



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

PROJET DE RÈGLEMENT P-06-044

**PROJET DE MODERNISATION DU CHU SAINTE-JUSTINE
(Centre hospitalier universitaire Sainte-Justine)**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

LE 1^{er} MAI 2007



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

Montréal, le 1^{er} mai 2007

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 sur le projet de
Modernisation du Centre hospitalier universitaire (CHU) Sainte-Justine
Projet de règlement P-06-044

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique portant sur le projet de règlement P-06-044 relatif à la modernisation du Centre hospitalier universitaire (CHU) Sainte-Justine dans l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce (CND-NDG). Plus d'une centaine de personnes ont participé aux séances d'information. Parmi elles, une dizaine ont posé des questions, principalement des voisins du site. Onze mémoires ont été présentés à la commission.

Le projet *Grandir en santé* du CHU Sainte-Justine vise une remise à niveau majeure des installations du complexe hospitalier afin d'accroître la qualité et l'accessibilité à des services de santé, dans un environnement qui répond aux normes actuelles d'espace et de sécurité. Les participants à la consultation publique ont souligné la qualité des études mises à leur disposition et se sont en général montrés favorables au projet. Ils ont toutefois manifesté des inquiétudes et énoncé des suggestions principalement au sujet de l'intégration des nouveaux édifices dans l'environnement résidentiel, de la gestion des déplacements des usagers du site ainsi que de la gestion des nuisances associées aux activités de l'institution.

Ce sont les impacts appréhendés sur la partie résidentielle du territoire située au nord de l'avenue Ellendale qui préoccupent surtout et principalement la disparition de la zone de transition entre l'institution et le quartier résidentiel ainsi que l'impact des nouvelles constructions sur l'ensoleillement et la pollution sonore. La commission recommande de modifier le projet de règlement P-06-044 afin de distinguer cette zone du site principal de l'hôpital et de n'y autoriser que des usages respectant le caractère résidentiel du quartier. La commission est également d'avis que la portée d'ombre existante sur les propriétés du secteur ne devrait pas être aggravée. Elle suggère à cet effet que des dispositions normatives prévoyant un recul progressif des bâtiments en fonction de la hauteur soient ajoutées au projet de règlement.

Dans le but de soutenir le caractère paysager de la montagne, la commission recommande également que des normes et des critères spécifiques soient ajoutés au projet P-06-044 et aux Plans d'implantation et d'intégration architecturale pour assurer la pérennité de la végétation dans l'escarpement rocheux, en périphérie du territoire de l'hôpital. Cela accentuerait le caractère novateur du projet de règlement qui inclut des dispositions particulières aux aménagements paysagers comme une partie intégrale de la réglementation.

Par ailleurs, Sainte-Justine est un important générateur de déplacements et continuera de l'être dans l'avenir. Le projet ajouterait entre 800 et 1 000 véhicules dans le secteur aux heures de pointe, principalement pour le déplacement des travailleurs. L'atténuation des impacts du trafic véhiculaire sur le quartier résidentiel représente un enjeu majeur. Plusieurs ont souligné que les périodes d'achalandage et les débits de circulation se sont intensifiés aux environs du complexe hospitalier depuis la construction de l'École des Hautes Études Commerciales. La signalisation routière n'aurait pas été modifiée depuis longtemps aux alentours du site et, selon certains, elle encouragerait le transit par les rues locales.

Le promoteur projette de presque doubler l'offre en stationnement sur le site dans le but de permettre le stationnement à volonté ou à prix de complaisance. Il semble que l'accès à une place constitue un facteur important d'attrait du personnel qualifié. L'impact du projet sur la circulation automobile n'a été évalué que dans l'environnement immédiat de l'établissement. Or, en plus des résidents qui s'inquiètent des répercussions de l'augmentation du trafic sur les rues résidentielles, l'arrondissement Outremont soulève le possible effet multiplicateur des projets de Sainte-Justine et de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage du CP, sur la circulation de transit sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et sur les avenues d'Outremont.

Le 1^{er} mai 2007
Monsieur Gérald Tremblay
Monsieur Frank Zampino

page 3

Sainte-Justine s'est engagé à réduire la part modale des déplacements en auto-solo par les employés. La commission suggère que ces engagements soient accompagnés d'objectifs quantitatifs et que le nombre de places de stationnements soit révisé à la baisse au cours des différentes phases de construction afin d'encourager le recours aux transports en commun. En contrepartie, la Ville et la STM devraient de concert, améliorer la desserte en transport en commun sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Finalement, pour assurer la sécurité des piétons et la tranquillité du secteur, la commission suggère de considérer la demande des résidents d'ouvrir la rue Ellendale à la circulation en évaluant toutefois si cette ouverture comporte des risques au plan de la sécurité publique.

Dans un contexte où la réalisation du projet devrait s'étendre sur une dizaine d'années, le dialogue continu avec le voisinage devrait être favorisé et la commission recommande que des mécanismes de suivi permettant que le projet se réalise selon des critères d'excellence soient établis entre la direction de l'hôpital, les représentants municipaux et gouvernementaux.

L'Office rendra ce rapport public le 16 mai, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

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

La présidente,

Louise Roy

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. LE PROJET DE MODERNISATION DU CHU SAINTE-JUSTINE	2
LA LOCALISATION DU CHU SAINTE-JUSTINE	2
LE PROJET <i>GRANDIR EN SANTÉ</i>	3
LA DESCRIPTION DU PROJET DE MODERNISATION	4
LE STATIONNEMENT ET LES ACCÈS	6
LES ÉTUDES D'IMPACT DU PROJET SUR SON MILIEU	8
L'ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE DU PROJET DE MODERNISATION	9
2. LES PRÉOCCUPATIONS ET LES OPINIONS DES CITOYENS ET ORGANISMES	13
UN ACCUEIL FAVORABLE AU PROJET	13
LA CIRCULATION ET LES ACCÈS VÉHICULAIRES AU NORD DE L'HÔPITAL	13
LE STATIONNEMENT ET LE TRANSPORT URBAIN	14
L'INTÉGRATION URBAINE DU PROJET AU VOISINAGE RÉSIDENTIEL	16
LES IMPACTS VISUELS ET SONORES DES ÉQUIPEMENTS MÉCANIQUES	17
LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS	17
LE DÉVELOPPEMENT DURABLE	18
3. L'ANALYSE DE LA COMMISSION	19
LA CIRCULATION	19
LE STATIONNEMENT ET LES MODES DE TRANSPORT ACTIFS	23
L'INTÉGRATION URBAINE	26
LE SUIVI DU PLAN DE MODERNISATION	31
LE PROJET DE RÈGLEMENT P-06-044	34
LE PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES PIIA	35
CONCLUSION	36

ANNEXE 1 – LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU MANDAT

ANNEXE 2 – LA DOCUMENTATION

ANNEXE 3 – LE PROJET DE RÈGLEMENT P-06-044

Introduction

Le centre hospitalier universitaire (CHU) Sainte-Justine dédié aux enfants, aux adolescents et à leurs mères, fête en 2007 son centenaire d'existence. Pour faire face à l'évolution de ses besoins, l'hôpital a décidé de moderniser ses infrastructures. Son projet de modernisation, qui s'intitule *Grandir en santé*, est l'un des trois grands projets hospitaliers du gouvernement du Québec dans la région de Montréal¹.

La mise en œuvre du projet de modernisation nécessite de déroger à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Le projet de règlement P-06-044 vise à autoriser les dérogations requises qui portent, entre autres, sur les hauteurs, l'alignement des constructions, les usages autorisés, les normes de stationnement ainsi que la coupe et la plantation d'arbres. Il contient également des dispositions qui encadreraient la construction des bâtiments, leur implantation et les aménagements paysagers.

En général à Montréal, la réglementation d'urbanisme relève des arrondissements. Cependant, en vertu de l'article 89 de la Charte de la ville, puisqu'il s'agit de la réalisation d'un projet relatif à un équipement collectif et institutionnel, le conseil de ville peut décider d'adopter un règlement pour autoriser le projet et encadrer sa réalisation. Le projet de règlement doit alors faire l'objet d'une audience publique tenue par l'Office de consultation publique de Montréal.

L'avis public annonçant la tenue de l'audience a paru dans deux quotidiens montréalais et un hebdomadaire local. Des dépliants d'information ont été distribués dans le voisinage. L'audience publique s'est déroulée en deux parties distinctes entre le 19 février et le 12 mars. Les détails de la consultation se trouvent en annexe 1.

Le présent rapport s'articule autour de trois chapitres. Le premier chapitre présente les principales composantes du projet de modernisation et son encadrement réglementaire. Les préoccupations et les opinions des participants à la consultation font l'objet du second chapitre. Dans le dernier chapitre, la commission présente ses avis et ses recommandations à la lumière de son analyse du projet et des commentaires reçus.

¹ Les deux autres projets étant celui du Centre hospitalier universitaire de Montréal (CHUM) prévu sur le site de l'Hôpital Saint-Luc et le projet du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) prévu sur le site de la cour Glen

1. Le projet de modernisation du CHU Sainte-Justine

La localisation du CHU Sainte-Justine

Situé sur un terrain pentu du flanc nord du mont Royal dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, le site du CHU Sainte-Justine est circonscrit entre l'avenue Ellendale à l'est, le chemin Hudson au nord, le chemin de la Côte-Sainte-Catherine à l'ouest et la propriété voisine donnant sur l'avenue Decelles au sud.

Le chemin de la Côte-Sainte-Catherine offre un alignement de bâtiments institutionnels avec, entre autres, le collège Jean-de-Brébeuf, la faculté d'aménagement de l'Université de Montréal et l'édifice de huit étages des hautes études commerciales (HEC). Le reste du pourtour du site est composé d'une trame résidentielle avec, sur les rues locales, des immeubles multifamiliaux dont le gabarit varie de un à quatre étages et, sur la rue Decelles, des bâtiments commerciaux et des conciergeries pouvant atteindre six à sept étages. Adossés au stationnement principal de l'hôpital, deux bâtiments résidentiels de six à sept étages sont encastrés dans l'escarpement rocheux. Un édifice commercial de cinq à six étages borde le site du côté est. La figure 1 illustre l'hôpital dans son cadre bâti.



Figure 1 : L'hôpital dans son cadre bâti (adaptée de l'Étude d'intégration urbaine, CHU Sainte-Justine, Groupe Cardinal Hardy, Décembre 2005, doc. 3.2, p. 26 et de l'annexe A du projet de règlement P-06-044, doc. 1.1.1)

Le site de l'hôpital se trouve aux limites du périmètre de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal et une partie du terrain occupé par le CHU Sainte-Justine se trouve dans le site du patrimoine du mont Royal tel qu'illustré à la figure 1.

Le projet *Grandir en santé*

Fondé en 1907, l'hôpital Sainte-Justine spécialisé dans les soins pour enfants, s'est installé en 1957 sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. En près d'un demi siècle, les besoins de l'hôpital ont évolué, ce qui a amené l'institution à repenser les soins et les services qu'elle offre et la façon dont elle le fait. Cette réflexion a conduit à l'élaboration d'un Plan stratégique 2002-2007 qui anticipe le devenir de l'établissement et au lancement en 2002 du projet *Grandir en santé*, le projet de modernisation du CHU².

Dans cette perspective de développement, les autorités municipales et les représentants de Sainte-Justine ont entamé des discussions visant à préparer un plan d'ensemble pour la modernisation des infrastructures de l'hôpital sur la base d'un projet clinique établi en 2004³.

Ce projet vise à améliorer les infrastructures pour les missions de soins, d'enseignement et de recherche et à corriger les problèmes de vétusté, de sécurité et de fonctionnement. La modernisation répond également à une volonté de décentralisation des cas plus légers vers les établissements régionaux à travers le Québec en concentrant les soins spécialisés au CHU Sainte-Justine⁴. Le projet s'articule principalement autour de cinq grandes composantes :

- Agrandissement du centre de cancérologie Charles Bruneau;
- Agrandissement des unités et des services spécialisés;
- Nouveaux centres de recherche et du savoir;
- Relocalisation du Manoir Ronald McDonald;
- Élimination progressive des stationnements de surface.

Les interventions prévues s'échelonnaient sur les douze prochaines années⁵. La construction du nouveau pavillon du centre de cancérologie Charles Bruneau au coin du chemin de la Côte-Sainte-Catherine et du chemin Hudson a déjà été autorisée. Les travaux ont débuté en mars 2006⁶.

Le budget de réalisation du projet est de l'ordre de 503 millions de dollars⁷. En 2003, le gouvernement du Québec apportait son soutien au projet et l'année suivante il confirmait

² Site Internet du CHU Sainte-Justine, *Grandir en santé*, www.chu-sainte-justine.org

³ Sommaire décisionnel, doc. 2.1, p. 2 et Site Internet du CHU Sainte-Justine, www.chu-sainte-justine.org

⁴ M.Khiem Dao, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 3-4

⁵ Sommaire décisionnel, doc. 2.1, p. 2

⁶ Site internet du CHU Sainte-Justine, *Grandir en santé*, www.chu-sainte-justine.org

⁷ Guy Daigneault, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 72

son engagement financier⁸. De plus, une entente portant sur le partage des coûts des travaux qui devront être réalisés sur le domaine public devrait être conclue entre la Ville et le CHU Sainte-Justine. Cette entente sera soumise pour adoption au conseil municipal au même moment que la présentation du règlement final, si le projet de règlement franchit les étapes requises d'ici-là⁹.

La description du projet de modernisation

Pour encadrer son développement, le CHU Sainte-Justine s'appuie sur une série de grands principes. La ville, le quartier et le site lui-même sont les trois niveaux d'intégration souhaités pour le projet. Ainsi, dans l'idée de renforcer l'identité métropolitaine de l'hôpital, on vise, entre autres, le renforcement du pavillon principal d'origine comme repère dominant de l'hôpital et la mise en valeur du patrimoine naturel lié au Mont-Royal. Au niveau du quartier, on mise sur l'aménagement de liens piétonniers traversants afin de désenclaver le site et sur la réduction de l'impact visuel des stationnements. À l'échelle du site, on vise notamment le respect de l'organisation fonctionnelle d'origine ainsi que la réduction des nuisances associées aux accès et aires de livraison¹⁰.

