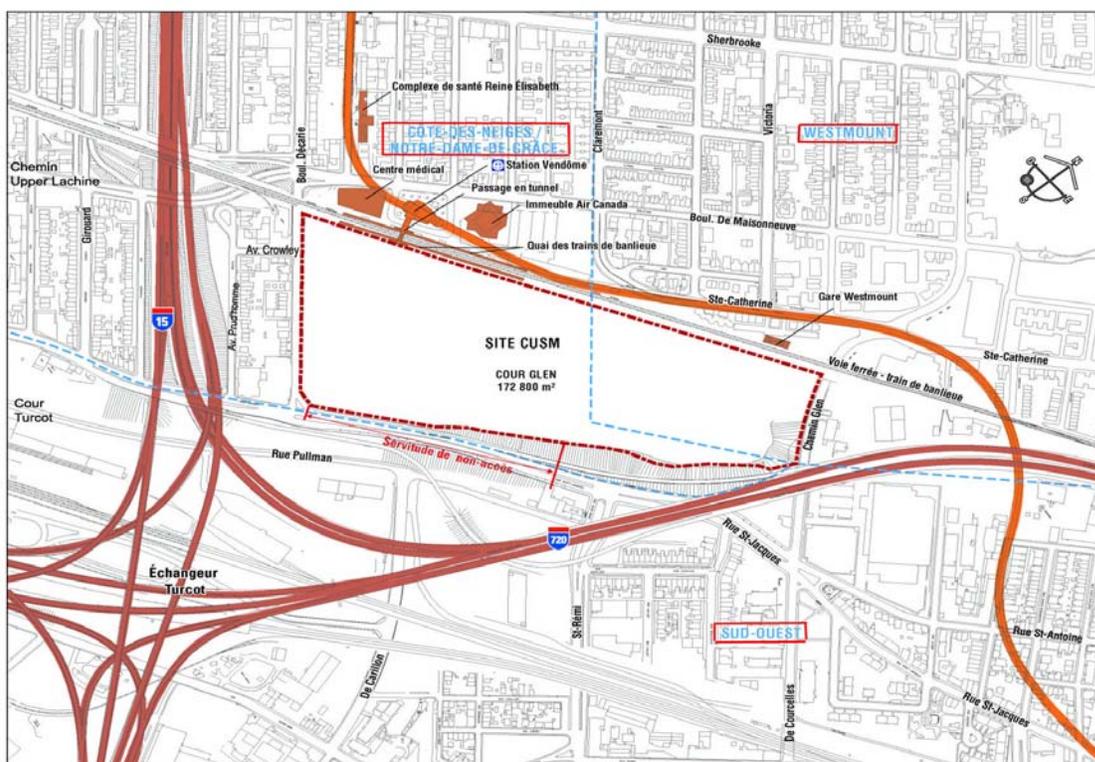


Figure 1 : La cour Glen et ses environs

Source : D'après *Projet d'intégration et de développement urbains, site Glen, rapport synthèse*, Daniel Arbour & Associés, mars 2005, document déposé 3.3, p. 12.

La cour Glen est bordée au nord par la voie ferrée utilisée par les trains de banlieue, à l'est par le chemin Glen, à l'ouest par le boulevard Décarie et au sud par la rue Saint-Jacques. Le site est surélevé par rapport au chemin Glen et à la rue Saint-Jacques et a fait l'objet de nivellement à diverses époques.

Au sud-ouest de la cour Glen, se trouve l'échangeur Turcot, où se rejoignent les autoroutes 10, 15 et 20. Plus à l'ouest, on trouve l'ancienne gare de triage Turcot vouée dorénavant au développement industriel et commercial.

Le plan d'aménagement

Le plan d'aménagement de la cour Glen est illustré de façon sommaire dans la figure 2, qui en montre aussi les principaux accès. Le préconcept architectural du futur centre hospitalier du CUSM s'articule en un système de pavillons reliés entre eux et implantés dans la partie ouest du site, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

À partir de l'entrée principale donnant sur le boulevard Décarie, on trouve, en enfilade, deux pavillons pour enfants et deux pavillons pour adultes avec cours intérieures et espaces paysagés. Ils sont bordés, au nord, par les bâtiments dédiés aux services ambulatoires. Le long de la limite sud du campus, on construira un centre d'hébergement et des services de recherche et d'enseignement. La partie sud-ouest du campus est réservée à l'Hôpital des Shriners, à proximité des pavillons pour enfants et en lien direct avec le CUSM.

La composition générale tend à concentrer les bâtiments les plus hauts au centre du terrain et dans l'axe de la longueur, alors que les bâtiments les plus bas sont en périphérie. On trouve sous les bâtiments les espaces réservés aux urgences, à divers services techniques et à la recherche. Le complexe hospitalier comprend aussi un stationnement intérieur de 2 580 places, dont 300 réservées à l'Hôpital des Shriners et 80 aux urgences. De plus, 50 unités de stationnement extérieures de courte durée sont prévues pour le CUSM et 35 pour l'Hôpital des Shriners.

Le plan prévoit l'aménagement paysager de tout le terrain, avec préservation des arbres et des bosquets voisins du chemin Glen. Le secteur est, situé dans l'arrondissement de Westmount et destiné à répondre aux besoins d'expansion à long terme du CUSM, comprendrait un bassin de rétention des eaux pluviales pour l'ensemble du terrain, un chemin d'urgence à accès restreint, des sentiers piétons et des pistes cyclables.

L'accès du campus Glen

Selon le plan d'aménagement, les piétons accèderont au campus Glen principalement par l'ouest et par le nord. De l'ouest, ils passeront par l'entrée du boulevard Décarie. Du nord, ils devront passer par la station intermodale Vendôme et emprunter le tunnel reliant le métro aux trains de banlieue, qui sera prolongé jusqu'à l'hôpital.



Figure 2 : Le plan d'aménagement du campus Glen et les accès

Source : D'après Centre universitaire de santé McGill, plan directeur, Lemay associés en collaboration avec nbj, mars 2005, document déposé 3.1, p. 14 et 20.

Le plan d'aménagement prévoit quatre autres accès piétons :

- par le sud, au moyen d'un escalier à flanc de falaise dans l'axe de la rue Saint-Rémi à partir de la rue Saint-Jacques;
- par l'est, à partir du chemin Glen;
- dans l'axe de l'avenue Claremont, en passant sous la voie ferrée;
- par un nouveau tunnel partant de l'extrémité est des quais du métro.

Pour les véhicules, le plan prévoit trois accès principaux :

- L'entrée principale des patients et des visiteurs sur le boulevard Décarie conduit aux pavillons ambulatoires et à celui du cancer et de la vue, ainsi qu'aux pavillons pour enfants et pour adultes et au stationnement pour visiteurs.
- Toujours sur Décarie mais plus au sud, une autre entrée conduit à l'Hôpital des Shriners, aux urgences, au pavillon d'hébergement, aux pavillons de recherche et d'enseignement ainsi qu'au centre de conférence.
- Le troisième accès, sur la rue Saint-Jacques est destiné au personnel et aux fournisseurs et conduit au stationnement souterrain et aux quais intérieurs de déchargement.

Le plan prévoit aussi une voie d'urgence à gabarit étroit et à accès restreint, qui débouche sur le chemin Glen, en contrebas du talus.

Les infrastructures routières

Le programme d'intégration du site Glen prévoit d'importants travaux d'infrastructures sur les autoroutes qui passent à proximité et sur les principales artères qui l'entourent. La figure 3 donne une vue d'ensemble des interventions projetées. Ces interventions ont pour objectif, selon le promoteur, de faciliter l'accès du campus Glen aux patients, au personnel, aux visiteurs et aux fournisseurs tout en minimisant l'impact de leurs déplacements sur le réseau local.

Les principales modifications du réseau autoroutier consistent à construire deux nouvelles bretelles sur l'autoroute Décarie (autoroute 15). L'une, en direction sud, conduit au boulevard de Maisonneuve, à l'ouest du boulevard Décarie. L'autre donne accès à l'autoroute 15 vers le nord à partir de la rue Saint-Jacques. La bretelle existante qui donne accès à l'autoroute 15 en direction sud à partir de la rue Girouard serait aussi reconfigurée, de même que l'accès à l'autoroute Ville-Marie en direction est à partir de la rue Saint-Jacques.

Quant au réseau urbain, le boulevard Décarie serait élargi de plusieurs voies entre la rue Saint-Jacques et le boulevard de Maisonneuve pour desservir les accès principaux du campus Glen. Le viaduc de la voie ferrée serait reconstruit.

Les autres interventions comprennent :

- la conversion du boulevard de Maisonneuve en artère bidirectionnelle à l'ouest du boulevard Décarie jusqu'à la nouvelle bretelle,

- la conversion partielle du chemin Upper Lachine en voie réservée aux autobus depuis le boulevard Décarie jusqu'à la rue Girouard,
- l'aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection Girouard–Upper Lachine,
- l'installation de nouveaux feux de circulation à cinq endroits.

Le plan des infrastructures routières prévoit aussi compléter la piste cyclable du boulevard de Maisonneuve en empruntant la voie réservée du chemin Upper Lachine et le campus Glen, avec bifurcations en direction de la rue Sainte-Catherine et du chemin Glen.

Pour ce qui est du calendrier de réalisation, les travaux d'aménagement du campus Glen ont été amorcés en 2005 avec la décontamination et la réhabilitation du terrain. Le promoteur prévoit que la construction du CUSM commencera en 2006 et que les premiers patients seront accueillis en 2008. La fin des travaux est prévue pour 2010. Quant aux travaux routiers hors-site, ils pourraient commencer dès 2005 et se terminer en 2007. Enfin, la construction de l'Hôpital des Shriners est prévue pour 2006-2007.