Campé sur ces principes, le projet prévoit l'agrandissement du centre hospitalier existant, mais implique également la démolition de certaines constructions pour laisser place à de nouveaux bâtiments et viser une meilleure fonctionnalité du site¹¹. Les principales composantes du projet de modernisation sont illustrées à la figure 2. Elles comprennent les interventions suivantes et leurs échéanciers¹²

2007	La démolition du Manoir Ronald McDonald situé sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et sa relocalisation sur le chemin Hudson (lot B-2);
2007	La construction d'un centre de recherche à l'angle nord-ouest de l'intersection des avenues McShane et Ellendale (lot C);
2007-2009	L'implantation d'un stationnement principal étagé de 1300 à 1500 cases de stationnements entre le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et l'avenue Ellendale (lots A-1, A-2 et A-3);
2007-2010	La démolition de l'aile 8 de l'hôpital et la construction en lieu et place d'unités de soins spécialisés (lot D);
2008-2011	L'implantation d'un centre académique du savoir sur une partie de la structure du stationnement principal étagé (lots A-2 et A-3);
2008-2019	La construction de deux pavillons afin de répondre aux besoins complémentaires et à long terme du CHU Sainte-Justine (lot A-1 et lot B-1). La programmation des travaux à réaliser n'a pas encore été définie.

⁸ Site internet du CHU Sainte-Justine, *Grandir en santé*, www.chu-sainte-justine.org

⁹ Intervention, Mise en valeur du territoire et du patrimoine, doc. 2.7, p. 2

¹⁰ Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 6

¹¹ Sommaire décisionnel, doc. 2.1, p. 2

¹² Michel Dufresne, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc.7.1, p. 6-10

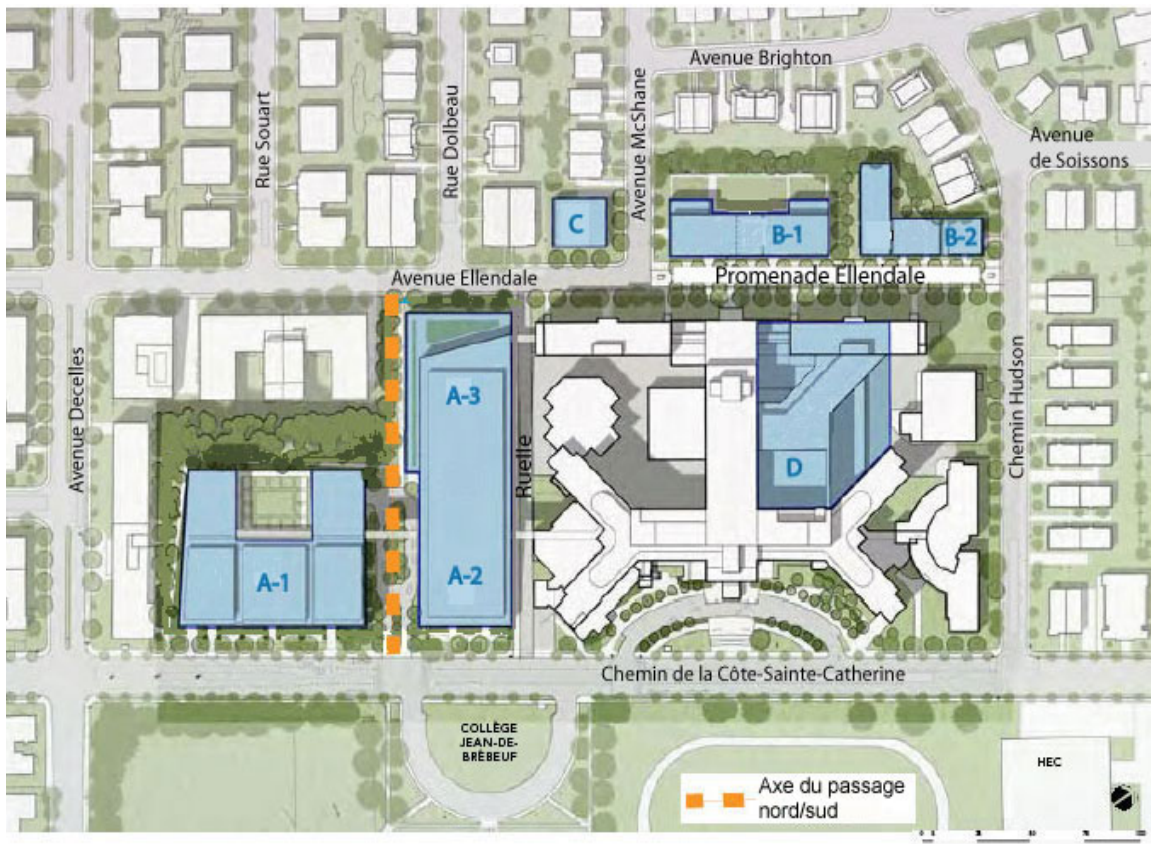


Figure 2 : Le projet de modernisation du CHU Sainte-Justine (adaptée du Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 5)

Plusieurs interventions sont prévues en matière d'aménagement paysager au fur et à mesure de l'avancement du projet¹³ :

- Parallèlement à la relocalisation du Manoir (lot B-1), l'amélioration de l'écran végétal sur l'îlot en contrebas de l'avenue Ellendale;
- Parallèlement à la construction du stationnement principal étagé (lots A-1, A-2 et A-3) :
 - L'aménagement paysager du périmètre du stationnement afin d'en masquer la présence;
 - L'aménagement d'un lien piéton nord-sud permettant de lier l'avenue Ellendale et le chemin de la Côte-Saint-Catherine, au sein duquel une place commémorant le Montreal Hunt Club serait intégrée;
- Parallèlement à la construction des unités de soins spécialisés (lot D) :
 - Le réaménagement complet du parvis de l'hôpital et de son débarcadère;

¹³ Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 11, 26 et Sommaire décisionnel, doc. 2.1, p. 2, 4

- L'aménagement d'une promenade dédiée principalement aux piétons et cyclistes avec un accès contrôlé pour les véhicules de services ou d'urgence (services d'incendie), dans le prolongement de l'avenue Ellendale.

Le stationnement et les accès

Le CHU Sainte-Justine possède actuellement 990 cases de stationnement en surface, réparties sur l'ensemble du site. Un stationnement public de 370 places est accessible par le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, de même que 48 places de courte durée devant l'entrée principale de l'hôpital. Les 572 cases réservées pour le personnel de l'établissement sont réparties dans les cours intérieurs et dans trois zones accessibles par l'avenue Ellendale au nord de l'hôpital.

Le projet entend éliminer la majeure partie de ces stationnements de surface, qui représentent plus de 70% de la surface pavée du site¹⁴, par du stationnement en bâtiments fermés. La figure 3 illustre les nouvelles zones de stationnements prévues et leurs accès.

Le projet prévoit l'aménagement d'un stationnement principal étagé de 1 300 à 1 500 cases, ajusté aux variations de niveaux du terrain, dont l'entrée principale serait située sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Ce stationnement serait traversé par une circulation intérieure qui assurerait la communication entre le pavillon principal et les autres bâtiments du CHU Sainte-Justine. La partie ouest bénéficierait d'un aménagement paysager temporaire avant l'édification du pavillon futur¹⁵.

Afin de gérer les entrées et sorties des véhicules, un nouveau carrefour serait aménagé sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine ainsi qu'une aire d'attente sur le site afin d'éviter le refoulement des véhicules sur le chemin de la Côte Sainte-Catherine¹⁶.

¹⁴ Michel Dufresne, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 5

¹⁵ Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 14

¹⁶ Réponses de l'arrondissement au CHU Sainte-Justine, doc. 4.6, p. 4. Réf. Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, oct. 2006, doc. 3.1, p.11, 26, et Sommaire décisionnel, doc. 2.1, p. 2, 4.



Figure 3 : Le stationnement et les accès (adaptée de la présentation électronique du CHU Sainte-Justine, doc. 3.9, p. 39)

Un stationnement secondaire de 120 à 160 cases, dédié principalement aux employés serait construit sur le stationnement actuel au nord de l'avenue Ellendale. Son entrée serait localisée au coin des avenues Ellendale et McShane. Cet îlot demeurerait un stationnement de surface jusqu'à son remplacement par un bâtiment comprenant un stationnement en sous-sol.

Le stationnement de la cour intérieure ouest serait, quant à lui, préservé. Le nombre d'unités resterait toutefois à déterminer. Une unité de stationnement serait prévue aux abords du futur centre de recherche sur l'avenue Ellendale et deux cases pour la direction seraient prévues aux abords du Manoir¹⁷.

L'entrée principale de l'hôpital serait maintenue à son emplacement actuel sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. De plus, le parvis serait réaménagé afin de formaliser l'accès piéton et remplacer plusieurs unités de stationnement par des espaces végétalisés. L'entrée conserverait environ 14 unités de courte durée.

¹⁷ Sommaire décisionnel, doc.3.1, p. 3 et Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 13-14.

Le projet prévoit aussi le maintien d'un débarcadère et d'un quai de livraison sur l'avenue Hudson comprenant environ 8 cases de stationnement¹⁸.

Les études d'impact du projet sur son milieu

Plusieurs études sur les répercussions potentielles du programme de modernisation ont été réalisées. Elles portent principalement sur la circulation et le stationnement, la mobilité¹⁹, les arbres, le vent, l'ensoleillement et les réseaux municipaux. Leurs principales conclusions sont résumées ci-après.

En 2003, l'étude de circulation offrait des conclusions sur la capacité accrue d'espaces de stationnement et sur l'augmentation du trafic sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine²⁰. Selon la mise à jour de cette étude en 2006²¹, le nombre de places de stationnement prévu dans le plan d'aménagement serait suffisant pour répondre à la demande future et aux exigences de la Ville de Montréal. Aussi, les impacts sur la circulation demeureraient faibles et les mesures de mitigation proposées, tel que l'installation d'un nouveau feu de circulation sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, rendraient le projet acceptable²².

L'étude de mobilité souligne que l'automobile est le moyen de transport prédominant pour se rendre à l'hôpital et qu'actuellement 40 % des usagers stationnent sur les rues environnantes. Les consultants proposent une série de mesures de mitigation visant à diminuer la demande en stationnement et à favoriser l'utilisation du transport en commun tel que la mise en place de programme-employeurs²³.

Avec les aménagements paysagers projetés, le couvert végétal devrait occuper 34 % du site contre 22 % actuellement²⁴. L'étude qualitative sur les arbres conclut à l'importance d'ensemble du couvert arboricole sur le site pour donner un environnement de verdure, même si la valeur de conservation de spécimens, pris individuellement, peut être très faible. Selon l'étude, il est essentiel que la présence du couvert arboricole soit maintenue et même améliorée et que les arbres soient entretenus en bonne santé²⁵.

L'examen des conditions de vent sur le site démontre que, de façon générale, aucun impact éolien significatif n'est à prévoir compte tenu de la localisation et de la volumétrie des nouvelles constructions par rapport à celles des bâtiments existants. Toutefois, on recommande la réalisation d'une étude d'impact sur modèle réduit afin d'examiner les

¹⁸ Sommaire décisionnel, doc. 3.1, p. 2 et Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p.14

¹⁹ Selon l'étude, il s'agit des habitudes de déplacement de la clientèle

²⁰ Étude d'intégration urbaine, CHU Sainte-Justine, Groupe Cardinal Hardy, doc. 3.2, p. 46

²¹ Mise à jour de l'étude d'impact sur la circulation et le stationnement, Dessau Soprin, Novembre 2006, doc. 3.7

²² Étude d'intégration urbaine, CHU Sainte-Justine, Groupe Cardinal Hardy, doc. 3.7, p. 23

²³ Étude de mobilité, CIMA+, Novembre 2006, doc. 3.4, p. 7, 12, 20

²⁴ Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 30

²⁵ Étude qualitative des arbres, Luc Nadeau, Avril 2006, doc. 3.5, p. 9

rejets d'air pollué produit par la chaufferie qui risquerait d'être interceptés par les systèmes d'aération et de re-circuler dans certains bâtiments²⁶.

L'étude d'ensoleillement réalisée démontre que l'agrandissement permettrait de se conformer aux normes de la Ville, pour l'ensemble des voies publiques bordant le site, au solstice de juin et à l'équinoxe de mars. Cependant, sur l'avenue Ellendale, l'agrandissement viendrait prolonger l'étendue et la durée de la zone d'ombre projetée déjà présente le matin. Les cours arrières de certains immeubles résidentiels bordant le nouveau Manoir Ronald McDonald seraient également légèrement touchées²⁷.

L'étude préliminaire des impacts du projet sur les réseaux municipaux montre qu'aucune modification ne serait à prévoir sur les réseaux d'aqueduc et d'égout. Toutefois, les consultants soulignent que la rétention des eaux pluviales s'annonce comme un défi, compte tenu de la topographie en falaise et du pourcentage de surface imperméable du site²⁸.

L'encadrement réglementaire du projet de modernisation

La réalisation du projet de modernisation nécessite d'apporter des modifications à la réglementation d'urbanisme en vigueur dans l'arrondissement CDN—NDG. Le projet de règlement P-06-044²⁹ contient les modifications requises en précisant, entre autres, de nouveaux paramètres de hauteur, d'alignement de construction, de densité, de pourcentage d'ouvertures et de matériaux de recouvrement, d'usages, d'occupation dans les cours, d'aménagement paysager, ainsi que d'autres normes réglementaires pour des projets d'agrandissement et de construction³⁰. Les tableaux 1, 2 et 3 présentent les dispositions réglementaires existantes et les dérogations proposées pour le terrain principal de l'hôpital, le terrain au coin des avenues Ellendales et McShane, ainsi que celui du Manoir Ronald McDonald.

²⁶ Avis sur les impacts éoliens, Le Groupe-Conseil Lasalle Inc, Mai 2006, doc. 3.6, p. 8-10

²⁷ Étude d'ensoleillement, Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 32

²⁸ Impacts sur les réseaux municipaux, CHU Sainte-Justine, Genivar, Juillet 2006, doc. 3.8, p. 15-16

²⁹ Le projet de règlement P-06-044 est reproduit dans son intégralité en annexe 3

³⁰ Cadre réglementaire, version mise à jour, DASE, Septembre 2006, doc. 2.3.1

Tableau 1 Dispositions réglementaires actuelles et proposées pour l'emplacement 1 (site principal de l'hôpital) identifié à l'annexe A du projet de règlement P-06-044

	Dispositions réglementaires actuelles	Dispositions réglementaires proposées
Hauteur (étages)	3 à 4	3 à 12
Hauteur max. (mètres)	16 mètres	135 mètres (cote altimétrique)
Hauteur - règles d'insertion	Applicables	Non applicables
Équipement mécanique au toit	Autorisé seulement pour bâtiments construits avant 1994	Autorisé en respectant normes précises - Hauteur max. : 5 mètres - Être à l'intérieur ou entouré d'un écran - Matériaux de recouvrement doivent être uniformes
Impacts éoliens	Plus de 23 mètres	Au-dessus de la cote altimétrique de 126 mètres, sauf cour intérieure (pas assujettie)
Densité	Pas de maximum	4,2
Alignement de construction	En retrait du bâtiment principal	- Min de 10 mètres sur Côte-Sainte-Catherine - Minimum de 8 mètres sur Ellendale et McShane - PIIA
Marges latérales	2,5 mètres	Entre 3 et 5 mètres
Marge arrière	3 mètres	Entre 6 et 8 mètres
Pourcentage max. de maçonnerie	80%	60%
Usages	Centre hospitalier, CHSLD, etc. et usages complémentaires	Ajout de : - Université - Stationnement commercial - Résidences pour personnel ou étudiants (maximum de 25 logements) - Bureau - Centre de réadaptation - Laboratoire - Clinique médicale - Institution financière - Lieu de culte
Occupation dans une cour avant	Débarcadère	- Stationnement pour vélos et débarcadère - Aucune bouteilles ou réservoirs visibles de la voie publique
Permis d'aménagement paysager	Requis seulement pour la partie ouest (site du patrimoine)	Requis pour tout le site
Aménagement paysager	Exigences lors de l'aménagement d'un stationnement	- Nombre minimal d'arbres à planter - PIIA
Stationnement en cour avant	Pas autorisé	Autorisé devant entrée principale

Source : D'après le cadre réglementaire, version mise à jour, DASE, septembre 2006, doc.2.3.1

Tableau 2 Dispositions réglementaires et dérogations proposées pour l'emplacement 2 (terrain au nord-ouest des avenues Ellendale et McShane) identifié à l'annexe A du projet de règlement P-06-044

	Dispositions réglementaires actuelles	Dispositions réglementaires proposées
Hauteurs (étages)	2 à 3	Max. de 3
Hauteur - règles d'insertion	Applicables	Non applicables
Densité	Pas de maximum	2
Alignement de construction	Similaire au voisin	- Min. de 4,5 mètres - PIIA
Marges latérales	1,5 mètres	4 mètres
Usages	Centre hospitalier, CHSLD, etc. et usages complémentaires	- Bureau - Centre de recherche - Laboratoire* - Clinique médicale - Garderie - Résidences pour personnel ou étudiants
Stationnement min.	1 unité par 300 m ²	Aucun minimum

Source : D'après le cadre réglementaire, version mise à jour, DASE, septembre 2006, doc.2.3.1

L'astérisque (*) indique que l'arrondissement propose de retirer l'usage laboratoire

Tableau 3 Dispositions réglementaires et dérogations proposées pour l'emplacement 3 (Manoir Ronald McDonald) identifié à l'annexe A du projet de règlement P-06-044

	Dispositions réglementaires actuelles	Dispositions réglementaires proposées
Hauteur (étages)	3 à 4	2 à 4
Hauteur - règles d'insertion	Applicables	Non applicables
Densité	Pas de maximum	3
Alignement de construction	Similaire au voisin	- Entre 6,5 et 9,5 mètres - PIIA
Marges latérales	2,5 mètres	4 mètres
Marge arrière	3 mètres	4 mètres
Usages	Centre hospitalier, CHSLD, etc. et usages complémentaires	Maison d'hébergement
Stationnement min.	1 unité par 20 chambres	Aucun minimum

Source : D'après le cadre réglementaire, version mise à jour, DASE, septembre 2006, doc.2.3.1

De plus, au cours de la consultation publique, l'arrondissement CDN-NDG a annoncé plusieurs modifications qu'il propose d'apporter au projet de règlement. Ces modifications portent, entre autres, sur les usages autorisés et les hauteurs permises pour le futur bâtiment au coin des avenues Ellendale et McShane ainsi que sur les superficies maximales permises pour certains usages complémentaires commerciaux. L'ensemble des modifications envisagées est compilé dans un document qui a été transmis à la commission le 16 mars 2007³¹.

Le projet de modernisation demeure conforme au *Plan d'urbanisme* de Montréal. Par ailleurs, une partie du site se trouve dans le périmètre du site du patrimoine du mont Royal au sens de la *Loi sur les biens culturels*. De ce fait, le projet de règlement est susceptible d'approbation référendaire³².

Aussi, puisque le site de l'hôpital est identifié comme « grande propriété à caractère institutionnelle » au *Plan d'urbanisme*³³, les interventions d'ordre architectural sur l'ensemble du site seront encadrées par l'adoption d'objectifs et de critères insérés dans le *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA)³⁴. À sa séance du 5 février³⁵, l'arrondissement de CDN-NDG a adopté un projet règlement de PIIA qui contient des objectifs et critères spécifiques pour le secteur du centre hospitalier universitaire Sainte-Justine³⁶. Les objectifs portent notamment sur le respect du caractère monumental de l'hôpital, la consolidation de la présence institutionnelle sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, l'aménagement des espaces extérieurs et les équipements mécaniques³⁷.

L'adoption de ce règlement sur les PIIA relève d'une procédure distincte et a fait l'objet d'une consultation publique en arrondissement le 28 février 2007. Chaque intervention nécessitant l'émission d'un permis devra être présentée au comité consultatif d'urbanisme et au conseil d'arrondissement. Le projet pourrait alors être accepté, refusé ou des modifications pourraient être demandées.

³¹ Réponses de l'arrondissement aux questions de la commission, doc. 4.6, p. 1

³² Avis public, doc. 2.12, p.2

³³ Carte 2.6.1, Patrimoine bâti, *Plan d'urbanisme de Montréal*

³⁴ Sommaire décisionnel, doc. 2.1, p. 2

³⁵ Extrait authentique du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil d'arrondissement de CDN-NDG tenu le 5 février 2007, doc. 4.2

³⁶ Projet de règlement sur les PIIA de l'arrondissement de CDN-NDG, doc. 4.3

³⁷ M. Nicolas Lavoie, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 29-30

2. Les préoccupations et les opinions des citoyens et organismes

Une centaine de participants ont assisté à l'audience publique. Une dizaine de citoyens, principalement des résidents à proximité du site, sont venus poser des questions en première partie d'audience. En deuxième partie, la commission a entendu dix intervenants dont neuf ont présenté un mémoire écrit. L'arrondissement d'Outremont a soumis un mémoire sans présentation. Ce chapitre propose une synthèse de l'information contenue dans les mémoires et dans les interventions orales des participants.

Un accueil favorable au projet

L'ensemble des participants appuie le projet de modernisation, qui constitue une réalité incontournable et un défi historique, à condition que le développement se fasse dans le plus grand respect du milieu d'insertion³⁸. De plus, ils auraient souhaité qu'une démarche d'interaction avec les citoyens soit mise en place dès les premières étapes d'élaboration du projet en concordance avec les outils dont s'est dotée la Ville tel que son guide pratique à l'intention des promoteurs³⁹.

Certaines composantes du projet sont particulièrement bien accueillies comme l'amélioration des déplacements piétons pour une meilleure perméabilité au site. La préséance du bâtiment d'origine dans la composition architecturale est également saluée car elle illustre, pour certains, la volonté d'une continuité à travers le changement, ce qui sied bien à l'orée de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal⁴⁰.

Néanmoins, plusieurs aspects du projet inquiètent, particulièrement pour les résidents à proximité du site. Ils se préoccupent des répercussions du projet et des nouvelles constructions sur leur qualité de vie. Parmi les inquiétudes, notons les craintes dues à une augmentation de la circulation sur les rues résidentielles, à une aggravation du bruit lié aux équipements mécaniques ainsi qu'à une réduction de l'ensoleillement pour certaines résidences à cause de l'implantation des bâtiments. Des propositions très précises de modifications ou d'ajouts au projet de règlement ont été présentées à la commission dont certaines par des professionnels de l'architecture et de l'urbanisme.

La circulation et les accès véhiculaires au nord de l'hôpital

La gestion des déplacements constitue un enjeu important du quartier⁴¹. Plusieurs participants considèrent que la circulation sur les rues résidentielles au nord du site est problématique du fait d'un nombre élevé de véhicules qui y transitent. Ils vivent déjà des

³⁸ René Després, doc. 8.6, p. 1 et 5; Les Amis de la Montagne, doc. 8.7, p. 3

³⁹ Peter Koziris, doc. 8.3, p. 2, Magda Popeanu, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 20 ; Guy Renaud, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 59; Projet Montréal, doc. 8.9, p. 4

⁴⁰ Les Amis de la Montagne, doc. 8.7, p. 3-4; René Després, doc. 8.6, p. 1

⁴¹ CDEC Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, doc. 8.1, p. 1

problèmes liés à la sécurité et aux nuisances. Ils craignent une aggravation de la situation avec les constructions projetées⁴².

Selon plusieurs, le développement des institutions dans le quartier a entraîné, depuis quelques années, une hausse significative de la circulation et du stationnement sur les rues locales⁴³. Des propositions visant un apaisement de la circulation ont été formulées dans le but notamment d'améliorer la sécurité des résidents. On suggère par exemple de faire de l'avenue Brighton une voie sans issue ou d'inverser son sens de circulation⁴⁴.

Selon plusieurs résidents du quartier, l'ouverture de l'avenue Ellendale jusqu'au chemin Hudson serait la meilleure façon de désenclaver le site et d'éviter le refoulement de la circulation sur les rues résidentielles au nord. Ils recommandent également de localiser tous les accès véhiculaires aux stationnements des employés sur l'avenue Ellendale en prévoyant des aires d'attente sur le site de l'hôpital⁴⁵.

D'après le Service de l'aménagement urbain et du patrimoine de l'arrondissement d'Outremont, le projet du CHU Sainte-Justine couplé à celui de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont aura un effet multiplicateur sur la circulation automobile sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et sur les rues d'Outremont. Préoccupés par l'effet cumulatif des deux projets, le Service demande que les impacts sur la circulation soient évalués afin d'envisager les mesures d'atténuation appropriées⁴⁶. On juge aussi essentiel d'orchestrer l'ensemble des déplacements des institutions du quartier⁴⁷.

Le stationnement et le transport urbain

La question du stationnement a été largement abordée en audience. Selon certains, le stationnement sur les rues locales à proximité du CHU Sainte-Justine est saturé du fait d'un nombre élevé d'employés qui utilisent ces espaces. Parallèlement à cette constatation, la majorité des participants considèrent que le projet offre trop d'espaces de stationnements et de ce fait incite à une utilisation plus intensive de l'automobile notamment par les employés⁴⁸.

⁴² Majid Belrachid et Meriem Aktouche, doc. 8.8, p. 7; Christian Lalonde, doc. 8.2, p. 28-29 et Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc.7.2, p. 15-16

⁴³ Peter Koziris, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 18 et 22; Guy Renaud, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 29; René Després, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 38

⁴⁴ Peter Koziris, doc. 8.3, p. 2

⁴⁵ Majid Belrachid et Meriem Aktouche, doc. 8.8, p. 11,12, 18, 57; Christian Lalonde, doc. 8.2, p. 29 et Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 12-15; Guy Renaud, doc. 8.5, p. 3; René Després, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 38

⁴⁶ Arrondissement d'Outremont, doc. 8.10, p. 1-4

⁴⁷ Guy Renaud, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 31

⁴⁸ Projet Montréal, doc. 8.9, p. 8 et André Cardinal, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 52; Guy Renaud, doc. 8.5, p. 4 et Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 62; Louis Robichaud, doc. 8.4, p. 3, Peter Koziris, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 20; Les Amis de la montagne, doc. 8.7, p. 5; Claude Casgrain, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 84

C'est toute une vision du développement qui doit être remise en question. La promotion de la santé participe à la mission du système de santé, à ce titre, le CHU Sainte-Justine est invité à dissuader le recours à l'automobile. On a souligné que la Direction de la santé publique de Montréal dans son rapport 2006, intitulé « Le transport urbain : une question de santé », avait comme objectif, sur un horizon de 15 ans, de réduire de 20% l'usage de l'automobile en encourageant le transport en commun et les autres modes de transport actifs. Certains dénoncent que les investissements dans la fonction stationnement et le réaménagement des infrastructures routières, pour les projets de centres hospitaliers universitaires à Montréal, soient fait sous le motif noble de la santé⁴⁹.

En tant que promoteur public, on demande au CHU Sainte-Justine d'avoir un comportement exemplaire en diminuant le nombre de cases de stationnement sur son site. Selon certains, 500 à 800 cases de stationnement seraient suffisantes pour répondre aux besoins de la clientèle et décourager l'utilisation de l'auto-solo. Les économies réalisées pourraient servir, entre autres, à financer des installations en lien direct avec la mission de l'hôpital⁵⁰.

Un participant, quant à lui, souscrit au «difficile choix d'un stationnement grossi aux testostérone» pour répondre surtout aux besoins de la clientèle. Il juge essentiel que l'hôpital respecte son objectif de répartition du nombre des cases de stationnements entre celles réservées au personnel et celles pour les patients. Selon lui, le stationnement sur rue de courte durée ne répond pas aux besoins des usagers. Il invite la Ville à revoir sa politique de parcomètres⁵¹.

On souhaite qu'un effort supplémentaire soit fait pour promouvoir les modes de transport alternatif, que sont le transport collectif, la marche à pied ou le vélo auprès des employés particulièrement. Pour certains, il faut mettre des stationnements à la disposition des employés aux abords des stations de métro et utiliser des incitatifs financiers, comme par exemple, le défraiement d'une partie des coûts d'utilisation du transport en commun. D'autres mesures tel que la mise en place d'un système de navettes entre l'hôpital et les stations de métro du quartier, l'ajout d'une nouvelle ligne d'autobus ainsi que la construction d'un passage souterrain reliant l'hôpital au métro de l'Université de Montréal ont également été avancées. Il a également été question de réserver des places de stationnement pour les employés qui font du covoiturage. D'autres misent sur les outils dissuasifs à l'utilisation de l'automobile tel que la tarification des espaces de stationnement à leur pleine valeur économique⁵².