Les projets de règlement P-04-047-2 et P-05-035

La consultation publique sur les projets de règlement constitue l'une des étapes du processus menant à la concrétisation du projet de complexe hospitalier du CUSM et des Shriners. Les projets de règlement sont reproduits intégralement en annexe 3 du présent rapport.

Le projet de règlement P-04-047-2 propose de modifier le *Plan d'urbanisme de Montréal* dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce en autorisant, sur le terrain visé, un coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) de 3,5, comme le montre le tableau 1.

Plan d'urbanisme	Dispositions en vigueur Règlement R-04-047	Modifications proposées Projet P-04-047-02
<i>Orientations panmontréalaises</i>	Secteur d'emplois traditionnels Construction du CUSM et de l'Hôpital des Shriners	Inchangé
<i>Affectation du sol</i>	Grand équipement institutionnel	Inchangé
<i>Densité de construction</i>	Bâti 2 étages hors sol ou plus Taux d'implantation au sol faible ou moyen C.O.S. minimal : 0,5 C.O.S. maximum : 2,0	Inchangé Inchangé Inchangé C.O.S. maximum : 3,5

Tableau 1 : Comparaison des dispositions du *Plan d'urbanisme* applicables au campus Glen et des modifications proposées par le projet de règlement P-04-047-02.

Le projet de règlement P-05-035 contient des dérogations spécifiques à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. Il établit un ensemble de critères destinés à encadrer la révision architecturale qui précède l'émission des permis de construction.

Ces critères portent sur l'implantation et la volumétrie des bâtiments (caractère, hauteur, disposition), l'architecture (composition, traitement des façades, disposition des éléments mécaniques), la circulation sur le site (localisation des voies, des pistes cyclables et des sentiers) et l'aménagement paysager. Le tableau 2 en montre les principales dispositions.

Parmi les autres dispositions du projet de règlement P-05-035, retenons que :

- les accès par Décarie et Saint-Jacques doivent être conformes au plan,
- la demande de permis doit être accompagnée d'un plan d'aménagement paysager préparé par un architecte-paysagiste,
- les travaux d'aménagement paysager doivent être complétés dans les 6 mois de la fin des travaux de construction.

Règlement d'urbanisme de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce		Projet de règlement P-05-035	
À l'ouest de l'axe de l'av. Vendôme	À l'est de l'axe de l'av. Vendôme	Secteur CDN-NDG de la cour Glen	
Usages autorisés : Commerce, service, bureau	Usage autorisé : Habitation	Usages autorisés : Bureau, centre hospitalier, laboratoire, université, usages complémentaires et additionnels liés aux usages autorisés.	
Paramètres de construction : Hauteur maximum 30 m, 4-10 étages C.O.S. : 6,0 Taux d'implantation : 85 %	Paramètres de construction : Hauteur maximum 23 m, 3-6 étages C.O.S. : 3,0 Taux d'implantation : 70 %	Principaux paramètres, CUSM : Hauteur max. 47,5 m, min. de 9 m C.O.S. : 3,5 max. Taux d'implantation : 50 %	Principaux paramètres, Hôpital des Shriners : Hauteur max. 25 m, min. de 9 m C.O.S. : 0,5 à 1,5 Taux d'implantation : 50 %
		Stationnement : Au moins une unité par 150 m ² de superficie de plancher à l'intérieur du CUSM 50 unités max. à l'extérieur pour le CUSM 35 unités max. à l'extérieur pour l'Hôpital des Shriners.	

Tableau 2 : Comparaison sommaire des dispositions du règlement d'urbanisme applicables au campus Glen et des modifications proposées par le projet de règlement P-05-035.

Il convient aussi de signaler que l'arrondissement de Westmount a entrepris, en parallèle, de modifier sa réglementation d'urbanisme pour la portion du site Glen qui relève de sa compétence, afin d'accueillir l'agrandissement éventuel du CUSM et de permettre la construction, à court terme, de la voie d'urgence à usage restreint. Les documents 6.1 et 6.2 déposés par l'arrondissement de Westmount portent sur cette modification.

L'entente cadre pour la mise en œuvre du projet

Les interventions sur les réseaux autoroutier et local et diverses autres interventions relatives aux infrastructures de même qu'aux accès du métro et du train de banlieue débordent le cadre des projets de règlement à l'étude. Elles ne relèvent pas du CUSM. Les engagements des partenaires pour ces interventions, de même que le partage des responsabilités et celui du financement, feront l'objet, selon la Ville, d'une entente cadre à intervenir entre la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec et le CUSM. Le contenu de cette entente n'était pas connu au moment de la consultation publique.

Les études d'insertion dans le milieu

Diverses études sectorielles ont précédé l'élaboration de la proposition d'aménagement du campus Glen. Elles ont porté sur l'accessibilité et la circulation, l'impact socio-économique du projet hospitalier, les conditions de vent et d'ensoleillement, les arbres et les boisés, le potentiel archéologique du site, la contamination des sols et l'environnement sonore. Les principales conclusions que le promoteur a fait valoir à partir de ces études sont les suivantes :

- 44 % des usagers du complexe hospitalier se serviront du transport en commun aux heures de pointe; 56 % des usagers utiliseront l'automobile, la majorité d'entre eux empruntant le réseau autoroutier.
- L'augmentation de la circulation locale sera faible et sans impact significatif sur la qualité de vie des résidents; le parc de stationnement du CUSM suffira à la demande, sans débordement sur les rues voisines.
- Le marché résidentiel a subi de fortes pressions au cours des dernières années; l'effet de la présence du nouvel hôpital se fondera aux autres pressions plutôt que de se faire sentir de façon spécifique.
- Le nouvel hôpital aura un effet positif sur la vitalité commerciale des environs et entraînera l'occupation de quelque 40 000 m² de services de santé et de 4 000 m² de commerces.
- Le site Glen contient deux types de contaminants principaux, des hydrocarbures pétroliers et des métaux lourds, mais on n'y trouve aucune matière dangereuse et les terrains font l'objet des travaux de décontamination et de réhabilitation requis.
- Le niveau de risques externes est acceptable pour l'implantation d'un hôpital, selon les critères du Conseil canadien des accidents industriels majeurs (CCAIM).

Enfin, le CUSM s'engage à faire respecter les mesures de contrôle des nuisances par les entrepreneurs pendant les travaux de décontamination et de construction et à mettre en place les mesures de mitigation qui s'imposent, de façon à déranger le moins possible la population voisine.

2 Les préoccupations et les attentes des citoyens

La consultation publique sur l'aménagement de la cour Glen s'est déroulée en deux temps. En première partie, les séances d'information se sont tenues les 11, 12 et 18 mai 2005. Quelque 150 personnes ont entendu les représentants du CUSM et de la Ville de Montréal présenter le dossier et répondre aux questions des citoyens et de la commission.

La seconde partie de la consultation, consacrée à l'expression des opinions, s'est tenue les 15 et 16 juin. Vingt-cinq personnes se sont exprimées, dont seize par écrit et neuf oralement.

La commission a regroupé les préoccupations, suggestions et commentaires communiqués durant les séances de consultation et dans les mémoires autour de quatre thèmes :

- le projet hospitalier et le plan d'aménagement;
- l'accès du campus et la circulation;
- les impacts socio-économiques;
- les impacts environnementaux et le suivi.

Le projet hospitalier et le plan d'aménagement

Le projet d'implantation du CUSM et de l'Hôpital des Shriners dans la cour Glen suscite l'appui de la majorité des intervenants qui se sont prononcés à ce sujet. Dans l'ensemble, ils reconnaissent l'importance du projet et considèrent que sa réalisation aura un effet bénéfique sur les quartiers voisins du point de vue économique et social, à la condition que son insertion s'effectue dans le respect du milieu.

Bien que le projet hospitalier soit généralement accueilli favorablement, un groupe de participants s'interroge sur la nécessité de regrouper les hôpitaux existants sur un seul site, estimant que les bâtiments qu'ils occupent actuellement peuvent être rénovés et accueillir de nouvelles activités. De plus, considérant les enjeux de l'intégration urbaine et de la décontamination des sols, ils sont d'avis que les projets de règlement ne devraient pas être acceptés tant que les avantages généraux du projet hospitalier n'auront pas été établis.

Même si la majorité des intervenants souhaitent la présence de l'Hôpital des Shriners dans la cour Glen, certains se préoccupent de la latitude laissée à ces derniers par le projet de règlement P-05-035. Selon eux, le développement harmonieux de l'ensemble du site milite en faveur de l'application de critères d'architecture et d'aménagement à l'Hôpital des Shriners.

L'insertion du projet hospitalier dans le milieu urbain pose un défi d'aménagement important. Pour certains, le campus Glen doit être en continuité visuelle avec les rues situées au nord. Ils recommandent de ménager des percées visuelles dans le prolongement de ces rues et de limiter la hauteur des bâtiments.

Pour d'autres, la concentration des bâtiments dans la partie ouest du site est excessive. Ils recommandent de décaler les bâtiments vers l'est, pour répartir plus équitablement les avantages et les inconvénients découlant de la présence du centre hospitalier.

Un autre participant propose d'aménager les espaces publics entourant la station intermodale Vendôme pour en faire un carrefour piétonnier et, éventuellement, l'entrée principale de l'hôpital pour les piétons. Selon lui, l'insertion du projet passe par la création d'espaces publics porteurs de l'expression identitaire de l'hôpital et favorisant son appropriation par les résidents et les usagers.

Diverses demandes ont aussi été formulées, telles que l'accès du public aux espaces verts intérieurs, la création de jardins communautaires ou l'utilisation de la pierre pour le mur de soutènement de la falaise, le long de la rue Saint-Jacques.

L'accès du campus et la circulation

À la suite d'une présentation élaborée, de nombreuses questions ont été posées sur les interventions routières, la circulation, la congestion et le stationnement et sur les accès pour les véhicules, les cyclistes et les piétons. Les commentaires et les suggestions à ce sujet ont été nombreux également.