⁴⁹ Philippe Côté, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 65 ; Richard Bergeron, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 67-68

⁵⁰ Les Amis de la Montagne, doc. 8.7, p. 3, 5 ; Projet Montréal, doc. 8.9, p. 11, 16 et Richard Bergeron, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 68-70; Peter Koziris, doc. 8.3, p. 2; Guy Renaud, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 28

⁵¹ René Després, doc. 8.6, p. 2-3

⁵² René Després, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 39-40; Guy Renaud, doc. 8.5, p. 3; Majid Belrachid et Meriem Aktouche, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 60-61; Arrondissement d'Outremont, doc. 8.10, p. 4; Louis Robichaud, doc. 8.4, p. 4; Projet Montréal, doc. 8.9, p. 16

L'intégration urbaine du projet au voisinage résidentiel

Les constructions projetées au nord de l'avenue Ellendale sont perçues par le voisinage comme une incursion de l'institution dans le milieu résidentiel⁵³. Les riverains redoutent les impacts négatifs des constructions sur leur qualité de vie, particulièrement en terme de bruit, de réduction de l'ensoleillement et d'impact visuel. Plusieurs demandent que le développement de l'hôpital soit contenu au sud de l'avenue Ellendale.

Faisant valoir la nécessité de préserver le tissu résidentiel au nord de l'hôpital, ils ont fait des propositions visant à mieux arrimer le projet avec le quartier. En effet, le cadre réglementaire tel que proposé ne reflète pas et ne traduit pas, selon eux, les caractéristiques du secteur d'habitation adjacent. S'appuyant sur l'*Étude d'intégration urbaine*⁵⁴, ils croient qu'une cohabitation harmonieuse est possible sans contrainte déraisonnable pour le développement de l'hôpital⁵⁵.

Des résidents à proximité immédiate du futur centre de recherche projeté au coin des avenues Ellendale et McShane recommandent, entre autres, de diminuer la densité, de maintenir un pourcentage minimal de 80% de maçonnerie et de porter une attention particulière à la volumétrie et à la hauteur du bâtiment pour préserver l'ensoleillement. Ils suggèrent également d'éliminer les usages qu'ils jugent incompatible avec le secteur résidentiel dont celui de laboratoire⁵⁶.

Concernant le futur pavillon au nord de l'allée Ellendale, un résident de l'avenue Brighton considère qu'à l'instar des autres constructions prévues, des exigences de recul croissant avec la hauteur devraient être appliquées afin de ne pas aggraver la portée d'ombre. On veut également s'assurer que le stationnement prévu sur le terrain au nord de la promenade Ellendale sera contenu dans un bâtiment fermé et en sous-sol afin de minimiser son impact⁵⁷.

Certains craignent que les constructions prévues au nord de l'avenue Ellendale créent un précédent ouvrant la voie à d'autres développements de l'institution au détriment de l'usage résidentiel dans le quartier. Selon eux, ces incursions apportent plusieurs effets négatifs liés par exemple aux différences de hauteur de bâtiment et de dégagement au sol, à l'affichage ainsi qu'à l'éclairage. Afin de minimiser ces impacts négatifs, plusieurs suggèrent l'établissement d'un espace public ou, à tout le moins, une zone tampon paysagère entre les habitations et les constructions futures, à l'instar du projet prévu par l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont⁵⁸.

⁵³ Majid Belrachid et Meriem Aktouche, doc. 8.8, p. 6; Louis Robichaud, doc. 8.4, p. 3

⁵⁴ Étude d'intégration urbaine, CHU Sainte-Justine, Groupe Cardinal Hardy, doc.3.2

⁵⁵ Majid Belrachid et Meriem Aktouche, doc. 8.8, p. 5; Christian Lalonde, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 9, 13

⁵⁶ Majid Belrachid et Meriem Aktouche, doc. 8.8, p. 34, 56-59

⁵⁷ Christian Lalonde, doc. 8.2, p. 12,27; Guy Sainte-Marie, Séance d'information tenue le 12 février 2007, doc. 7.1, p. 79-81

⁵⁸ Louis Robichaud, doc. 8.4, p. 3, 5; Majid Belrachid et Meriem Aktouche, doc. 8.8, p. 41-42; Guy Renaud, doc. 8.5, p. 4 et Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 61

On demande également d'évaluer la possibilité d'augmenter le recul de la nouvelle section du projet sur le chemin de la Côte Ste-Catherine pour l'aligner au plan de l'entrée du pavillon principal de 1957⁵⁹.

Les impacts visuels et sonores des équipements mécaniques

Afin de limiter l'impact visuel des équipements mécaniques, des résidents souhaitent inclure des dispositions supplémentaires au projet de règlement pour réduire la hauteur permise des équipements hors toit au nord de l'avenue Ellendale⁶⁰.

Plusieurs résidents dénoncent la situation actuelle concernant les impacts sonores des équipements mécaniques (chauffage, ventilation, climatisation, réfrigération, génératrices, etc.). Selon eux, même après les avis d'infraction de la Ville, les normes de bruit ne sont toujours pas respectées. Pour limiter la propagation du bruit vers les habitations voisines et préserver la quiétude des résidents, on demande l'installation d'écrans acoustiques⁶¹.

Certains souhaitent que le projet de règlement comprenne une disposition obligeant la mise aux normes des équipements existants en regard de la réglementation sur le bruit avant toute émission de permis. D'autres demandent un suivi strict des impacts sonores du projet après sa complétion et l'application de réelles pénalités en cas d'infraction⁶².

Les aménagements paysagers

On a salué l'inclusion de dispositions règlementaires concernant les aménagements paysagers qui sont traités comme partie intégrante du projet. Selon certains, cette façon de faire devrait devenir la norme sur la montagne⁶³.

Le caractère verdoyant du quartier constitue un attrait important à préserver. On demande l'accroissement et la préservation du couvert végétal du site. Des résidents au nord de l'avenue Ellendale jugent important de maintenir et d'améliorer les écrans végétaux actuels afin de préserver l'intimité des habitations. À cet effet, on propose d'augmenter la densité de plantation en incluant une disposition portant sur la distance minimale entre chaque arbre⁶⁴.

⁵⁹ Les Amis de la Montagne, doc. 8.7, p. 4-5

⁶⁰ Christian Lalonde, doc. 8.2, p. 18; Majid Belrachid et Meriem Aktouche, doc. 8.8, p. 65, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 48-49

⁶¹ Christian Lalonde, doc. 8.2, p. 20-24; René Després, doc. 8.6, p. 3-4 et Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc.7.1, p. 45; Majid Belrachid et Meriem Aktouche, doc. 8.8, p. 34, 65; Guy Sainte-Marie, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 76-80

⁶² Les Amis de la Montagne, doc. 8.7, p. 4-5

⁶³ Les Amis de la Montagne, doc. 8.7, p. 4

⁶⁴ Majid Belrachid et Meriem Aktouche, doc. 8.8, p. 7, 34, 41, 63; Christian Lalonde, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 16-17

Par ailleurs, des résidents déplorent que la bande de verdure en pourtour des stationnements soit un lieu de déversement de neiges usées. Ils insistent sur l'importance d'assurer la pérennité des aménagements paysagers actuels et de ceux à venir⁶⁵.

Concernant le centre de recherche projeté au coin des avenues McShane et Ellendale, des voisins ont noté l'absence de projets d'aménagement paysager. De plus, ils soulignent que ce terrain n'a pas été évalué par l'ingénieur forestier. Ils recommandent de modifier le règlement afin d'y ajouter des dispositions obligeant, notamment, le dépôt d'un plan d'aménagement paysager avant toute émission de permis⁶⁶.

Du point de vue patrimonial, l'aménagement d'une place commémorative pour le Montreal Hunt Club est salué. On juge important d'apporter un soin particulier aux détails de l'aménagement de l'espace public sur le site de l'ancien manoir⁶⁷.

Le développement durable

Plusieurs préoccupations portent sur les avantages du projet pour la population du quartier. Les résidents du voisinage subissent déjà les nuisances associées aux activités de l'institution et demandent comment le projet améliorera la situation⁶⁸.

Une participante souhaite que Sainte-Justine développe une approche novatrice en terme d'efficacité énergétique et de construction verte. Afin d'améliorer la qualité de vie du personnel et des patients de l'hôpital, elle suggère, entre autres, de favoriser l'accès aux toits jardins⁶⁹.

La modernisation constitue une occasion de revitalisation en favorisant le développement de projets d'économie sociale. Dans le but de proposer des emplois à la population du quartier, une entente de partenariat avec l'hôpital est envisagée par la Corporation de développement économique de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce⁷⁰.

⁶⁵ Christian Lalonde, doc. 8.2, p. 32-36 et Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 13

⁶⁶ Majid Belrachid et Meriem Aktouche, doc. 8.8, p. 24, 64

⁶⁷ Les Amis de la Montagne, doc.8.7, p.3, 5

⁶⁸ Magda Popeanu, Séance d'information tenue le 12 février 2007, doc. 7.1, p. 22; René Després, Séance d'information tenue le 12 février 2007, doc. 7.1, p. 45; Louis Robichaud, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 25

⁶⁹ Claude Casgrain, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 82-83

⁷⁰ CDEC Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, doc. 8.1, p. 2 et Claude Lauzon, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 2-3

3. L'analyse de la commission

Le projet *Grandir en santé* du Centre hospitalier universitaire Sainte-Justine a fait l'objet de discussions entre les autorités municipales et les représentants de l'hôpital depuis plus de cinq ans. Le projet répond à plusieurs objectifs du *Plan d'urbanisme* et de la stratégie de développement économique de la ville. Il reconnaît le caractère identitaire du chemin de la Côte-Sainte-Catherine en tant qu'artère institutionnelle et permet d'offrir un environnement plus accueillant, par l'aménagement paysager du site, l'augmentation de la végétation et l'aménagement de liens fonctionnels avec le quartier.

Le projet vise à rehausser les infrastructures pour les missions de soins, d'enseignement et de recherche et à corriger des problèmes de vétusté, de sécurité et de fonctionnement. Il comprend d'importants travaux de rénovation, d'agrandissement et de constructions nouvelles. Son budget de réalisation est estimé à 503 millions de dollars.

Les participants à la consultation publique, principalement des résidents du secteur, ont souligné la qualité des études réalisées et appuyé la mise en œuvre du projet. Ils ont toutefois soulevé plusieurs enjeux d'intégration des activités de l'hôpital à la vie de quartier, et ont proposé de nombreuses modifications au projet de règlement visant à encadrer la réalisation des travaux. Ils souhaitent un projet exceptionnel à tous égards, et qui témoigne de la responsabilité civique de l'institution.

La commission présente son analyse du projet en regroupant les enjeux soulevés en audience publique selon les thèmes suivants : la circulation, le stationnement, l'intégration urbaine, le suivi du plan de modernisation, et les projets de règlements.

La circulation

Le quartier Côte-des-Neiges est bien desservi au plan de la circulation automobile, par le réseau métropolitain, les grands axes urbains et les voies secondaires. Les projets de développement des institutions réalisés dans le secteur en cours des dernières années ont cependant eu pour effet d'augmenter la circulation de transit, à la fois sur le réseau local et sur le réseau artériel.

Sainte-Justine est un important générateur de déplacements : l'hôpital compte 4 121 employés, et on y enregistre au-delà de 5 000 entrées piétonnes par jour. Le projet prévoit presque doubler la superficie de plancher et ajouterait entre 800 et 1 000 véhicules dans le secteur, aux heures de pointe, principalement pour le déplacement des travailleurs.

La capacité du réseau routier étant limitée à celle des voies publiques existantes, plusieurs participants considèrent que le projet de Sainte-Justine doit viser une réduction de l'utilisation de l'automobile et comprendre des mesures d'apaisement de la circulation, afin d'atténuer l'impact de l'achalandage véhiculaire dans les rues du quartier.

Les impacts du projet sur le réseau routier

Une étude d'impact du projet *Grandir en santé* sur la circulation et le stationnement a été réalisée en 2003. Des comptages ont été effectués les 23 et 24 avril, le matin et l'après-midi, à tous les accès des stationnements de l'hôpital ainsi qu'à trois intersections : Côte-Sainte-Catherine/Decelles, Côte-Sainte-Catherine/Hudson et Linton/Hudson. Les débits de circulation entraînés par le projet, ainsi que les niveaux de service qui seraient observés, ont par la suite été estimés.

L'étude conclut que l'impact du projet serait surtout observé sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, en particulier au carrefour menant au stationnement principal, où les débits de circulation augmenteraient en moyenne de 63% aux heures de pointe. Afin d'y maintenir des niveaux de service acceptables, il est proposé, entre autres, d'installer un feu de circulation face au débarcadère du Collège Jean-de-Brébeuf, avec des refuges de virage à gauche, et d'aménager des files d'attente sur le site de l'hôpital⁷¹.

Cette étude a été mise à jour en 2006 pour tenir compte des changements apportés au projet. Le fait d'ajouter une entrée au stationnement principal étagé par l'avenue Ellendale, pour les employés, permettrait de limiter à 28% en moyenne l'augmentation des débits de circulation sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine⁷².

La commission note toutefois que le projet entraînerait une augmentation de 109% des débits de circulation sur Ellendale, l'après-midi. De plus, les débits à l'intersection Linton/Hudson n'ont pas été estimés dans la mise à jour de 2006, alors que cette intersection semble particulièrement sollicitée par le personnel de l'établissement pour accéder, par Ellendale, aux stationnements des employés⁷³.

Plusieurs participants ont souligné que la signalisation routière dans le quartier semble encourager les automobilistes à transiter par les rues locales. La configuration des sens uniques et les interdictions de virage à gauche aux intersections Côte-Sainte-Catherine–Decelles et Darlington–Van Horne font en sorte qu'une majorité des automobilistes empruntent les rues locales situées au nord de l'hôpital (Linton, Soissons, Brighton et McShane) pour accéder aux stationnements réservés aux employés⁷⁴.

La commission note que l'impact du projet sur la circulation a été évalué principalement sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Elle estime qu'afin d'optimiser le concept d'aménagement, l'impact du projet sur la circulation doit également être évalué sur les rues locales et artérielles, au nord de l'hôpital.