Ainsi, même si les interventions routières ont pour objectif de permettre aux automobilistes d'accéder rapidement au complexe hospitalier en utilisant le moins possible le réseau local, plusieurs craignent le déversement dans les rues résidentielles de la circulation à destination de l'hôpital. Ils demandent des mesures visant à faire respecter le principe de garder les automobilistes le plus longtemps possible sur le réseau autoroutier. Ils demandent aussi plus de détails sur les conditions de circulation des artères desservant le CUSM et sur l'impact du projet sur les rues résidentielles et commerciales.

On veut également s'assurer que le nombre de places de stationnement prévu sera suffisant et évitera le débordement dans les rues voisines. La possibilité de subventionner le stationnement du CUSM pour en réduire les tarifs et le rendre plus attractif a été évoquée. On demande aussi le nombre de places de stationnement des hôpitaux existants qui seront transférées au site Glen, incluant les places sur rue. On recommande aussi que les mesures envisagées à l'égard de la circulation et du stationnement soient évaluées au préalable, en collaboration avec les commerçants locaux, afin de minimiser les impacts négatifs.

Plusieurs participants considèrent que l'entrée principale unique à partir du boulevard Décarie n'est pas suffisante. Pour éviter d'être à la merci d'un encombrement ou d'une situation d'urgence qui paralyserait la circulation sur le boulevard Décarie, ils suggèrent une deuxième entrée publique à partir du nord ou de l'est. Par ailleurs, invoquant la distance à parcourir entre les campus Glen et de la Montagne, une participante s'inquiète de la durée du trajet pour les transferts de patients et pour les professionnels de la santé. Elle considère qu'une deuxième entrée du côté est permettrait de réduire la durée des déplacements.

Plusieurs participants soulignent que le niveau de bruit dans les rues résidentielles est déjà élevé à proximité du site et ils craignent une aggravation de la situation avec la

circulation additionnelle à destination du CUSM. Ils demandent des mesures de protection contre le bruit provenant du réseau autoroutier, voire des murs antibruit le long de l'autoroute Décarie.

Les interventions envisagées sur le réseau local soulèvent tout particulièrement l'inquiétude. Il en est ainsi de la fermeture à la circulation automobile d'une partie du chemin Upper Lachine qui aurait pour conséquence d'enclaver le quartier Saint-Raymond. De même, le carrefour giratoire proposé à l'intersection de la rue Girouard et du chemin Upper Lachine est jugé dangereux, particulièrement pour les piétons.

Des résidents de l'avenue Prud'homme craignent qu'avec le boulevard Décarie à deux directions et la nouvelle bretelle à partir de la rue Saint-Jacques, les problèmes de circulation qu'ils subissent déjà soient aggravés. Ils demandent de maintenir l'accès direct aux avenues Prud'homme et Crowley à partir de l'ouest.

Certains considèrent que les travaux routiers doivent être réalisés en même temps que la construction du complexe hospitalier. Pour d'autres, ces interventions devraient être différées jusqu'après l'ouverture du CUSM. Ils demandent aussi une étude générale préalable de la circulation dans Notre-Dame-de-Grâce.

Plusieurs considèrent que les intérêts des piétons sont subordonnés à ceux des automobilistes. Ainsi, certains craignent pour la sécurité des piétons à l'entrée du boulevard Décarie, à cause de la largeur du boulevard et des multiples mouvements des véhicules. Ils recommandent à la Ville de valider les aménagements proposés par l'étude de circulation du CUSM et d'apporter les ajustements nécessaires, en portant une attention particulière à la configuration des intersections en fonction des besoins respectifs des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

Un organisme communautaire et quelques citoyens trouvent inadéquat l'accès piéton à partir de la rue Saint-Jacques en bordure de l'arrondissement du Sud-Ouest. Ils réclament un accès protégé qui emprunterait l'entrée du stationnement intérieur.

Pour ce qui touche les pistes cyclables, certains participants sont d'avis que le parcours proposé par le CUSM pour relier les tronçons existants de la piste cyclable ne tient pas suffisamment compte des comportements des cyclistes. Ils emprunteraient aussi un tunnel, ce qui est considéré peu sécuritaire. La Ville est plutôt invitée à planifier le raccordement est-ouest de la piste cyclable, soit dans l'axe du boulevard de Maisonneuve, soit en obtenant du CP qu'il cède une partie de l'emprise de la voie ferrée pour permettre la continuité de la piste.

Enfin, les participants s'accordent sur la nécessité de mesures concrètes pour favoriser et faciliter l'utilisation du transport en commun par les employés et les visiteurs du complexe hospitalier. Ils ont demandé des détails sur les moyens envisagés à cette fin.

Les impacts économiques et sociaux

Des résidents de Notre-Dame-de-Grâce et du Sud-Ouest craignent de voir leur quartier se transformer avec l'implantation du CUSM. Ils redoutent d'éventuels changements de zonage et insistent sur la nécessité de protéger le stock de logements existants afin d'éviter la transformation de conciergeries en bureaux. D'autres s'inquiètent des risques de spéculation foncière et de hausse des loyers.

Un organisme communautaire demande à la Ville de surveiller l'activité immobilière autour du CUSM et de mettre en place des mesures permettant aux personnes déjà établies de rester dans leur quartier. Un participant suggère que les commerces, laboratoires et services de santé soient contenus à l'intérieur des limites du campus Glen de façon à préserver le caractère résidentiel du voisinage.

Des organismes communautaires qui ont conclu une entente avec le CUSM en vue de maximiser les retombées pour les trois arrondissements, ont salué cette initiative de collaboration. Ils demandent, entre autres, que le CUSM et les Shriners mettent en place des politiques d'embauche et d'achat favorables à la population locale.

Des intervenants du Sud-Ouest souhaitent la réalisation d'un pôle technologique à proximité du campus avec l'appui des institutions universitaires et du CUSM. Les organismes locaux du Sud-Ouest comme ceux de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce souhaitent que les éventuelles entreprises de commercialisation de la recherche universitaire s'installent à proximité.

Les impacts environnementaux et le suivi

Les participants accueillent favorablement les engagements du CUSM sur les questions environnementales et le développement durable, tant dans la mise en œuvre du projet que dans sa gestion. Plusieurs craignent néanmoins l'augmentation du niveau de bruit dans le quartier résidentiel situé au nord, entre autres à cause de la réverbération du bruit des trains sur les façades qui bordent la voie ferrée ou du bruit des appareils mécaniques du complexe hospitalier. Pour certains, l'importance et la diversité des considérations environnementales liées à l'implantation d'un tel projet auraient justifié une étude d'impact en bonne et due forme.

D'autres questions ont porté sur l'impact éventuel des opérations de décontamination et des travaux de construction sur la qualité de vie et la santé des résidents. Les principales préoccupations portent sur la qualité de l'air et sur le bruit, en rapport avec la circulation des camions ainsi que sur les moyens qui seront pris pour minimiser les nuisances. Certains souhaitent des études et des simulations pour mesurer l'impact de l'augmentation des polluants durant la construction.

Les participants ont salué les initiatives du CUSM pour favoriser le dialogue avec les citoyens depuis le début du processus. Plusieurs considèrent toutefois que le projet présenté en séance publique ne tient pas compte des préoccupations dont ils ont déjà fait part au promoteur au cours de rencontres antérieures.

Certains auraient souhaité qu'un projet plus avancé soit soumis à la consultation plutôt qu'un préconcept d'aménagement. Ils désirent connaître les moyens dont disposent les citoyens pour intervenir lors des phases ultérieures du projet. Certains souhaitent aussi être informés des dépenses additionnelles que les arrondissements encourront avec la venue du complexe hospitalier, notamment pour l'entretien et la réfection des réseaux d'infrastructures.

Pour plusieurs participants, la Ville doit faire preuve de leadership à la fois pour que les préoccupations des citoyens soient prises en compte et pour que le projet s'intègre dans une vision d'ensemble plus large que celle de l'application des règlements soumis à la consultation. Pour certains l'adoption de ces règlements doit être différée aussi longtemps que des solutions aux principaux problèmes soulevés n'auront pas été trouvées.

3 L'analyse de la commission

La consultation publique dont ce rapport rend compte avait pour objet le réaménagement de la cour Glen aux fins d'y permettre la construction du CUSM et de l'Hôpital des Shriners. Il ne s'agit donc pas de s'interroger sur le regroupement des établissements de santé affiliés à l'Université McGill ou sur les sites susceptibles d'accueillir le CUSM, mais de comprendre le projet de complexe hospitalier et ses répercussions, de même que la portée des règlements destinés à encadrer sa réalisation.

Les représentants du CUSM et ceux de la Ville de Montréal se sont partagé la présentation du plan d'aménagement de la cour Glen et des projets de règlement. Quant à l'Hôpital des Shriners, ce sont les représentants du CUSM qui ont répondu aux questions à son sujet. Il convient de rappeler qu'au moment des séances publiques, l'incertitude planait encore sur l'avenir de cet hôpital. Depuis lors, les Shriners ont décidé de demeurer à Montréal et la commission en tient compte dans son analyse.

Les interventions des citoyens montrent qu'ils ont bien compris l'objet et la portée de cette consultation. Sauf exception, les intervenants n'ont mis en cause ni le regroupement des hôpitaux, ni le choix de la cour Glen.

La consultation publique a d'abord confirmé que la grande majorité des intervenants appuient la venue du CUSM et de l'Hôpital des Shriners dans leur voisinage. Cet appui se fonde autant sur la mission sociale et scientifique du nouveau complexe hospitalier que sur les retombées bénéfiques qu'on en espère. En même temps, la plupart des intervenants demandent aux principaux acteurs du dossier, notamment le CUSM, la Ville de Montréal et le ministère des Transports, de résoudre divers problèmes et de combler ce qu'ils perçoivent comme des lacunes du projet.

La commission prend acte de l'accueil favorable fait au projet. Son analyse vise par conséquent à mettre en lumière les conditions d'une insertion harmonieuse, efficace et fructueuse du nouveau complexe hospitalier dans son environnement urbain.

La commission a regroupé les éléments d'analyse sous quatre thèmes :

- le projet hospitalier et son intégration dans le cadre urbain,
- la problématique de l'accès au campus Glen et de la circulation,
- l'impact socio-économique du projet hospitalier,
- l'impact environnemental, la mise en œuvre et le suivi.

Le projet hospitalier et son intégration dans le cadre urbain

La proposition d'aménagement du CUSM est le résultat d'un processus de planification qui s'appuie, entre autres, sur une série d'études détaillées abordant divers enjeux d'intégration du projet au cadre environnant.

D'entrée de jeu, la commission note que la conception architecturale du complexe hospitalier n'est pas l'objet des principales préoccupations des citoyens. Ce sont surtout

de multiples aspects de la relation fonctionnelle et visuelle du complexe hospitalier avec le tissu urbain qui posent problème.

Pour plusieurs, les liens entre le nouvel hôpital et la trame urbaine sont insuffisants ou incohérents. Ainsi, alors que l'implantation des pavillons semble prolonger la trame nord-sud, le choix du boulevard Décarie comme façade principale conduisant à la seule voie d'accès public par automobile contredit la relation visuelle annoncée par l'implantation des pavillons. L'effet de barrière attribuable à la voie ferrée persiste.

Par ailleurs, la concentration des bâtiments dans la portion Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce du campus Glen laisse la portion Westmount étrangement vide. Enfin, le parti d'aménagement ne privilégie pas les piétons en les obligeant soit à se rendre jusqu'à l'entrée du boulevard Décarie soit à prendre le tunnel de la station Vendôme. De plus, le plan d'ensemble ne propose pas d'accès piéton commode à partir de Westmount ou du Sud-Ouest.

Certes, l'aménagement du site Glen posait des défis majeurs en raison de son enclavement. Aussi bien le promoteur que la Ville étaient conscients de ces défis.

Dans le *Projet d'intégration et de développement urbains*, les urbanistes soulignent la nécessité de désenclaver et de rendre accessible le site Glen en le transformant « pour en faire un lieu participant pleinement à la dynamique urbaine ». Ils proposent aussi de mettre en place « une stratégie globale d'accessibilité efficace et diversifiée tant au niveau véhiculaire que piétonnier » (document 3.3, p. 39). Dans le *Plan directeur* (document 3.1, p. 2), la vision d'avenir prévoit l'insertion du CUSM dans son environnement dans les termes suivants :

« Mise en valeur du site afin de promouvoir la présence du CUSM dans l'environnement urbain

Lien étroit avec la communauté

Clarté des accès, facilité d'orientation, hiérarchie des circulations »

Le concept architectural issu de cette vision (ibid., p. 5) reprend la même logique :

« Un projet de cette envergure s'envisage dans la perspective d'une intégration au quartier qui le reçoit. On doit y retrouver l'empreinte des rues et y déceler des traces des quartiers riverains. L'aménagement du site doit permettre aux quartiers voisins de s'y glisser finement afin que le mariage éventuel offre la meilleure cohérence possible. »

Le *Plan d'urbanisme de Montréal* reconnaît, lui aussi, la problématique de la cour Glen et de ses abords. Il en fait un « secteur à transformer » dans les plans d'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (secteur 04-P3) et de Westmount (secteur 27-P1). Aussi, le site Glen constitue, avec la cour Turcot, l'un des secteurs de planification détaillée du *Plan d'urbanisme*. L'implantation du CUSM est prévue dans les « balises d'aménagement », qui visent notamment à « améliorer l'accessibilité du site afin d'accroître son potentiel de développement et d'augmenter la sécurité publique » et à « assurer une densité ainsi qu'une diversité des usages appropriés aux abords de la station intermodale Vendôme » (document 8.2, p. 273).

Le *Plan d'urbanisme* prévoit aussi la « diversification et [l'] intensification des activités aux abords de la station intermodale Vendôme » (document 8.2, carte *Synthèse des orientations panmontréalaises* pour l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce). Le plan précise que « cette diversification et cette intensification des activités doivent... être balisées de manière à en maximiser les retombées positives, tant sur le milieu urbain environnant que sur la fréquentation du réseau de transport collectif » (document 8.2, p. 43).

Logiquement, l'aménagement de la cour Glen aux fins du complexe hospitalier du CUSM et de l'Hôpital des Shriners devrait constituer une occasion exceptionnelle de répondre de façon novatrice et audacieuse aux objectifs du *Plan d'urbanisme* et au défi d'insertion que pose la mise en valeur de ce site. En bref, le projet CUSM appelle une vision intégrée et une approche de planification concertée aussi bien à l'échelle du site qu'à celle de sa périphérie.

Or, tel n'est pas le cas. Les préoccupations des citoyens et l'information communiquée en séance publique par le promoteur et par les représentants de la Ville amènent la commission à conclure que ni le CUSM ni la Ville n'ont mené à terme le processus de planification intégrée qu'aurait justifié un projet de l'importance de celui-ci. Pourtant, la vision d'avenir dont le concept d'aménagement est issu et le *Plan d'urbanisme de Montréal* ouvraient des perspectives et donnait des pistes pour y arriver.

Plusieurs intervenants ont souligné le fossé entre les généreux principes du *Plan directeur* du CUSM et la parcimonie de certaines des solutions proposées. Les dispositions qui touchent l'insertion urbaine, en particulier, sont imprécises par contraste avec celles qui visent des éléments du projet immobilier comme la composition volumétrique, la distribution des fonctions et le traitement des façades.

Du côté de la Ville, les interfaces du campus Glen avec le tissu urbain qui l'entoure ne font l'objet d'aucune proposition de mise en valeur. Aucun plan d'aménagement d'ensemble ni projet particulier d'urbanisme ne semble en préparation pour ce secteur.

Quant aux interventions sur les infrastructures routières, elles mettent l'accent sur les déplacements automobiles générés par le campus Glen davantage que sur la problématique d'ensemble de la circulation en périphérie. De même, les parcours piétons et les pistes cyclables proposés sont tributaires des solutions automobiles.

La commission est d'avis que le CUSM et la Ville auraient avantage à compléter de façon concertée le processus de planification conduisant à une meilleure intégration du projet hospitalier dans son environnement. La Ville de Montréal devrait assumer le leadership de cet exercice, qui suppose la concertation de plusieurs intéressés.

En termes précis, le secteur entourant le site Glen (secteur 04-10 du *Plan d'urbanisme*) devrait faire l'objet d'un processus de planification débouchant sur une stratégie de mise en valeur et des propositions de réaménagement. Cette étude devrait viser plus particulièrement l'espace compris entre la voie ferrée et le boulevard de Maisonneuve.

Les éléments à explorer comprennent, à titre indicatif :

- le potentiel d'intégration du transport en commun, des accès du CUSM et des bâtiments riverains du boulevard de Maisonneuve,

- l'ouverture du CUSM sur cette artère par une authentique façade urbaine,
- l'aménagement d'un accès piéton plus efficace et plus convivial que le tunnel du métro.

Il appartient à la Ville et au CUSM de fixer les modalités techniques et administratives de la stratégie qui en découlera, qu'il s'agisse d'un partenariat public-privé, d'un plan particulier d'urbanisme ou d'un plan d'aménagement d'ensemble.

Par ailleurs, compte tenu que l'Hôpital des Shriners restera à Montréal, la commission souligne que le terrain qui leur est destiné dans le campus Glen apparaît prêt à recevoir le nouvel hôpital à brève échéance. Mis à part la décontamination et la réhabilitation du terrain qui se poursuivent depuis plusieurs mois, les enjeux d'insertion urbaine n'y sont pas significatifs. La commission note aussi que le projet de règlement P-05-035 contient des dispositions qui ne s'appliquent que sur la portion de terrain occupé par le CUSM, d'autres sur celle où s'élèverait l'Hôpital des Shriners, d'autres enfin dans toute la portion du site Glen située dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Pour la commission, il convient d'assurer la continuité et l'homogénéité du concept d'aménagement du campus Glen ainsi que l'intégration harmonieuse des bâtiments du CUSM et de l'Hôpital des Shriners.

Dans le même ordre d'idées, il est souhaitable d'assurer la continuité fonctionnelle et visuelle du campus Glen et de garantir la pérennité de sa vocation hospitalière dans un protocole dont Westmount serait partie prenante.

La problématique de l'accès au campus Glen et de la circulation

Les parcours d'accès du CUSM et les interventions routières projetées ont suscité beaucoup de questions et de réactions en assemblée publique. Les citoyens redoutent l'aggravation des inconvénients qu'ils subissent actuellement, particulièrement aux abords des autoroutes Décarie et Ville-Marie.

Le réaménagement de divers tronçons du réseau local ajouterait des obstacles aux déplacements des résidents de Notre-Dame-de-Grâce, pour qui les communications de part et d'autre de la voie ferrée sont déjà problématiques. Il affecterait aussi les déplacements piétonniers, mettant en jeu la sécurité des usagers. Certains font valoir que les risques de congestion seraient moins aigus si le CUSM disposait d'une seconde entrée publique à partir de l'est, par l'avenue Claremont ou le chemin Glen.

Dans son analyse, la commission n'entend pas se substituer aux experts en circulation. Toutefois, les préoccupations des citoyens sont significatives et convergentes, ce qui justifie un examen attentif.

La commission note deux catégories d'interventions sur le réseau local. La première comprend les travaux en bordure de la cour Glen : réaménagement du boulevard Décarie entre Saint-Jacques et de Maisonneuve, reconstruction du viaduc de la voie ferrée et travaux au carrefour Saint-Jacques–Saint-Rémi et à l'entrée souterraine du complexe hospitalier. Ces interventions apparaissent comme les plus opportunes pour les fins du CUSM et des Shriners. Ce sont aussi les moins susceptibles de nuire aux résidents.