⁷¹ Étude d'impact sur la circulation et le stationnement, Dessau Soprin, Juin 2003, doc. 3.11, p. 41, 42, 47

⁷² Mise à jour de l'étude d'impact sur la circulation et le stationnement, Dessau Soprin, Novembre 2006, doc. 3.7, figures 3.1 à 3.4 et p. 13

⁷³ *ibid*

⁷⁴ M. Majid Belrachid et M^{me} Meriem Aktouche, doc. 8.8, non paginé

Il est important de souligner que l'impact du projet n'a été évalué que dans l'environnement immédiat de l'établissement. Le développement du site pourrait toutefois avoir des répercussions bien au-delà du secteur de l'hôpital. L'arrondissement d'Outremont suggère par exemple de considérer l'effet multiplicateur des projets de Sainte-Justine et de l'Université de Montréal, proposé au site de la gare de triage du CP, sur la circulation de transit sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et sur les avenues d'Outremont⁷⁵.

La commission estime que la Ville de Montréal et l'arrondissement devraient porter une attention particulière à l'impact cumulatif des projets de développement importants sur la circulation automobile, dans les rues résidentielles et sur le réseau artériel. Ceci permettrait d'identifier les interventions appropriées pour protéger les secteurs les plus sensibles.

La commission note également que l'évolution du projet *Grandir en santé*, entre 2003 et 2006, semble être accompagnée d'une réduction de l'utilisation de l'automobile par le personnel de l'établissement. En effet, l'augmentation de la superficie de plancher et du nombre de cases de stationnement qui seraient aménagées sur le site est associée à une réduction du nombre de nouveaux véhicules qui seraient générés aux heures de pointe (voir tableau 4).

La commission n'a pas demandé de précisions quant aux hypothèses utilisées pour estimer le nombre de véhicules générés par le projet de modernisation, ainsi que pour estimer la répartition des débits véhiculaires ajoutés au cours d'une journée de travail. Elle estime toutefois important que ces hypothèses soient validées avant que le projet soit mis de l'avant, et qu'elles soient réévaluées tout au cours de sa réalisation.

Tableau 4 Évolution des paramètres du projet de modernisation

Paramètres	Situation actuelle	Étude 2003	Étude 2006
Superficie aménagée (mètres carrés)	110 402	+ 79 490	+ 109 130
Nombre de cases de stationnement	990	+ 305	+ 500-800
Nouveaux véhicules - pointe AM	-	+ 872	+ 759
Nouveaux véhicules - pointe PM	-	+ 1084	+ 1017

Sources : Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 4, 5, 12 ; Étude d'impact sur la circulation et le stationnement, Dessau Soprin, Juin 2003, doc. 3.11, p. 20, 29 ; Mise à jour de l'étude d'impact, Dessau Soprin, Novembre 2006, doc. 3.7, p. 7, 12.

⁷⁵ Arrondissement d'Outremont, doc. 9.1, p. 3-4

Les mesures d'apaisement de la circulation

L'atténuation des impacts du trafic véhiculaire sur le quartier résidentiel constitue un enjeu de taille pour assurer la sécurité des piétons et la tranquillité du secteur. En effet, plusieurs citoyens ont souligné que les périodes d'achalandage et les débits de circulation se sont intensifiés aux environs de Sainte-Justine, notamment depuis la construction de l'École des Hautes Études Commerciales.

Le concept d'aménagement proposé en 2005 proposait de désenclaver le site de Sainte-Justine en poursuivant l'avenue Ellendale vers l'est, comme voie urbaine bordée par les pavillons de l'hôpital⁷⁶. Ce concept a toutefois été révisé, et prévoit maintenant l'aménagement d'une promenade dédiée principalement aux piétons et aux cyclistes, avec un accès contrôlé pour les véhicules de service ou d'urgence-incendie⁷⁷.

De nombreux résidants du quartier ont demandé que ce choix d'aménagement soit reconsidéré. En effet, ils estiment que l'ouverture de l'avenue Ellendale constitue la solution à privilégier pour soulager les rues locales de la circulation de transit⁷⁸.

Toutefois, les représentants de Sainte-Justine ont indiqué que l'hôpital souhaite conserver ce terrain pour constituer un îlot de verdure et accroître les espaces paysagers sur le site. Ce concept serait incompatible avec l'ouverture de la rue à des fins véhiculaires⁷⁹. Par ailleurs, l'arrondissement veut évaluer les incidences de l'ouverture de la rue sur la sécurité des usagers, compte tenu de la topographie et de la géométrie de l'intersection⁸⁰.

Les résidents du voisinage demandent que l'avenue Ellendale soit ouverte à la circulation, comme voie publique, afin de réduire l'achalandage automobile sur les rues locales au nord de l'hôpital. La commission estime que Sainte-Justine et l'arrondissement doivent sérieusement considérer ce choix d'aménagement. Elle considère toutefois important d'évaluer si l'ouverture de l'avenue Ellendale peut comporter des risques sur le plan de la sécurité publique, à la fois sur le site de l'hôpital et sur le chemin Hudson.

Selon les informations fournies en audience, la signalisation routière au voisinage de l'hôpital n'aurait pas été modifiée depuis plus d'une quinzaine d'années⁸¹. Considérant l'impact des développements institutionnels récents et futurs proposés dans le quartier Côte-des-Neiges, il y aurait lieu d'évaluer si des modifications pourraient être apportées afin de limiter les débits de circulation sur les rues résidentielles, en particulier aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

⁷⁶ Étude d'intégration urbaine, Groupe Cardinal Hardy, Décembre 2005, doc. 3.2, p. 57

⁷⁷ Réponses du CHU Sainte-Justine aux questions de la commission, 7 mars 2007, doc. 3.10, Question 3

⁷⁸ M. Christian Lalonde, doc. 8.2, p. 29; M. Guy Renaud, doc. 8.5, p. 3; M. Majid Belrachid et M^{me} Meriem Aktouche, doc. 8.8, non paginé

⁷⁹ Réponses du CHU Sainte-Justine aux questions de la commission, 7 mars 2007, doc. 3.10, Question 3

⁸⁰ Réponses de l'arrondissement aux questions de la commission, 19 mars 2007, doc. 4.6, Question 4b

⁸¹ M. Peter Koziris, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 22

La commission considère que le réaménagement des accès véhiculaires et piétons au site de Sainte-Justine doit être accompagné de mesures visant à réduire les débits de circulation de transit, dans le quartier résidentiel situé au nord de l'hôpital. Ces mesures devront être mises en œuvre le plus rapidement possible et ajustées tout au long des travaux.

Il paraît particulièrement important d'encourager le personnel de l'établissement à accéder par l'avenue Decelles aux stationnements situés au nord de l'hôpital. À cet effet, on peut par exemple modifier la signalisation routière et le contrôle de la circulation, ou encore sensibiliser le personnel de l'hôpital aux nuisances associées à la circulation de transit sur les rues locales.

Le stationnement et les modes de transport actifs

La plupart des intervenants ont apprécié le fait que le projet prévoit remplacer la majorité des stationnements de surface par des espaces aménagés en bâtiment fermé. L'évaluation des besoins a toutefois fait l'objet de critiques, et plusieurs participants souhaitent que le nombre de places aménagées soit réduit afin d'encourager l'utilisation de modes de transport actifs.

Les habitudes de déplacement

L'automobile est le moyen de transport prédominant pour se rendre à Sainte-Justine, à la fois pour le personnel de l'établissement, les visiteurs et les patients. L'offre actuelle est de 620 places de stationnement pour les employés et 370 places pour le public⁸². Entre 9h et 15 h, les stationnements de Sainte-Justine accueillent entre 600 et 800 véhicules tandis qu'environ 625 véhicules sont stationnés en bordure de rue⁸³.

Le stationnement public peut être utilisé par les employés et par les visiteurs participant par exemple à des conférences ou à des colloques. Il est régulièrement rempli à capacité pour des périodes de une à deux heures, le matin et l'après-midi, ce qui entraîne un manque de place pour les patients et leurs accompagnateurs.

Le projet prévoit l'aménagement de 1 300 et 1 500 cases de stationnement sur la partie ouest du site, dans un bâtiment étagé fermé. Des espaces extérieurs seraient maintenus sur le parvis du pavillon principal de l'hôpital, dans les cours intérieures, ainsi que près des bâtiments de service. À plus long terme, le stationnement des employés de 340 places situé au nord de l'avenue Ellendale serait remplacé par un bâtiment comprenant 160 cases en sous-sol⁸⁴.

⁸² Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 4

⁸³ Étude de mobilité, CIMA, novembre 2006, p. 14-15

⁸⁴ Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 12-14

Bien que le projet prévoit presque doubler la superficie de plancher sur le site, l'augmentation des besoins en espaces de stationnement a été estimée à seulement 45%. En effet, le centre hospitalier universitaire devient de plus en plus spécialisé et doit viser une prise en charge des cas moins sérieux par les autres hôpitaux. Le projet clinique ne prévoit donc presque aucune augmentation des activités de l'hôpital d'ici 2014⁸⁵.

Il est à noter que si les habitudes de déplacements des travailleurs ne sont pas modifiées, l'augmentation du nombre de places disponibles ne permettra pas de répondre à la croissance de la demande. En effet, selon les estimations fournies, les besoins à l'ultime seraient de l'ordre de 2 300 espaces de stationnement⁸⁶. Par ailleurs, en considérant la superficie totale de plancher qui serait aménagée au terme du projet, la réglementation de l'arrondissement pourrait permettre l'aménagement de 2 800 places de stationnement sur le site de l'hôpital⁸⁷.

On peut souligner que 2 196 permis pour stationnement gratuit étaient alloués au personnel de l'établissement, en 2002⁸⁸. Aussi, en 2006, 750 employés étaient inscrits sur une liste d'attente pour obtenir une case de stationnement sur le site de l'hôpital, dont 640 de jour⁸⁹.

Plusieurs participants ont suggéré que tous les moyens soient mis de l'avant pour encourager le personnel de l'établissement à utiliser des modes de transport actifs, comme aménager des stationnements incitatifs au niveau des stations de métro, fournir un service de navettes, payer une partie des titres de transport en commun, rehausser le nombre de cases pour vélos et aménager des salles de douche. Selon un citoyen, le moyen le plus efficace pour changer les habitudes de déplacement en voiture-solo consiste à élaborer des incitatifs financiers pour les employés⁹⁰.

La commission estime que Sainte-Justine doit dès maintenant mettre en œuvre un programme favorisant le covoiturage et l'utilisation du transport collectif, et considérer tous les incitatifs possibles pour encourager les changements d'habitudes de déplacement du personnel de l'établissement.

L'offre en espaces de stationnement

Plusieurs participants considèrent que le projet offre trop d'espaces de stationnement. Cette approche encourage les travailleurs à utiliser leur automobile et favorise l'étalement urbain, ce qui va à l'encontre de la promotion de la santé et du développement durable.

⁸⁵ M. Khiem Dao, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 52, 54, 56

⁸⁶ Mise à jour de l'étude d'impact sur la circulation et le stationnement, Dessau Soprin, Novembre 2006, doc. 3.7, p. 4

⁸⁷ Réponses de l'arrondissement aux questions de la commission, 19 mars 2007, doc. 4.6, Question 3a

⁸⁸ Étude d'impact sur la circulation et le stationnement, Dessau Soprin, Juin 2003, doc. 3.11, annexe B

⁸⁹ Mise à jour de l'étude d'impact, Dessau Soprin, Novembre 2006, doc. 3.7, p. 4

⁹⁰ M. René Després, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 34, 39-40

Le nombre de cases prévues, établi selon la superficie de plancher aménagée, viserait à permettre le stationnement sur site à volonté, gratuit ou à prix de complaisance. Le motif invoqué est la compétition entre hôpitaux pour attirer du personnel qualifié. Le gouvernement du Québec s'apprête ainsi à investir une somme de l'ordre de 200 millions de dollars dans le stationnement, à la faveur des trois grands projets hospitaliers en cours de réalisation dans la région de Montréal⁹¹.

La commission suggère que la réalisation par phase du projet de modernisation soit mise à profit pour réviser à la baisse le nombre de places de stationnement à fournir sur le site de l'hôpital. Ceci permettrait d'investir dans les soins de santé plutôt que dans les infrastructures.

Un citoyen a suggéré qu'un suivi soit réalisé afin d'assurer qu'un nombre suffisant d'espaces de stationnement soit réservé pour la clientèle de l'hôpital, en particulier pour les mères qui viennent souvent de l'extérieur de la région de Montréal et qui ont des difficultés de transport parce que leur enfant est malade ou handicapé⁹².

La commission considère essentiel que Sainte-Justine s'assure que les besoins en espaces de stationnement pour le personnel de l'hôpital et les visiteurs n'empiètent pas sur le nombre de case allouées pour les patients et leurs accompagnateurs.

Les résidents du quartier au nord de l'hôpital ont souligné que la recherche de places de stationnement sur rue génèrent beaucoup de nuisances, notamment par la clientèle des facultés de l'Université de Montréal entre 16h et 20h. Parallèlement, la commission constate que les stationnements de l'hôpital ne sont pas utilisés à pleine capacité après 17h. Dans ce contexte, elle suggère d'étudier la possibilité d'ouvrir ces espaces au public, à prix réduit, à des fins de rentabilité pour l'établissement et pour l'apaisement de la circulation dans le voisinage de l'hôpital.

Les modes de transport actif

Les modes de transport actifs ne sont pas favorisés sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine à cause, entre autres, de l'horaire de la STM, du réseau piétonnier limité et de l'absence de circuits d'autobus entre les grandes institutions et les stations de métro les plus proches⁹³. Par ailleurs, l'arrondissement d'Outremont et la Ville de Montréal évaluent présentement l'opportunité d'aménager une piste cyclable sur cette artère⁹⁴.

On peut souligner que le *Plan d'urbanisme* reconnaît le caractère identitaire du chemin de la Côte-Sainte-Catherine en tant qu'artère institutionnelle, et comprend plusieurs objectifs visant à qualifier le caractère du secteur et à encadrer l'expansion des grandes

⁹¹ M. Louis Robichaud, doc. 8.4, p. 3; M. Guy Renaud, doc. 8.5, p. 4; Les Amis de la montagne, doc. 8.7, p. 5; Projet Montréal, doc. 8.9, p. 7-10

⁹² M. René Després, Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007, doc. 7.2, p. 34, 39-40

⁹³ Étude d'intégration urbaine, CHU Sainte-Justine, Groupe Cardinal Hard, Décembre 2005, p. 17

⁹⁴ Arrondissement d'Outremont, doc. 9.1, p. 3

institutions, entre autres par la conservation du patrimoine bâti et la mise en valeur du paysage urbain⁹⁵. Le projet du CHU Sainte-Justine aura aussi un effet structurant et positif sur le développement de ce secteur de la ville, conformément aux objectifs poursuivis par la stratégie de développement économique de la ville, notamment dans le cadre du déploiement de la Technopole de la santé⁹⁶.

La commission invite la Ville de Montréal et la STM à développer une approche globale pour améliorer la desserte en transport en commun et aménager une piste cyclable sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Ceci permettrait d'encourager le recours à des modes de transport actifs, de façon sécuritaire, sur cette artère majeure à caractère institutionnel et bordée de nombreux hôpitaux, institutions d'enseignement et édifices religieux.

L'intégration urbaine

Les résidents du voisinage qui ont participé à la consultation publique ont tous soulevé de vives inquiétudes quant à l'intégration urbaine des bâtiments proposés au nord de l'avenue Ellendale. À l'exception du Manoir, dont la relocalisation n'a fait l'objet d'aucun commentaire, ces constructions sont perçues comme une agression physique et psychologique dans le tissu résidentiel.

Une pétition signée par une centaine de résidents, déposée au cours de l'audience, résume bien les préoccupations exprimées par les participants. Celles-ci portent sur les usages complémentaires autorisés, la disparition de la zone de transition entre l'institution et le quartier résidentiel, l'impact des nouvelles constructions en particulier sur l'ensoleillement, la pollution sonore, la circulation automobile et la sécurité des piétons, ainsi que la coupe d'arbres existants⁹⁷.

Dans ce qui suit, la commission regroupe ces enjeux d'aménagement en quatre volets : les usages complémentaires, l'impact sonore, l'architecture et l'implantation des bâtiments ainsi que les aménagements paysagers.

Les usages complémentaires

Le projet de règlement prévoit plusieurs usages complémentaires pour le centre de recherche proposé à l'angle nord-ouest des avenues Ellendale et McShane. Le terrain visé, qui était compris dans l'aire d'affectation *Habitation* du secteur, a été intégré à l'aire *Équipement collectif institutionnel* de Sainte-Justine en 2004, lors de l'adoption du Plan d'urbanisme. Les citoyens demandent que les activités pouvant perturber la tranquillité du voisinage n'y soient par permises, en particulier les usages *Laboratoire*, *Chaire de recherche* et *Clinique médicale*.

⁹⁵ Avis du Conseil du patrimoine de Montréal, 25 septembre 2006, doc. 2.6, p. 3

⁹⁶ Intervention, Mise en valeur du territoire et du patrimoine, doc. 2.7

⁹⁷ M. Guy Renaud, doc. 8.5, annexe

En réponse à ces préoccupations, l'arrondissement propose de retirer l'usage complémentaire *Laboratoire* du projet de règlement⁹⁸. Il est à noter que les usages *Laboratoire* et *Clinique médicale* sont déjà autorisés sur le site principal de l'hôpital. Aussi, plusieurs cliniques sont situées sur la rue Decelles et sur le chemin de la Côte-des-Neiges.

La commission est d'avis que les usages autorisés pour toute nouvelle construction, au nord de l'avenue Ellendale, ne devraient pas permettre d'activités susceptibles de générer des nuisances pour le secteur résidentiel, notamment par la propagation de bruit, d'odeurs ou de poussières et par une pollution lumineuse. L'arrondissement devrait s'assurer que des dispositions appropriées soient incluses à cet effet dans le projet de règlement P-06-044 ou dans tout autre règlement qui s'applique.

Le terrain utilisé comme stationnement par les employés, entre McShane et Hudson, fait partie du site principal de l'hôpital (emplacement 1 de l'annexe A du projet de règlement). Tous les usages complémentaires à celui de centre hospitalier sont donc autorisés dans le bâtiment qu'il est prévu d'y construire. Les sites prévus pour le Manoir et le Centre de recherche (emplacements 2 et 3) n'en font pas partie, et des usages complémentaires spécifiques y sont permis.

La commission recommande de modifier le projet de règlement P-06-044 afin de distinguer du site principal de l'hôpital tout le territoire situé au nord de l'avenue Ellendale. À cet effet, un quatrième emplacement englobant le terrain utilisé comme stationnement de surface par les employés, entre McShane et Hudson, pourrait être identifié à l'annexe A du projet de règlement.

Cette modification permettrait d'autoriser, au nord de l'avenue Ellendale, des usages compatibles au voisinage résidentiel. De plus, la commission suggère de ne pas permettre l'usage Clinique médicale sur cette partie du territoire, car un achalandage de type commercial, c'est-à-dire par des personnes qui n'occupent pas les lieux sur une base quotidienne, n'apparaît pas approprié à cet endroit

L'impact sonore

La commission a été informée au cours de l'audience qu'un avis d'infraction concernant le dépassement des normes sur le bruit avait été signifié à l'hôpital Sainte-Justine en 2003 par le Service des travaux publics de la Ville de Montréal⁹⁹.

Selon plusieurs résidents du quartier, les correctifs nécessaires n'ont pas encore été apportés et le bruit provenant de la chaufferie de l'hôpital et des équipements mécaniques

⁹⁸ Réponses de l'arrondissement aux questions de la commission, 19 mars 2007, doc. 4.6, Question 1

⁹⁹ M. Christian Lalonde, doc. 8.2, p. 20

perturbe toujours la tranquillité du voisinage¹⁰⁰. Plus spécifiquement, l'établissement posséderait 16 appareils de climatisation disséminés sur différents blocs et à différentes hauteurs, dont seulement deux sont munis d'écrans pare-bruit¹⁰¹.

Le projet de règlement P-06-044 ne comprend pas de dispositions sur les niveaux sonores. Toutefois, le projet de règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) prévoit que les équipements les plus bruyants doivent être installés à l'intérieur du bâtiment, et tout autre appareil qui constitue une source sonore doit être entouré d'un écran muni de matériaux absorbants du côté de l'équipement¹⁰².

Le projet de Sainte-Justine ne prévoit pas de modernisation des centrales thermiques, mais plutôt la capacité de remplacer tous les petits systèmes qui se sont multipliés au fur et à mesure des années. Les intentions de l'hôpital sont d'installer les équipements mécaniques soit à l'intérieur, soit sur des appentis protégés¹⁰³.

La commission est d'avis qu'il n'est pas acceptable que l'hôpital contrevienne aux normes règlementaires sur les niveaux sonores, aux limites de sa propriété, depuis plusieurs années. La commission recommande qu'un plan détaillé des correctifs appropriés soit proposé aux autorités municipales et mis en œuvre sans délai.

L'architecture et l'implantation des bâtiments

La consultation publique a bénéficié de l'apport de professionnels en aménagement résidant dans le quartier situé au nord de l'hôpital. Ces citoyens ont soigneusement étudié la documentation déposée par le CHU Sainte-Justine et ont souligné la qualité de l'étude d'intégration urbaine réalisée en 2003. Ils ont évalué dans quelle mesure le projet de règlement traduit, en termes réglementaires, les plans et concepts d'aménagement proposés. Leurs suggestions visent à assurer que les bâtiments projetés s'intègrent à l'environnement résidentiel, sans nuire au projet de modernisation du centre hospitalier¹⁰⁴.

La principale préoccupation des résidents du quartier concerne l'ombre qui serait portée par les nouvelles constructions. Les blocs 7 et 8 de l'hôpital, des pavillons de dix étages, ont déjà un impact significatif sur l'ensoleillement des propriétés¹⁰⁵. Les citoyens demandent que la volumétrie des constructions projetées soit modulée afin de ne pas aggraver la portée d'ombre existante. Il est à noter que le projet de règlement prévoit des

¹⁰⁰ MM. Christian Lalonde, Louis Robichaud, Guy Renaud, René Després, Majid Belrachid et M^{me} Meriem Aktouche, Séance d'audition des mémoires, doc. 7.2

¹⁰¹ M. René Després, Séance d'information tenue le 19 février 2007, p. 35

¹⁰² M. Louis Brunet, Séance d'information tenue le 19 février 2007, p. 48 ; Projet de règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, doc. 4.3, article 26

¹⁰³ M. Guy Daigneault, Séance d'information tenue le 19 février 2007, p. 47

¹⁰⁴ M. Christian Lalonde, doc. 8.2 ; M. Majid Belrachid et M^{me} Meriem Aktouche, doc. 8.8

¹⁰⁵ Étude d'intégration urbaine, CHU Sainte-Justine, Groupe Cardinal Hard, Décembre 2005, p. 32-38

reculs progressifs en fonction de la hauteur pour le Manoir McDonald, le Pavillon du savoir et le pavillon futur prévu sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine.

La commission est d'avis que les propositions visant à moduler la volumétrie des nouvelles constructions, pour ne pas aggraver la portée d'ombre existante sur les propriétés situées au nord de l'avenue Ellendale, sont fondées. La commission suggère qu'à cet effet, des dispositions normatives prévoyant un recul progressif des bâtiments en fonction de la hauteur soient ajoutées au projet de règlement P-06-044.

Les participants proposent de diminuer la hauteur permise pour les équipements hors toit et de maintenir un pourcentage de maçonnerie de 80% pour le revêtement extérieur des bâtiments. Ces modifications permettraient de mieux harmoniser les nouvelles constructions au caractère résidentiel du secteur. Certains recommandent aussi de mieux encadrer l'émission de permis pour l'installation d'enseignes, compte tenu de l'absence de commerces dans le quartier¹⁰⁶.

La commission est d'avis que les dispositions relatives aux caractéristiques architecturales des bâtiments devraient être différentes pour le site principal de l'hôpital et pour les îlots situés au nord de l'avenue Ellendale, afin d'en renforcer la morphologie à prédominance résidentielle.

Des citoyens dont la propriété est contiguë au site prévu pour l'implantation du Centre de recherche, sur l'avenue McShane, ont formulé plusieurs recommandations de modification au projet de règlement. Ils demandent, entre autres, de réduire la densité de construction de 3,0 à 2,0, comme celle prévue pour le Manoir, et d'établir les marges et les alignements en prenant en considération la topographie particulière du terrain, la présence d'arbres matures et la proximité de bâtiments résidentiels de faible hauteur¹⁰⁷.

Les représentants de l'arrondissement ont confirmé que la hauteur du Centre de recherche serait ramenée de 4 à 3 étages, soit le maximum prévu au Plan d'urbanisme. Ils proposent aussi de mieux encadrer la hauteur d'une éventuelle mezzanine, autorisée de plein droit¹⁰⁸.

Plusieurs citoyens ont souligné que l'aménagement d'accès aux stationnements sur l'avenue McShane, pour les bâtiments prévus au nord de l'avenue Ellendale, pourraient amplifier la problématique de l'achalandage automobile dans le secteur. L'étude d'intégration urbaine souligne à cet égard qu'il est préférable de localiser les accès véhiculaires à l'intérieur du territoire de l'hôpital, afin d'en atténuer les impacts sur l'achalandage des voies publiques. De plus, le projet prévoit un lien piéton dans l'axe de l'avenue McShane, entre Ellendale et Côte-Sainte-Catherine¹⁰⁹.

¹⁰⁶ Mme Meriem Aktouche, Séance d'audition des mémoires, doc. 7.2, p. 59

¹⁰⁷ M. Majid Belrachid et Mme Meriem Aktouche, doc. 8.8

¹⁰⁸ Réponses de l'arrondissement aux questions de la commission, 19 mars 2007, doc. 4.6, Question 1

¹⁰⁹ Étude d'intégration urbaine, CHU Sainte-Justine, Groupe Cardinal Hard, Décembre 2005, p. 65

La commission recommande de ne pas aménager d'entrée charretière sur l'avenue McShane, en particulier pour le stationnement en sous-sol, afin de préserver le caractère résidentiel du voisinage et assurer la sécurité des piétons.

Les aménagements paysagers

Le projet de règlement P-06-044 comprend des dispositions qui font en sorte que chaque phase de construction est associée à un projet de paysage. Il introduit l'obligation de suivre un échancier précis dans l'aménagement des espaces non construits.

En plus des dispositions normatives prévues au projet de règlement P-06-044, l'arrondissement prévoit adopter un règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) comprenant des dispositions spécifiques au CHU Sainte-Justine. Aussi, puisque le territoire d'application touche, en partie, le site du patrimoine du mont Royal, tout projet de paysage devra être soumis au Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement de même qu'au Conseil du patrimoine de Montréal¹¹⁰.

Le projet de règlement sur les PIIA permettra d'encadrer, à l'aide d'objectifs et de critères, les interventions au niveau de l'architecture, de l'aménagement des espaces extérieurs et des équipements mécaniques. En ce qui a trait aux aménagements paysagers, le projet de PIIA comprend 16 critères visant, entre autres, à accroître la végétation sur le site, à souligner la topographie naturelle en terrasses, à choisir des végétaux facilitant la liaison avec la montagne et à masquer les stationnements¹¹¹.

Plusieurs participants ont souligné le caractère novateur du projet de règlement P-06-044, qui inclut des dispositions spécifiques aux aménagements paysagers et en font une partie intégrale du projet. Leurs recommandations visent surtout à assurer la densification du couvert végétal et la protection des arbres matures existants. Certains ont tout de même suggéré de remplacer les constructions projetées au nord de l'avenue Ellendale par une zone tampon paysagère¹¹².

Des résidents ont demandé que la double haie de cèdre, située au nord du stationnement des employés, soit conservée. Plusieurs ont souligné que les voies publiques et le pourtour des stationnements sont parfois utilisés par Sainte-Justine pour le dépôt de neiges usées. D'autres ont noté que le terrain situé à l'ouest de l'avenue McShane n'était pas inclus dans l'étude qualitative des arbres. L'absence d'exigences précises pour l'entretien des végétaux a aussi été relevée¹¹³.