La seconde catégorie englobe des interventions sur le réseau local qui sont directement associées aux travaux projetés par le ministère des Transports sur les autoroutes. Ainsi, par effet de domino, la bretelle de sortie de l'autoroute 15 sud vers le boulevard de Maisonneuve nécessite la conversion de ce dernier en artère bidirectionnelle jusqu'au coin de Décarie ainsi que la fermeture d'une partie du chemin Upper Lachine et l'aménagement du carrefour giratoire de la rue Girouard. La bretelle qui donne accès à l'autoroute 15 nord à partir de la rue Saint-Jacques priverait les résidents de l'avenue Prud'homme d'un accès à partir de l'ouest et accentuerait leur enclavement. Toutes ces interventions sont cause d'inquiétude ou d'insatisfaction des citoyens.

Or, le calendrier des travaux du ministère des Transports prévoit la construction de la bretelle de sortie vers de Maisonneuve dès 2005, celle de la bretelle d'entrée Saint-Jacques vers le nord en 2006 et les autres ouvrages en 2007 (M. Daniel Robert, séance du 11 mai 2005, p. 88). Les modifications du réseau local découlant des interventions autoroutières deviendront donc nécessaires à brève échéance.

La commission est d'avis que, dans la séquence des travaux routiers, priorité devrait être donnée à l'élargissement du boulevard Décarie entre la rue Saint-Jacques et le boulevard de Maisonneuve, à la reconstruction du viaduc de la voie ferrée et aux travaux sur la rue Saint-Jacques entre Saint-Rémi et l'accès souterrain du CUSM.

Quant aux autres interventions, dont les effets projetés demeurent incertains, la commission estime qu'il serait préférable de les échelonner à partir d'une évaluation « in vivo » à mesure que progresseraient la construction et l'occupation du complexe hospitalier. Il serait alors possible de confirmer les besoins et d'apporter des ajustements aux projets routiers à la lumière de l'expérience. Une telle démarche doit évidemment s'accompagner d'une véritable stratégie visant à privilégier le transport en commun.

Il convient aussi de garder la fluidité du trafic et de minimiser les risques de conflit à l'heure de pointe de l'après-midi entre la sortie Saint-Jacques de l'autoroute Ville-Marie et la sortie souterraine de l'hôpital. Le CUSM, la Ville et le ministère des Transports devraient explorer une solution évitant aux véhicules qui sortent par l'accès souterrain de croiser ceux qui viennent de la bretelle de sortie ou de la rue Saint-Jacques. Le prolongement de cet accès souterrain jusqu'à la rue Pullman, comme l'a suggéré un participant de la consultation publique, pourrait être une option.

Enfin, la commission considère que le promoteur n'a pas établi qu'il était impossible de faire entrer et sortir les véhicules par l'avenue Claremont. S'il apparaît effectivement problématique de passer sous la voie ferrée, la solution du passage à niveau mérite d'être étudiée plus à fond. La commission rappelle qu'à Montréal-Ouest, la gare du train de banlieue est située entre deux passages à niveaux dotés de dispositifs de sécurité et traversés par des rues relativement importantes. Avec un accès alternatif à niveau vers l'avenue Claremont, la circulation serait mieux répartie et le parcours à partir des quartiers situés au nord et à l'est serait plus facile.

Quant au parcours cyclable, l'idée de traverser le campus Glen est en soi intéressante, mais la proposition impose des détours incongrus aux cyclistes. Ces derniers seraient

mieux servis par une piste continue, par exemple le long du boulevard de Maisonneuve ou en bordure de l'emprise de la voie ferrée.

L'impact socio-économique du projet hospitalier

Le complexe hospitalier du CUSM et de l'Hôpital des Shriners n'est pas un projet immobilier ordinaire. Sur les plans économique et communautaire, il est susceptible d'avoir un impact significatif sur les quartiers dans lesquels il s'insère. Les usagers de ce qui sera un centre de soins, de formation et de recherche tout à la fois forment une nouvelle clientèle pour le milieu d'accueil et leur présence se fera nécessairement sentir dans les environs.

Le CUSM a étudié les principales répercussions de son projet, même si sa juridiction s'arrête au campus Glen et que les interventions hors site ne sont pas de son ressort. Il s'est aussi engagé à collaborer avec les organismes communautaires locaux pour que l'insertion du complexe hospitalier soit harmonieuse et fonctionnelle et que ses retombées soient à l'avantage du voisinage. L'entente de novembre 2004 intitulée *Entente de partenariat entre le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et la Concertation Inter-quartiers* (document 3.2) fait foi de cet engagement.

La commission salue l'effort de collaboration du CUSM et des organismes locaux et souhaite que les intentions se traduisent en actions concrètes. À titre d'exemple, la préservation du caractère de la rue Sherbrooke comme artère de commerces et de services locaux pourrait faire l'objet d'une approche concertée. Cette collaboration pourrait éventuellement être élargie à d'autres partenaires et se poursuivre par delà la construction du CUSM et de l'Hôpital des Shriners.

Quant à l'impact du CUSM sur le marché résidentiel de Notre-Dame-de-Grâce, de Westmount et du Sud-Ouest, les citoyens et les organismes communautaires redoutent d'éventuels changements de zonage sur les îlots voisins, qui risqueraient de faire grimper les valeurs foncières et d'entraîner le remplacement des logements existants par d'autres plus coûteux ou encore par des commerces ou des services. Les participants craignent aussi la gentrification que la venue du CUSM pourrait entraîner.

Selon le promoteur, ce marché a subi de fortes pressions au cours des dernières années. Il estime que l'impact du nouvel hôpital se fondera probablement avec les autres pressions du moment. Le promoteur n'a pas évalué les répercussions du projet sur le stock existant ni l'ampleur du développement immobilier à venir.

Les préoccupations des citoyens sont significatives, mais les pistes de solution peuvent difficilement être intégrées au projet du CUSM. Ces préoccupations trouvent écho dans le *Plan d'urbanisme de Montréal*, qui vise explicitement la protection du stock de logements existants.

La commission encourage la Ville à mettre en place un mécanisme de suivi et d'évaluation du marché de l'habitation dans la zone d'influence du CUSM, particulièrement dans les secteurs vulnérables. Elle pourra ainsi prendre plus facilement les mesures nécessaires pour y préserver le stock de logements abordables existants.

L'impact environnemental, la mise en œuvre et le suivi

Les préoccupations environnementales des citoyens portent sur l'état du site Glen, l'impact des travaux de construction, les caractéristiques du projet hospitalier et sa gestion à long terme dans une perspective de développement durable. Ils ont également soulevé la question du suivi qui serait donné par le CUSM et par la Ville aux attentes qu'ils ont exprimées.

Selon le CUSM, les sols du site Glen étaient contaminés mais ne contenaient pas de matière dangereuse. Le site est actuellement en voie de décontamination et de réhabilitation. Les camions qui transportent les matériaux contaminés se sont vu prescrire un parcours qui évite les rues résidentielles. Les entrepreneurs en construction devront aussi appliquer des mesures de contrôle des nuisances durant les travaux. Outre les mesures de prévention et de contrôle, le CUSM a mis en place un service téléphonique à l'intention des citoyens. Il a aussi commencé à publier un bulletin d'information.

En parallèle au chantier du CUSM, le réseau autoroutier et le réseau local feront l'objet de travaux qui soulèvent des préoccupations du même ordre. Quelques résidents ont du reste demandé qu'un mur antibruit soit érigé pour les protéger du bruit de l'autoroute Décarie. Cette demande dépasse l'objet de la consultation publique sur le CUSM mais elle met en lumière les inconvénients majeurs que subissent depuis longtemps ceux qui vivent en bordure de cette autoroute.

Notant les mesures d'atténuation des nuisances prévues par le ministère des Transports, la commission souhaite que les mécanismes d'information et d'échange institués par le CUSM soient étendus de façon à couvrir l'ensemble des travaux de construction pouvant toucher les résidents des quartiers qui entourent le campus Glen.

Dans une perspective à long terme axée sur le développement durable, le promoteur a fait valoir que les bâtiments du CUSM seraient dotés de caractéristiques environnementales d'avant-garde comme des toits verts et des équipements consommant moins d'énergie. Les résidents des alentours s'en réjouissent. Toutefois, invoquant l'exemple d'autres bâtiments importants du quartier, plusieurs s'interrogent sur la portée réelle des engagements environnementaux du CUSM. Ils s'inquiètent notamment des émissions sonores et des rejets atmosphériques, ainsi que de la gestion des eaux usées et des résidus biologiques.

Pour la commission, le campus Glen devrait être exemplaire, « state of the art », selon les meilleures pratiques de développement durable, de conservation de l'énergie et de contrôle des impacts sur sa périphérie. L'engagement du CUSM à cet égard devrait se refléter dans la conception architecturale des pavillons, les systèmes mécaniques, les méthodes de construction, la gestion à long terme des bâtiments et du terrain et les pratiques d'exploitation du complexe hospitalier.

Le même esprit de leadership et d'innovation devrait inspirer d'autres éléments du programme du CUSM. À la lumière des propos des participants des séances publiques, la commission préconise notamment la commodité des accès et des déplacements tant pour les patients que pour les visiteurs, de même qu'une signalisation claire et invitante à l'intérieur comme à l'extérieur.

Conclusion

La construction du Centre universitaire de santé McGill et de l'Hôpital des Shriners constitue un projet de première importance pour Montréal. Les citoyens qui ont participé à la consultation publique en sont conscients et la majorité d'entre eux appuient l'installation du nouveau complexe hospitalier dans la cour Glen.