L'interface entre le site de l'hôpital et le cadre résidentiel est délicate, à la limite nord de la propriété. Son caractère verdoyant constitue un attrait important à préserver pour les

¹¹⁰ M. Michel Dufresne, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 8, 28

¹¹¹ M. Nicolas Lavoie, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 29-31

¹¹² M. Louis Robichaud, doc. 8.4; M. Guy Renaud, doc. 8.5; M. Majid Belrachid et Mme Meriem Aktouche, doc. 8.8

¹¹³ M. Dinu Bumbu, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 27; Les Amis de la Montagne, doc. 8.7, p. 4; M. Christian Lalonde, doc. 8.2

résidents du secteur. La topographie en terrasse présente cependant des contraintes pour le maintien du couvert végétal, et l'érection de nouvelles constructions pourraient avoir un impact négatif sur le drainage et l'ensoleillement des végétaux.

La commission recommande que les marges et les alignements des nouvelles constructions soient établis de façon à assurer la pérennité de la végétation dans l'escarpement rocheux, en périphérie du territoire de l'hôpital. À cet effet, des normes et des critères spécifiques pourraient être ajoutés au projet de règlement P-06-044 et au projet de règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale.

La commission note par ailleurs que le voisinage résidentiel serait exposé aux nuisances liées aux activités de chantier jusqu'à la fin des travaux. En effet, le projet prévoit à long terme la construction d'un pavillon avec stationnement en sous-sol, au nord de l'avenue Ellendale. Ces travaux devront être exécutés avec le plus grand soin, afin de ne pas nuire aux aménagements paysagers qui auront déjà été réalisés dans ce secteur, soit la densification du couvert végétal en périphérie du stationnement des employés et l'aménagement de la promenade Ellendale, dédiée surtout aux piétons et aux cyclistes.

Le suivi du plan de modernisation

La réalisation du projet *Grandir en santé* devrait s'échelonner, à tout le moins, sur les dix ou quinze prochaines années. Plusieurs volets du projet devront faire l'objet d'un suivi par la direction de l'hôpital, ainsi que par les intervenants municipaux et gouvernementaux.

La concertation

Les participants auraient souhaité être impliqués plus en amont dans le processus de planification et d'élaboration du projet *Grandir en santé*. À cet égard, les journées portes ouvertes tenues en novembre 2006 et le service téléphonique récemment établi pour faire le suivi des plaintes ne semblent avoir convaincus les résidents que l'établissement tient réellement compte de leurs préoccupations.

La direction de l'hôpital propose par ailleurs de développer toute une série de stratégies pour atténuer les nuisances durant la période de construction, qui s'échelonnent sur plusieurs années. L'étude en cours vise surtout à pallier le manque de places de stationnement pendant les travaux, car la plupart des nouvelles constructions seront érigées sur les espaces de stationnement existants¹¹⁴.

La commission recommande que Sainte-Justine affirme son engagement civique en accordant une attention particulière au maintien d'un dialogue continu avec les résidents du voisinage, et en élaborant des outils de communication permettant de faire le suivi de leurs préoccupations, commentaires et suggestions.

¹¹⁴ M. Michel Dufresne, Séance d'information tenue le 19 février 2007, doc. 7.1, p. 10

Il a été suggéré à cet effet que le guide pratique à l'intention des promoteurs, initié lors du Sommet de Montréal et produit par le chantier sur la démocratie, soit systématiquement utilisé dans le cadre du développement de grands projets, pour élaborer une démarche d'interaction fructueuse avec le milieu¹¹⁵.

Le développement local

La Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce propose de conclure une entente de partenariat avec Sainte-Justine, à l'instar de celle conclue avec le Centre universitaire de santé McGill. La CDEC souhaite maximiser les retombées positives du projet, en encourageant par exemple les occasions d'affaires liées à la commercialisation de la recherche. L'organisme propose aussi de mettre sur pied un programme de développement des compétences et de formation pour la population du quartier, en collaboration avec Emploi Québec. La gestion du stationnement de l'hôpital pourrait également faire l'objet d'un projet d'économie sociale¹¹⁶.

La commission appuie les démarches de la CDEC visant à maximiser les retombées socioéconomiques du projet de Sainte-Justine, et recommande de favoriser un maillage entre tous les acteurs appelés à intervenir dans la mise en œuvre des projets de centres hospitaliers universitaires à Montréal.

La gestion des déplacements

Sainte-Justine est partenaire à titre de membre du conseil d'administration du Centre de gestion des déplacements. Ce nouvel organisme a été créé par la CDEC en 2006 et vise, entre autres, à réaliser des projets favorisant des modes de déplacements alternatifs à l'automobile en solo, pour le personnel des grandes institutions de l'arrondissement.

Il est important de rappeler que la Direction de la Santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal a proposé, en 2006, de réduire de 20% l'usage de l'automobile-solo, en quinze ans, afin de réduire la pollution urbaine et le nombre d'accidents de la route.

La commission recommande que l'engagement de l'institution à réduire la part modale des déplacements en automobile par les employés soit accompagné d'objectifs quantitatifs, afin de permettre le suivi des progrès réalisés.

Les critères d'architecture et de design

Plusieurs participants ont souligné l'importance des investissements du gouvernement dans les centres hospitaliers universitaires, et considèrent que ces grands projets doivent

¹¹⁵ Projet Montréal, doc. 8.9, p. 16

¹¹⁶ M. Claude Lauzon, Séance d'audition des mémoires, doc. 7.1, p. 3-5

être réalisés selon des critères d'excellence de très haut niveau. À cet égard, la commission note que le projet de règlement P-06-044 et la procédure de révision prévue par le projet de règlement sur les PIIA ont été conçus dans le but, notamment, d'assurer la qualité du design et de l'architecture du projet de modernisation de Sainte-Justine.

La commission recommande d'assurer que le projet de règlement P-06-044 et le projet de règlement sur les PIIA comprennent des dispositions spécifiques aux caractéristiques architecturales des nouvelles constructions prévues sur les îlots situés au nord d'Ellendale, afin d'en renforcer la morphologie à prédominance résidentielle.

La gestion environnementale

Le plan d'aménagement et de développement propose une série de principes et de critères environnementaux visant à faire du CHU Sainte-Justine un équipement métropolitain exemplaire. Un comité a été mis sur pied afin d'atteindre plusieurs objectifs : assurer l'accessibilité universelle dans l'ensemble du site, réduire l'usage de l'automobile, limiter la consommation d'énergie et des ressources, augmenter le couvert végétal et atténuer les nuisances environnementales¹¹⁷.

Les interventions des comités aviseurs et des services municipaux, ainsi que les études techniques réalisées, soulignent notamment que l'institution devra limiter les impacts sonores de ses équipements, améliorer la gestion des matières résiduelles et dangereuses et contenir les eaux de ruissellement.

La commission recommande que l'hôpital Sainte-Justine profite de l'opportunité offerte par le projet Grandir en santé pour se doter des meilleurs outils afin de mettre en œuvre une politique environnementale favorisant la gestion optimale des ressources et le développement durable.

¹¹⁷ Plan d'aménagement et de développement, Groupe Cardinal Hardy, Octobre 2006, doc. 3.1, p. 30

Le projet de règlement P-06-044

Au cours de l'audience, les représentants de l'arrondissement ont indiqué à plusieurs reprises que le processus de consultation devait permettre de considérer les commentaires du public dans l'élaboration de la version finale du règlement P-06-044. Plusieurs modifications susceptibles d'être apportées ont d'ailleurs déjà été identifiées¹¹⁸ :

- encadrer les superficies maximales permises sur le site principal de l'hôpital pour certains usages complémentaires commerciaux ;
- ajouter un article spécifiant la méthode du calcul du coefficient d'occupation du sol pour le stationnement principal étagé ;
- éliminer l'usage complémentaire Laboratoire, ramener la hauteur maximale de 4 à 3 étages et ajouter des normes de plantation minimales pour le site du Centre de recherche ;
- inclure le bruit des systèmes de ventilation dans celui provenant des stationnements en bâtiments fermés. Ce bruit ne doit pas être audible à l'extérieur des limites du terrain ;
- confiner les espaces de stationnement, en bâtiments fermés, aux étages inférieurs des nouvelles constructions.

La commission appuie les modifications au règlement P-06-044 proposées par l'arrondissement et propose d'ajouter les modifications énumérées ci-après.

La commission recommande de distinguer du site principal de l'hôpital toute la partie du territoire située au nord de l'avenue Ellendale, afin d'y autoriser des usages complémentaires compatibles avec le voisinage résidentiel. Les usages susceptibles de générer des nuisances pour l'environnement résidentiel ne devraient pas être autorisés, en particulier ceux de nature commerciale.

La commission recommande d'ajouter, pour tous les bâtiments projetés au nord de l'avenue Ellendale, des dispositions prévoyant des reculs progressifs en fonction de la hauteur afin de limiter l'ombre portée sur les propriétés résidentielles avoisinantes. De plus, la densité d'occupation du sol devrait s'harmoniser avec celle du tissu urbain existant.

La commission recommande que le bruit provenant de tous les équipements de l'hôpital ne soit pas audible à la limite de propriété.

La commission recommande qu'en périphérie du site, les conditions de drainage et d'ensoleillement des végétaux tiennent compte de la topographie en terrasse du territoire d'application du règlement. Le couvert végétal existant devrait être conservé et densifié, et le dépôt de neiges usées interdit.

¹¹⁸ Réponses de l'arrondissement aux questions de la commission, 19 mars 2007, doc. 4.6

Le projet de règlement sur les PIIA

L'arrondissement a amorcé la procédure d'adoption d'un règlement sur les PIIA qui comprend des dispositions spécifiques au territoire de Sainte-Justine. Le projet de règlement a été présenté en assemblée publique le 28 février. Plusieurs intervenants à l'audience de l'OCPM ont participé à cette assemblée, tenue par l'arrondissement. Afin de tenir compte de leurs commentaires, l'adoption finale du règlement a été reportée.

Un participant a suggéré de reformuler un article du projet de règlement afin d'introduire la possibilité de moduler la forme du bâtiment prévu au nord de l'avenue Ellendale, et de limiter les impacts sur l'ensoleillement des propriétés voisines¹¹⁹.

La commission suggère d'ajouter, dans le règlement sur les PIIA, l'objectif d'harmoniser les nouvelles constructions à la trame résidentielle de faible densité, au nord de l'hôpital, ainsi que des critères portant sur l'articulation des volumes de ces bâtiments.

Il est important de souligner que le règlement sur les PIIA devra être en vigueur, avant le dépôt d'une demande de permis, pour que la procédure de révision architecturale s'applique aux travaux projetés sur le site de l'hôpital.

¹¹⁹ M. Christian Lalonde, Séance d'audition des mémoires, doc. 7.2, p. 17

Conclusion

Le projet *Grandir en santé* vise à accroître la qualité et l'accessibilité des soins médicaux et hospitaliers, et à favoriser une complémentarité optimale des équipes médicales et de recherche. Par une remise à niveau majeure des installations, ce projet permettrait d'offrir des services de santé dans un environnement qui répond aux normes actuelles d'espace et de sécurité.

Les participants ont souligné la qualité des études réalisées et sont généralement favorables au projet de modernisation du Centre hospitalier universitaire Sainte-Justine. Les citoyens du quartier ont toutefois soulevé de vives inquiétudes quant à l'intégration des bâtiments proposés dans la partie nord du site. Leurs suggestions visent à assurer que les nouvelles constructions s'intègrent à l'environnement résidentiel, sans nuire au projet de modernisation. Ils demandent aussi que l'établissement apporte les correctifs appropriés pour atténuer les nuisances associées aux activités de l'institution, notamment sur le plan de l'impact sonore des équipements.

La commission recommande de modifier le projet de règlement P-06-044 afin, entre autres, de distinguer du site principal de l'hôpital toute la partie du territoire située au nord de l'avenue Ellendale. Ceci permettrait d'y autoriser des usages compatibles avec le voisinage résidentiel et d'ajouter des dispositions visant à limiter l'impact des nouvelles constructions sur l'ensoleillement des propriétés existantes.

La circulation et le stationnement ont fait l'objet de nombreux commentaires. Sainte-Justine est un générateur important de déplacements, et plusieurs intervenants souhaitent que l'établissement adopte des pratiques exemplaires sur les plans de la promotion de la santé et du développement durable. On suggère de réduire le nombre de places de stationnement afin d'encourager l'utilisation de modes de transport actifs et, parallèlement, de mettre de l'avant tous les moyens possibles pour encourager les changements d'habitudes de déplacement du personnel de l'établissement.

La commission recommande que la réalisation par phase du projet soit mise à profit pour réviser à la baisse le nombre de places de stationnement à construire, ce qui permettrait d'investir dans les soins de santé plutôt que dans les infrastructures. De plus, l'engagement de l'institution à réduire la part modale des déplacements en automobile par les employés doit être accompagné d'objectifs quantitatifs, afin de permettre le suivi des progrès réalisés.

La commission souligne aussi l'importance, pour la Ville de Montréal et la STM, de développer une approche globale pour améliorer la desserte en transport en commun sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, afin d'offrir un service ciblé sur les besoins des institutions du secteur.

L'atténuation des impacts de la circulation de transit sur les rues locales constitue un enjeu de taille pour assurer la sécurité des piétons et la tranquillité du secteur. Plusieurs résidents demandent que l'avenue Ellendale soit ouverte à la circulation automobile, et considèrent qu'une telle approche permettrait de confirmer l'engagement de l'hôpital à développer de meilleures relations avec les gens du quartier. La commission estime que Sainte-Justine et l'arrondissement doivent sérieusement considérer ce choix d'aménagement, et mettre en œuvre le plus rapidement possible des mesures d'apaisement de la circulation dans le quartier résidentiel situé au nord de l'hôpital.

Le projet de modernisation vise à offrir un environnement plus accueillant, par l'aménagement paysager du site, l'augmentation de la végétation et l'aménagement de liens fonctionnels avec le quartier. Les participants ont apprécié que les aménagements paysagers soient intégrés au projet de règlement et leurs recommandations visent surtout à assurer la densification du couvert végétal et à protéger les arbres matures existants. De plus, afin de soutenir le caractère paysager de la montagne, la commission recommande que les marges et les alignements des nouvelles constructions soient établis de façon à assurer la pérennité de la végétation dans l'escarpement rocheux, en périphérie du territoire de l'hôpital.