Les attentes des citoyens sont à la mesure de l'importance du projet. En effet, la taille du complexe hospitalier, sa vocation, son affiliation à une grande institution universitaire, entre autres, lui confèrent prestige et envergure. On s'attend par conséquent à ce que le projet se concrétise de façon exemplaire et « state of the art » à tous égards.

La venue du CUSM et des Shriners constitue aussi une occasion exceptionnelle de résoudre de façon novatrice et audacieuse les problèmes d'aménagement et de réinsertion urbaine de la cour Glen. Le projet appelle une vision intégrée et une approche de planification concertée du site et de sa périphérie.

Le discours des représentants du CUSM est prometteur, notamment dans l'énoncé de vision et les principes sur lesquels repose le plan directeur du complexe hospitalier. Il en est de même des engagements de la Ville à l'égard du site Glen et des abords de la station intermodale Vendôme, tels qu'énoncés dans le *Plan d'urbanisme de Montréal*.

Or, pour ce qui est de l'insertion urbaine du campus Glen, la proposition d'aménagement ne répond pas aux attentes. Ni le CUSM ni la Ville n'ont mené à terme le processus de planification intégrée nécessaire. Les déficiences les plus importantes touchent les liens entre le campus Glen et le secteur urbain adjacent, notamment autour de la station Vendôme. Elles touchent aussi les interventions routières, qui risquent de créer plus de problèmes qu'elles n'en résoudront si elles sont réalisées telles que proposées.

Les déficiences mises en lumière par la consultation publique ne remettent pas fondamentalement en question le plan directeur du CUSM. En soi, elles n'affectent pas directement le contenu des projets de règlement soumis à la consultation. C'est pourquoi les recommandations de la commission ont pour objet l'insertion harmonieuse et efficace du projet hospitalier dans l'environnement urbain où il s'installe.

Par ailleurs, la nature des problèmes à régler appelle la collaboration de l'ensemble des partenaires, en l'occurrence le CUSM, la Ville de Montréal, le ministère des Transports, la Société de transport de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport, pour ne nommer que les principaux. Pour cette raison, la commission est d'avis qu'il appartient à la Ville de Montréal d'assurer le leadership du processus de planification à poursuivre.

Les recommandations de la commission sont les suivantes :

- ❖ *La commission recommande à la Ville de prendre acte, avec les autorités du CUSM et les autres partenaires, des déficiences à combler pour assurer l'insertion urbaine du projet et d'agir rapidement pour y remédier.*
- ❖ *La commission recommande à la Ville d'élaborer sans délai, avec ses partenaires, une stratégie de mise en valeur et un plan de réaménagement de la périphérie du campus Glen, en portant une attention particulière à l'espace compris entre la voie ferrée et le boulevard de Maisonneuve ainsi qu'aux abords de la station Vendôme.*

- ❖ *La commission recommande à la Ville et au CUSM d'aménager des accès piétons plus nombreux et plus conviviaux vers le campus Glen.*
- ❖ *Dans les travaux routiers à entreprendre, la commission recommande d'accorder priorité à l'élargissement du boulevard Décarie entre Saint-Jacques et de Maisonneuve, à la reconstruction du viaduc de la voie ferrée et aux travaux sur la rue Saint-Jacques entre Saint-Rémi et l'accès souterrain du CUSM.*
- ❖ *La commission recommande à la Ville et au ministère des Transports de différer et d'échelonner les autres travaux routiers, en particulier la construction des nouvelles bretelles de l'autoroute 15, en fonction de la progression du projet hospitalier et de ses effets sur la circulation.*
- ❖ *La commission recommande que les Shriners participent au processus visant à assurer la cohérence fonctionnelle et l'harmonie visuelle des bâtiments et des espaces du campus Glen.*
- ❖ *La commission recommande à la Ville et au CUSM de garantir la pérennité de la vocation hospitalière de l'ensemble du site Glen et la continuité de sa mise en valeur, en associant Westmount aux ententes de développement.*
- ❖ *La commission recommande aux responsables des interventions routières d'éviter qu'à la sortie souterraine du CUSM, les véhicules croisent le trafic venant de l'autoroute Ville-Marie ou de la rue Saint-Jacques, par exemple en prolongeant la sortie souterraine jusqu'à la rue Pullman.*
- ❖ *La commission recommande à la Ville de relier les tronçons existants de la piste cyclable de façon plus fonctionnelle en suivant le boulevard de Maisonneuve ou en empruntant l'emprise du CP.*
- ❖ *La commission recommande au CUSM et à la Ville de réétudier la possibilité d'aménager une autre entrée publique avec un passage à niveau à l'avenue Claremont.*
- ❖ *La commission recommande à la Ville de suivre de façon particulière l'évolution du marché de l'habitation dans la zone d'influence du CUSM et à prendre les mesures nécessaires pour y préserver le stock de logements abordables existants.*
- ❖ *La commission recommande au CUSM de mettre en œuvre les meilleures pratiques de développement durable dans tous les aspects du projet hospitalier, de sa conception jusqu'à sa gestion à long terme.*

Pour la commission, la consultation publique en appelle au leadership de la Ville de Montréal ainsi qu'à la créativité et à l'ouverture d'esprit des responsables du Centre universitaire de santé McGill. La commission estime aussi que le CUSM et ses partenaires ont avantage à entretenir des liens d'échange et de concertation avec les citoyens durant tout le processus de planification et de réalisation du projet.

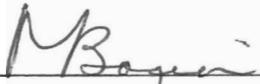
À cet égard, le CUSM a affirmé vouloir collaborer avec le milieu à la réussite du projet hospitalier. Il a posé des gestes significatifs, comme en témoigne l'entente intervenue avec différents organismes communautaires. En prenant acte des attentes révélées par la consultation publique et en y répondant, en coopération avec la Ville, le CUSM optimisera les conditions de réussite de son projet.

Fait à Montréal, le 22 juillet 2005



Jean Paré

Président de la commission



Marguerite Bourgeois

Commissaire



Alex Harper

Commissaire

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu du conseil de la ville le mandat de consulter les citoyens conformément aux résolutions CM05 0276 et CM05 0277 du 18 avril 2005. Ce mandat est encadré par le deuxième paragraphe du 1^{er} alinéa de l'article 83 de la *Charte de la Ville de Montréal* (L.R.Q., c. C-11.4) et par le 2^e alinéa de l'article 89 de cette charte.

La consultation publique

L'avis public convoquant la consultation a paru dans *La Presse* et *The Gazette* le 23 avril 2005 ainsi que dans le journal *Métro* et dans divers journaux de quartier, entre le 27 avril et le 15 juin 2005.

Un dépliant avisant les résidents des séances de consultation a été distribué dans le secteur avoisinant le site du projet.

Une rencontre préparatoire a été tenue le 5 mai 2005 aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.

Les séances publiques ont eu lieu aux dates et aux endroits suivants :

Séances d'information

Les 11 et 12 mai 2005 dans la salle paroissiale de l'église Trinity Memorial, 2146, avenue Marlowe.

Le 18 mai 2005 au Centre récréatif, culturel et sportif (CRCS) Saint-Zotique, 75, square Sir George-Étienne-Cartier.

Séances d'audition et de dépôt de mémoires

Les 15 et 16 juin 2005 dans la salle paroissiale de l'église Trinity Memorial, 2146, avenue Marlowe.

La commission et son équipe

M. Jean Paré, président
M^e Marguerite Bourgeois, commissaire
M. Alex Harper, commissaire
M^e Alain Cardinal, secrétaire de la commission
M^{me} Michèle Bertrand, analyste
M^{me} Stéphanie Espach, analyste
M. Rémi Manesse, analyste
M. Luc Doray, directeur des Services administratifs et des communications
M. Faustin Nsabimana, accueil, responsable du registre et de la logistique
M^{me} Léa Prince-Duthel, accueil et responsable du registre
M. Benjamin Olivier, accueil et responsable du registre
M^{me} Chantal Guertin, accueil et responsable du registre.

Le responsable du projet et les personnes ressources

Pour la ville de Montréal

M. Gilles Galipeau, chef de la Division réglementation au Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, ville de Montréal
M. Richard Gourde, conseiller en aménagement, Division de l'urbanisme, arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
M^{me} Sylvie Mercier, directrice du Bureau de projet des sciences de la vie
M. Philip Oneson, ingénieur préposé à la planification, Division de la circulation
M^{me} Céline Topp, directrice, réglementation et toponymie
M. Sylvain Villeneuve, conseiller en aménagement.

Pour le CUSM

M^{me} Isabelle Corral, directrice, projet de réutilisation des hôpitaux existants
M. Luc Couture, ingénieur en circulation, Dessau Soprin
M. Jean B. Dufresne, planificateur en chef du CUSM
M. Claude Létourneau, architecte et chargé de projet en architecture
M. Jocelyn Marcotte, ingénieur en environnement, Tecsuit
M. Marc Perreault, urbaniste, Daniel Arbour & Associés
D^r Arthur Porter, directeur général du CUSM
M. Daniel Robert, ministère des Transports du Québec
M. Donat Taddeo, président-directeur général de la Fondation du CUSM.

Les citoyens

M. Stephen Abbott	M ^{me} Malaka Ackaoui	M ^{me} Joan Adye
M. Louis Albert	M. Warren Allmand	M. Michael Appelbaum
M. Michel Barcelo	M. John Bishop	M. John Burcombe
M ^{me} Patricia Cogan	M. Robert Dupont	M ^{me} Louise Fournier
M. Larry Karass	M. Gilles Labelle	M ^{me} Norma Lovett
M. Arnold Ludwig	M ^{me} Caroline Maria	M ^{me} Deborah Mermelstein
M. Pierre Morissette	M ^{me} Marilyn Moskovic	M. Xavier Oriol
M ^{me} Jill Prescesky	M. Jeremy Searle	M ^{me} Maggy St-George
M ^{me} Andrea Tait	M. Marcel Tremblay	M ^{me} Viviane Vandry
Mme Johan Wemmers	M. Siasb Zanganeh	
<i>Association libérale provinciale</i>	<i>CCU Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce</i>	<i>CDEC Côte-des-Neiges–NDG</i>
M. Dennis Béland	MM. Jean Gauthier, Michel Aubé et Richard Gourde	MM. Claude Lauzon et Jonathan McLelland
<i>NDG citizens concerned about super hospital traffic</i>	<i>NDG Community Council</i>	<i>Physicians Coalition for Social Justice</i>
M. Peter McQueen	M ^{mes} Anne Usher et Sharon Leslie	D ^r Paul Saba, M ^{me} Andrea Pukteris, M. Peter Lancken
<i>RESO</i>	<i>STOP</i>	
MM. Richard Roussel et Guy Biron	MM. Georges Hébert et Don Wedge	

Annexe 2 La documentation

Les documents déposés

1 Projet

- 1.1 Projet de règlement P-05-035 sur la construction, la transformation et l'occupation du Centre universitaire de santé McGill et de l'Hôpital des Shriners sur un emplacement situé à l'est du boulevard Décarie, entre la rue Saint-Jacques et la voie ferrée du Canadien Pacifique
- 1.2 Projet de règlement P-04-047-2 modifiant le Plan d'urbanisme *de Montréal*

2 Démarche de consultation

- 2.1 Sommaire décisionnel
 - 2.1.1 Intervention – Infrastructures, transport et environnement, Direction de l'ingénierie de voirie
 - 2.1.2 Intervention – Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises et Projet de règlement sur la construction, la transformation et l'occupation du Centre universitaire de santé McGill et de l'Hôpital des Shriners sur un emplacement situé à l'est du boulevard Décarie, entre la rue Saint-Jacques et la voie ferrée du Canadien Pacifique (article 89 de la *Charte de la Ville de Montréal*)
 - 2.1.3 Intervention – Le Sud-Ouest, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
 - 2.1.4 Intervention – Westmount, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
 - 2.1.5 Intervention – Affaires corporatives, Direction du contentieux
 - 2.1.6 Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (4 février 2005)
 - 2.1.7 Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (11 mars 2005)
 - 2.1.8 Avis du Comité consultatif d'urbanisme (14 février 2005) – Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
 - 2.1.9 Avis du Comité consultatif d'urbanisme (14 février 2005 – suite) – Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
 - 2.1.10 Avis du Comité consultatif d'urbanisme (15 mars 2005) – Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
 - 2.1.11 Avis du Comité consultatif d'urbanisme (8 février 2005) – Westmount
 - 2.1.12 Avis du Comité consultatif d'urbanisme (23 mars 2005) – Westmount
 - 2.1.13 Avis du Comité consultatif d'urbanisme (7 février 2005) – Le Sud-Ouest
 - 2.1.14 Avis du Comité consultatif d'urbanisme (7 mars 2005) – Le Sud-Ouest
 - 2.1.15 Maquette
 - 2.1.16 Réaménagements routiers

- 2.1.17 Itinéraires d'accès au site
- 2.1.18 Plan de développement du site
- 2.1.19 Élévation nord – Hôpital
- 2.1.20 Élévation – recherche
- 2.1.21 Préconcept d'aménagement paysager
- 2.1.22 Recommandation
- 2.2 Résolutions du Comité exécutif du 13 avril 2005
- 2.3 Résolutions du Conseil municipal du 18 avril 2005
- 2.4 Avis public (version française et version anglaise)
- 2.5 Dépliant bilingue
- 2.6 Compte rendu de la rencontre préparatoire

3 Documentation déposée par le CUSM

- 3.1 Plan directeur – Centre universitaire de santé McGill, Lemay associés en collaboration avec nbbj, mars 2005
- 3.2 Projet d'implantation du Centre universitaire de santé McGill, CUSM, octobre 2004
- 3.3 Projet d'intégration et de développement urbains, Daniel Arbour & Associés, mars 2005
- 3.4 Avis technique concernant les accès au site de la cour Glen, Transports Québec, novembre 2003
- 3.5 Décontamination du site Glen, Tecslult Inc., janvier 2005
- 3.6 Restauration environnementale de la cour Glen, Tecslult Inc., décembre 2004
- 3.7 Étude de potentiel archéologique – Le site de la cour Glen, Ethnoscop/Daniel Arbour & Associés, février 2005
- 3.8 Contexte économique et impacts socio-économiques, Daniel Arbour & Associés, février 2005
- 3.9 Étude qualitative des arbres et des boisés et des impacts du projet, Luc Nadeau, 16 février 2005
- 3.10 Étude impact éolien pour le projet CUSM (sommaire exécutif), Newmerical Technologies International, 18 mars 2005
- 3.11 Analyse des risques externes, Daniel Arbour & Associés en collaboration avec SNC-Lavalin et J.P. Lacoursière & Associés, février 2005
- 3.12 Rapport d'étude – Accessibilité et impact sur la circulation, Dessau Soprin, avril 2005
- 3.13 Présentation électronique – Plan clinique du CUSM
- 3.14 Présentation électronique – Intégration
- 3.15 Présentation électronique – Perspectives visuelles
- 3.16 Présentation électronique – Décontamination du site
- 3.17 Présentation électronique – Contexte économique et impacts socio-économiques

- 3.18 Répartition modale
- 3.19 Réponses du 1^{er} juin 2005 de M. Jean Dufresne à certaines questions d'un citoyen
- 3.20 Réponses complémentaires du 7 juin 2005 de M. Jean Dufresne à certaines questions d'un citoyen
- 3.21 Analyse des volumes de circulation transitant par Saint-Rémi
- 3.22 Étude d'impact sur la circulation – Accès Claremont
- 3.23 Entente de partenariat

4 Documentation déposée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Ville de Montréal

- 4.1 Présentation électronique (capsules)
- 4.2 Photos – secteur
- 4.3 Présentation électronique
- 4.4 Note de service du 24 mai 2005 de M. Robert Kahle, ing. concernant les volumes de véhicules lourds dans la rue Saint-Rémi
- 4.5 Réponse du 6 juin 2005 de M. Gilles Galipeau à certaines questions d'un citoyen
- 4.6 Réponse du 6 juin 2005 de M. Gilles Galipeau aux questions additionnelles de la Commission
- 4.7 Règlement n° 01-275 sur l'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (codification administrative du 10 septembre 2004)
- 4.8 Réponses du 13 juin 2005 de M. Gilles Galipeau

5 Transcriptions

- 5.1 Séance du 11 mai 2005
- 5.2 Séance du 12 mai 2005
- 5.3 Séance du 18 mai 2005
- 5.4 Séance du 15 juin 2005
- 5.5 Séance du 16 juin 2005

6 Documentation déposée par l'arrondissement de Westmount

- 6.1 Courriel de la secrétaire d'arrondissement de Westmount et copie du projet de règlement RCA05 23036 et ses annexes visant à modifier de nouveau le règlement 1303 concernant le zonage
- 6.2 Courriel transmettant le plan des zones concernées et des zones contiguës visées par le Règlement RCA05 26036

7 Mémoires

- 7.1 Comité de planification des citoyens de NDG
- 7.2 M. John Di Ioia
- 7.3 M. Jeremy Searle (avec annexe)
- 7.4 Physicians Coalition for Social Justice
- 7.5 Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO)
- 7.6 Comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce – Commentaires du et présentation électronique
- 7.7 Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce Community Council
- 7.8 M. Michel Barcelo
- 7.9 Association libérale provinciale de Notre-Dame-de-Grâce
- 7.10 M. John Bishop
- 7.11 M. Marcel Tremblay
- 7.12 STOP (avec annexe)
- 7.13 M. Larry Karass
- 7.14 Mme Louise Fournier
- 7.15 CDEC CDN–NDG
- 7.16 Mme Malaka Ackaoui
- 7.17 M. John Burcombe

8 Documentation déposée par la Commission

- 8.1 Mise en œuvre du Plan d'urbanisme de Montréal – Bilan 2004-2005
- 8.2 Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Cette documentation est disponible sur le site Internet de l'OCPM à www.ocpm.qc.ca.

Une version papier complète est également disponible aux bureaux de l'OCPM pour consultation.

Les centres de consultation et de dépôt de la documentation

- Bibliothèque Benny, 3465, avenue Benny
- Bibliothèque Notre-Dame, 4700, rue Notre-Dame Ouest
- Bibliothèque publique de Westmount, 4574, rue Sherbrooke Ouest
- Direction du greffe de la Ville de Montréal, 275, rue Notre-Dame Est, rez-de-chaussée
- Office de consultation publique de Montréal, 1550, rue Metcalfe, bureau 1414.

Annexe 3 Les projets de règlements

Les pages suivantes reproduisent les projets de règlement P-05-035 et P-04-047-2 tels que déposés au conseil de la ville.

Le 13 juin 2005, le porte-parole du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine a signalé à la commission que la numérotation des articles du projet de règlement P-05-035 devait être corrigée à partir de l'article 8. De plus, dans l'article 24 actuel, à la première ligne, on devra lire « 35 unités » au lieu de 25 unités et, à la deuxième ligne, « nombre 2 » au lieu de nombre 1.

VILLE DE MONTRÉAL

**RÈGLEMENT
P-05-035**

**RÈGLEMENT SUR LA CONSTRUCTION, LA TRANSFORMATION ET
L'OCCUPATION DU CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL ET DE
L'HÔPITAL DES SHRINERS SUR UN EMPLACEMENT SITUÉ À L'EST DU
BOULEVARD DÉCARIE, ENTRE LA RUE SAINT-JACQUES ET LA VOIE FERRÉE
DU CANADIEN PACIFIQUE**

VU l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4);

VU l'avis de motion donné le.....2005.

À la séance du..... 2005, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

**CHAPITRE I
TERRITOIRE D'APPLICATION**

1. Le présent règlement s'applique au territoire délimité au plan de l'annexe A intitulé «Territoire d'application».

**CHAPITRE II
AUTORISATION**

2. Malgré le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (Règlement 01-276 de l'ancienne Ville de Montréal, modifié) applicable au territoire décrit à l'article 1, la construction, la transformation et l'occupation de bâtiments ainsi que l'aménagement d'espaces libres sont autorisés aux conditions prévues au présent règlement.

3. À ces fins, il est permis de déroger aux articles 9, 10, 52, 60, 62, 64, 65, 68, 69, 71,75, 79, 81, 87, 123, 125, 565, 573 et 574 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.

4. Toute autre disposition réglementaire non incompatible avec celles prévues au présent règlement s'applique.

**CHAPITRE III
CONDITIONS**

**SECTION 1
USAGES**

5. Sur l'emplacement identifié au plan de l'annexe A, seuls les usages suivants sont autorisés :

- 1° bureau;
- 2° centre hospitalier;
- 3° laboratoire;
- 4° université.

6. En plus des usages autorisés à l'article 5, les usages complémentaires suivants sont aussi autorisés :

- 1° activités communautaires et socioculturelles;
- 2° centre d'activités physiques;
- 3° centre de réadaptation;
- 4° clinique médicale;
- 5° lieu de culte;
- 6° résidence;
- 7° stationnement.

7. En plus des usages autorisés aux articles 5 et 6, sont aussi autorisés les commerces de détail et de service répondant à la demande de la clientèle et des employés des bâtiments sur le site.

8. Aucune enseigne n'est autorisée à l'extérieur du bâtiment et sur le site pour les usages autorisés à l'article 7.

SECTION 2

HAUTEUR, IMPLANTATION ET DENSITÉ POUR L'EMPLACEMENT IDENTIFIÉ PAR LE NOMBRE 1 AU PLAN DE L'ANNEXE B

8. La présente section s'applique à l'emplacement identifié par le nombre 1 au plan de l'annexe B.

9. La hauteur d'un bâtiment ne peut être inférieure à 9,0 mètres.

10. L'alignement de construction sur le boulevard Décarie ne peut être inférieur à 8,5 mètres.

11. Les marges latérales ne peuvent être inférieures à celles indiquées au plan de l'annexe B; la marge arrière peut être réduite à 0,0 mètre.

12. La hauteur d'un bâtiment ne peut être supérieure à 47,5 mètres.

13. Le taux d'implantation d'un bâtiment ne peut être supérieur à 50%.

14. L'indice de superficie de plancher (I.S.P.) ne peut être supérieur à 3,5.

SECTION 3

HAUTEUR, IMPLANTATION ET DENSITÉ POUR L'EMPLACEMENT IDENTIFIÉ PAR LE NOMBRE 2 AU PLAN DE L'ANNEXE B

15. La présente section s'applique à l'emplacement identifié par le nombre 2 au plan de l'annexe B.
16. La hauteur d'un bâtiment bordant le boulevard Décarie ne peut être inférieure à 9,0 mètres.
17. La hauteur d'un bâtiment ne peut être supérieure à 25 mètres.
18. Le taux d'implantation d'un bâtiment ne peut être supérieur à 50% de la superficie du terrain.
19. L'indice de superficie de plancher (I.S.P.) ne peut être inférieur à 0,5 ni supérieur à 1,5.
20. L'alignement de construction du plan de façade le plus rapproché de la voie publique ne peut être situé à moins de 8,5 mètres du boulevard Décarie ou à une distance supérieure à celle illustrée au plan de l'annexe B.
21. La marge latérale du bâtiment le long de la limite nord peut être réduite à 0.

SECTION 4

ACCÈS, CIRCULATION ET STATIONNEMENT

22. Le nombre et la localisation des accès véhiculaires sur le boulevard Décarie et sur la rue Saint-Jacques doivent être conformes au plan de l'annexe B.
23. Un nombre minimum d'unité de stationnement équivalent à une unité de stationnement par 150 mètres carrés de superficie de plancher doit être aménagé en sous-sol à l'intérieur du bâtiment situé à l'emplacement identifié par le nombre 1 au plan de l'annexe B.
24. Un nombre maximum de 25 unités de stationnement peut être aménagé à l'extérieur, dans la cour avant du bâtiment situé à l'emplacement identifié par le nombre 1 au plan de l'annexe B.
25. Un nombre maximum de 50 unités de stationnement peut être aménagé à l'extérieur, dont un maximum de 25 dans la cour avant, pour le bâtiment situé à l'emplacement identifié par le nombre 1 au plan de l'annexe B.

SECTION 5

AMÉNAGEMENT PAYSAGER

26. Une demande de permis relative à une construction ou une transformation autorisée en vertu du présent règlement doit être accompagnée d'un plan d'aménagement paysager préparé par un architecte-paysagiste.

27. Les travaux d'aménagement paysager prévus pour l'emplacement sur lequel une construction est autorisée doivent être complétés dans les 6 mois suivants la fin des travaux de construction.

CHAPITRE IV CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

28. Toute demande de permis de construction ou de transformation visée par le présent règlement doit être approuvée conformément au titre VIII du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce selon les critères prévus et les critères additionnels suivants :

- 1^o l'implantation des volumes d'un bâtiment sur l'emplacement identifié par le nombre 1 au plan de l'annexe B doit favoriser une implantation d'inspiration pavillonnaire;
- 2^o la hauteur d'un bâtiment sur l'emplacement identifié par le nombre 1 au plan de l'annexe B doit tendre à se conformer aux hauteurs en mètres indiquées à ce plan;
- 3^o le traitement des façades des bâtiments doit préconiser une expression architecturale contemporaine;
- 4^o le traitement des façades des bâtiments doit assurer la cohérence de l'ensemble, tout en permettant un traitement différencié des bâtiments et des façades selon leur orientation;
- 5^o le traitement des façades doit préconiser la prédominance de la maçonnerie, du verre et du métal;
- 6^o la composition des façades orientées vers le nord et le nord-est doit tendre à présenter un minimum de 30 % d'ouverture;
- 7^o la composition des façades du bâtiment identifié par le nombre 1 au plan de l'annexe B faisant face à la voie de chemin de fer du CP et du côté de la falaise Saint-Jacques doit être fragmentée de façon à en réduire la linéarité;
- 8^o le traitement des parties du bâtiment identifié par le nombre 1 au plan de l'annexe B, situées dans le prolongement des rues nord-sud, doit favoriser soit la légèreté et la transparence, soit un traitement architectural particulier qui met en valeur les perspectives visuelle dans l'axe de ces rues;
- 9^o la conception des bâtiments doit privilégier la localisation des éléments techniques ou mécaniques à l'intérieur des bâtiments et favoriser, le cas échéant, un traitement minimisant leurs impacts visuel et acoustique;
- 10^o la localisation des voies de circulation véhiculaire et de la voie cyclable doit tendre à se conformer au plan de l'annexe B;
- 11^o l'aménagement de la voie cyclable doit favoriser la sécurité des utilisateurs;
- 12^o la localisation et l'aménagement des voies de circulation des piétons doit permettre un cheminement sécuritaire sur l'ensemble du site et favoriser les liens avec les voies publiques qui le bordent;
- 13^o l'aménagement des espaces libres extérieurs doit faire l'objet d'un aménagement paysager privilégiant les éléments végétaux ;

- 14° la conception du bâtiment identifié par le nombre 1 au plan de l'annexe B doit favoriser l'aménagement paysager de toits-terrasses, accessibles des espaces intérieurs adjacents, pour les toits des parties de construction d'au plus 21 mètres, tel qu'indiqué au plan de l'annexe B;
- 15° les aires de stationnement visibles de la voie publique doivent faire l'objet d'un aménagement paysager végétal qui en limite la visibilité;
- 16° l'aménagement paysager doit contribuer à marquer le caractère de porte d'entrée principale de l'accès véhiculaire et piétonnier situé au nord, sur le boulevard Décarie;
- 17° le traitement paysager du talus du côté de la rue Saint-Jacques doit favoriser la plantation d'arbres et de végétaux;
- 18° l'aménagement du site doit préconiser un parcours piétonnier continu d'est en ouest le long de la limite du site orientée vers la rue Saint-Jacques.

CHAPITRE V

DISPOSITION PÉNALE

29. Quiconque occupe ou utilise une partie de lot, un lot, un terrain ou une construction, en autorise l'occupation ou l'utilisation, ou érige ou permet l'érection d'une construction, démolit ou permet la démolition, transforme ou permet la transformation en contravention de l'une des dispositions du présent règlement ou contrevient à l'une des dispositions du présent règlement, commet une infraction et est passible de la pénalité prévue à l'article 673 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.

ANNEXE A

Plan intitulé «Territoire d'application» daté du 17 mars 2005.

ANNEXE B

Plan intitulé «Hauteurs et implantation» daté du 17 mars 2005.

**VILLE DE MONTRÉAL
RÈGLEMENT
P-04-047-2**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE
MONTRÉAL (04-047)**

Vu l'article 109 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1);

À la séance du xxxxxxxx.....2005, le conseil de la ville décrète :

1. Le plan intitulé «La densité de construction» pour l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifié par le remplacement, dans les spécifications du Secteur 04-T3, de «C.O.S. maximal: 2,0» par «C.O.S. maximal 3,5».

Le mandat de l'Office de consultation publique de Montréal

L'Office de consultation publique de Montréal a été créé par l'article 75 de la *Charte de la Ville de Montréal*. Il réalise des mandats de consultation publique relatifs aux différentes compétences de la ville, notamment sur les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ou sur tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel de l'Office de consultation publique de Montréal qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

Tél. : (514) 872-3568
Télec. : (514) 872-2556
Internet : www.ocpm.qc.ca
Courriel : ocpm@ville.montreal.qc.ca

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.