Les aspects économiques du projet n'ont pas été beaucoup soulevés au cours de la consultation publique. Sur le plan du développement local, toutefois, la commission appuie les démarches de la CDEC visant à maximiser les retombées du projet et à réaliser des projets d'économie sociale, notamment pour la gestion des déplacements et le soutien à l'emploi, de concert avec plusieurs institutions du quartier. Il semble important par ailleurs de favoriser un maillage entre tous les acteurs appelés à intervenir dans la mise en œuvre des projets de centres hospitaliers universitaires à Montréal.

La réalisation du projet devrait s'échelonner sur les dix ou quinze prochaines années, et plusieurs intervenants ont souligné l'importance du suivi des différentes étapes de réalisation. À cet égard, le projet *Grandir en santé* offre à l'hôpital l'opportunité de se doter des meilleurs outils possibles. Il apparaît particulièrement important de maintenir un dialogue continu avec les résidents du voisinage, et de mettre en œuvre une politique environnementale favorisant la gestion optimale des ressources et le développement durable.

La réalisation du projet présente plusieurs défis de taille, à la fois au niveau des services de santé, de la qualité de l'environnement, de l'aménagement urbain et du développement économique. Des mécanismes d'évaluation et de suivi appropriés devront être établis entre la direction de l'hôpital et les intervenants municipaux et gouvernementaux, pour conduire à la réalisation d'un projet exceptionnel à tous égards.

Fait à Montréal, le 1^{er} mai 2007

Catherine Chauvin
Présidente de la commission

Joshua Wolfe
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 à la résolution CM06 0731 du 30 octobre 2006. Ce mandat est encadré par l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11-4).

La consultation publique

L'avis public annonçant la consultation a paru le 29 janvier 2007 dans les quotidiens *La Presse* et *The Gazette* ainsi que dans les *Actualités CDN-NDG*, le 7 février 2007.

Dans la semaine du 12 février environ 6 000 dépliant ont été distribués dans le quartier environnant le secteur visé par le projet. Le quadrilatère de distribution des dépliant est délimité par l'avenue Darlington – avenue Van Horne – chemin de la Côte-des-Neiges – boulevard Édouard-Montpetit – avenue Decelles – chemin de la Côte Sainte-Catherine – avenue Darlington.

Deux rencontres préparatoires ont été tenues les 1^{er} et 5 février 2007 aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal, successivement avec les représentants du CHU Sainte-Justine et les représentants de l'arrondissement CDN-NDG.

La commission a tenu une séance d'information le 19 février 2007 à 19h et une séance d'expression des opinions le 12 mars 2007 à 19h. Ces séances se sont déroulées à l'Église St-Kevin, 5590 ch. de la Côte-des-Neiges.

La commission et son équipe

Mme Catherine Chauvin, présidente de la commission

M. Joshua Wolfe, commissaire

Mme Stéphanie Espach, analyste-rechercheur

M. Luc Doray, secrétaire général

Mme Estelle Beaudry, agente de recherche et de documentation

M. Gabriel Lemonde-Labrecque, accueil et registre

Mme Marie-Hélène Choinière, accueil et registre

Mme Joël Saint-Arnaud, accueil et registre

Les porte-parole et les personnes ressources

Pour l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

M. Nicolas Lavoie, conseiller en aménagement urbain, DASE

M. Louis Brunet, chef de division-urbanisme, DASE

Pour l'hôpital Sainte-Justine

M. Khiem Dao, directeur général, CHU Sainte-Justine

M. Guy Daigneault, architecte, Directeur Grandir en Santé, CHU Sainte-Justine

M. Michel Dufresne, chargé de projet, Cardinal Hardy et associés

Dr Guy Rouleau, directeur du centre de recherche, CHU Sainte-Justine

Dre Lucie Poitras, directrice générale adjointe et directrice des affaires médicales et universitaires, CHU Sainte-Justine

M. Frédéric Côté, consultant, CIMA+

Mme Suzanne Saint-Onge, ingénieure, Desseau-Soprin

Les participants à la séance d'information (par ordre d'inscription)

Mme Magda Popeanu

M. Dinu Bumbaru

M. Jean-François Hallé

M. René Després

M. André Cardinal

M. Guy Renaud

M. Louis Robichaud

M. Guy Sainte-Marie

M. Majid Belrachid

La liste des citoyens, citoyennes et organismes qui ont soumis un mémoire est présentée à l'annexe 2 sous la rubrique 8.

Annexe 2 – La documentation

1. Projets

1.1 Projet de règlement P-06-044 concernant la démolition du bâtiment situé au 3201, Chemin de la Côte Sainte-Catherine et d'une partie de l'aile 8 du bâtiment situé au 3175, Chemin de la Côte-Sainte-Catherine, et la construction, l'agrandissement, la transformation et l'occupation du centre hospitalier universitaire Sainte-Justine sur un emplacement situé au 3175, Chemin de la Côte-Saint-Catherine, et un autre emplacement situé à l'Angle Nord-Ouest de l'intersection des avenues McShane et Ellendale

1.1.1 Annexe A – « Territoire d'application »

1.1.2 Annexe B – « Site actuel et démolitions autorisées »

1.1.3 Annexe C – « Aires d'implantation des agrandissements »

1.1.4 Annexe D – « Secteurs d'aménagement paysager »

1.1.5 Annexe E – « Arbres à valeur de conservation très élevée »

2. Démarche de consultation

2.1 Sommaire décisionnel

2.2 Recommandation

2.3 Pièces jointes

2.3.1 Cadre réglementaire – Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises – 18 septembre 2006 – 2 pages (nouvelle version mise à jour)

2.3.2 Plan d'utilisation du sol

2.3.3 Alignement

2.3.4 Cadastre

2.3.5 Hauteur

2.3.6 Usages

2.4 Avis du Comité consultatif d'urbanisme – 8 juin 2006

2.5 Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme – 30 juin 2006

2.6 Avis du Conseil du patrimoine de Montréal – 25 septembre 2006

2.7 Intervention – Mise en valeur du territoire et du patrimoine

2.8 Intervention – Affaires corporatives

2.9 Résolution du conseil d'arrondissement – séance tenue le 3 octobre 2006

2.10 Résolution du comité exécutif – séance tenue le 18 octobre 2006

2.11 Résolution du conseil municipal – séance tenue le 31 octobre 2006

- 2.12 Avis public (english version)
- 2.13 Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec le promoteur
- 2.14 Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec l'arrondissement
- 2.15 Dépliant d'information
- 2.16 Formulaire de dépôt de mémoire (versions anglaise et française)
- 3. Documentation déposée par le promoteur**
 - 3.1 Plan d'aménagement et de développement – CHU Sainte-Justine – Groupe Cardinal Hardy – Octobre 2006
 - 3.2 Étude d'intégration urbaine – CHU Sainte-Justine – Groupe Cardinal Hardy – Décembre 2006
 - 3.3 Le projet clinique du CHU Sainte-Justine – CHU Sainte-Justine – Juin 2006
 - 3.4 Étude de mobilité – Centre Hospitalier Universitaire Sainte-Justine – CIMA – 1 novembre 2006
 - 3.5 Étude qualitative des arbres - Centre Hospitalier Universitaire Sainte-Justine – Luc Nadeau Ingénieur forestier experts-conseils – 27 avril 2006
 - 3.6 Avis sur les impacts éoliens – Plan de développement – CHU Sainte-Justine – Groupe Cardinal Hardy – Le Groupe-Conseil LaSalle – Mai 2006
 - 3.7 Mise à jour de l'étude d'impact sur la circulation et le stationnement de l'agrandissement de l'Hôpital Sainte-Justine – Hôpital Sainte-Justine – Dessau Soprin – Novembre 2006
 - 3.8 Impacts du programme d'agrandissement sur les réseaux municipaux – CHU Sainte-Justine – Genivar – Juillet 2006
 - 3.9 Présentation électronique
 - 3.10 Réponses du CHU Sainte-Justine aux questions de la commission - 7 mars 2007
 - 3.11 Étude d'impact sur la circulation et le stationnement, Agrandissement de l'hôpital Sainte-Justine, rapport préliminaire, Dessau Soprin, juin 2003
- 4. Documentation déposée par l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce**
 - 4.1 Carte des zones visées et contiguës au projet
 - 4.2 Résolution du conseil d'arrondissement sur l'adoption d'un projet de règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et attribution des objectifs et critères spécifiques pour le secteur du CHU Sainte-Justine – séance tenue le 5 février 2007
 - 4.3 Projet de règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale de l'arrondissement de CDN—NDG
 - 4.4 Présentation électronique

- 4.5 Présentation électronique (PIIA)
- 4.6 Réponses de l'arrondissement aux questions de la commission – 19 mars 2007
- 5. Liens utiles**
 - 5.1 Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276 de l'ancienne Ville de Montréal, modifié)
 - 5.2 Chapitre d'arrondissement de CDN—NDG
 - 5.3 Règlement sur la protection et la plantation des arbres sur la propriété privée dans le site du patrimoine du Mont-Royal (R.R.V.M., chapitre P-16)
 - 5.4 Règlement sur les opérations cadastrales (R.R.V.M., chapitre 0-1)
 - 5.5 Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal, juin 2005
 - 5.6 Imaginer – Réaliser Montréal 2025, septembre 2005
 - 5.7 Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, 2004 et Bilan et orientations, mai 2006
 - 5.8 Politique du patrimoine de la Ville de Montréal, mai 2005
 - 5.9 Site Internet du CHU Ste-Justine
- 6. Documentation déposée par la commission**
 - 6.1 Questions adressées à l'arrondissement suite à la séance d'information du 19 février
 - 6.2 Questions adressées au CHU Sainte-Justine suite à la séance d'information du 19 février
- 7. Transcription**
 - 7.1 Séance d'information tenue le 19 février 2007
 - 7.2 Séance d'audition des mémoires tenue le 12 mars 2007
- 8. Mémoires**

(* L'astérisque indique que le mémoire est accompagné de documents additionnels)

 - 8.1 CDEC Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce
 - 8.2 M. Christian Lalonde
 - 8.3 M. Peter Koziris
 - 8.4 M. Louis Robichaud
 - 8.5 M. Guy Renaud*
 - 8.6 M. René Després
 - 8.7 Les Amis de la Montagne

- 8.8 M. Majid Belrachid et Mme Meriem Aktouche
- 8.9 Projet Montréal*
- 8.10 Arrondissement d'Outremont (sans présentation)
- 8.11 Mme Claude Casgrain (dépôt de documents seulement)

Annexe 3 – Le projet de règlement P-06-044

RÈGLEMENT CONCERNANT LA DÉMOLITION DU BÂTIMENT SITUÉ AU 3201, CHEMIN DE LA CÔTE-SAINTE-CATHERINE ET D'UNE PARTIE DE L'AILE 8 DU BÂTIMENT SITUÉ AU 3175, CHEMIN DE LA CÔTE-SAINTE-CATHERINE, ET LA CONSTRUCTION, L'AGRANDISSEMENT, LA TRANSFORMATION ET L'OCCUPATION DU CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE SAINTE-JUSTINE SUR UN EMPLACEMENT SITUÉ AU 3175, CHEMIN DE LA CÔTE-SAINTE-CATHERINE, ET UN AUTRE EMPLACEMENT SITUÉ À L'ANGLE NORD-OUEST DE L'INTERSECTION DES AVENUES McSHANE ET ELLENDALE

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

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

CHAPITRE I TERRITOIRE D'APPLICATION

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

Aux fins du présent règlement, les références aux différents emplacements mentionnés sont ceux identifiés aux plans des annexes B, C ou D.

CHAPITRE II AUTORISATION

2. Malgré le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276 de l'ancienne Ville de Montréal, modifié), le Règlement portant approbation du plan de construction et d'occupation du Centre d'Accueil Lionel-Groulx et du Manoir Ronald McDonald sur le côté nord du chemin de la Côte-Sainte-Catherine, à l'est de l'avenue Decelles (5654 de l'ancienne Ville de Montréal), le Règlement modifiant le règlement portant approbation du plan de construction et d'occupation du Centre d'Accueil Lionel-Groulx et du Manoir Ronald McDonald sur le côté nord du chemin de la Côte-Sainte-Catherine, à l'est de l'avenue Decelles (5654) (6601 de l'ancienne Ville de Montréal), le Règlement modifiant le règlement portant approbation du plan de construction et d'occupation du Centre d'Accueil Lionel-Groulx, du Manoir Ronald McDonald, du stationnement étagé de l'hôpital Sainte-Justine et du P.L.M. Côte-Sainte-Catherine, à l'est de l'avenue Decelles (5654, modifié) (95-114 de l'ancienne Ville de Montréal) et le Règlement sur la construction et l'occupation d'un agrandissement au service des urgences de l'hôpital Sainte-Justine situé au 3175, chemin

de la Côte-Sainte-Catherine, entre le chemin Hudson et l'avenue Decelles (01-116 de l'ancienne Ville de Montréal) applicables au territoire décrit à l'article 1, le Règlement sur la protection et la plantation des arbres sur la propriété privée dans le site du patrimoine du mont Royal (R.R.V.M., chapitre P-16) ainsi que le Règlement sur les opérations cadastrales (R.R.V.M., chapitre O-1), la démolition du bâtiment situé au 3201, chemin de la Côte-Sainte-Catherine, et de l'aile 8 du bâtiment principal, 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 :

- 1° pour la partie identifiée 1 au plan de l'annexe A : aux articles 8, 17, 18, 29, 71, 75, 81, 83, 86, 87, 123, 328 (paragraphe 12°), 340, 383, 472, 532, 538, 554, 555, 565, 573, 584, 586, 598, 604, à la section IV du chapitre II du titre II et au chapitre VI du titre II du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276 de l'ancienne Ville de Montréal, modifié) ainsi qu'à l'article 11.1 du Règlement sur les opérations cadastrales (R.R.V.M., chapitre O-1);
- 2° pour la partie identifiée 2 au plan de l'annexe A : aux articles 8, 17, 18, 71, 81, 83, 86, 87, 123, 560, 612 et à la section IV du chapitre II du titre II du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276 de l'ancienne Ville de Montréal, modifié);
- 3° pour la partie identifiée 3 au plan de l'annexe A : aux articles 8, 34, 71, 75, 81, 83, 86, 87, 123, 560, 612, à la section IV du chapitre II du titre II et au chapitre VI du titre II du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276 de l'ancienne Ville de Montréal, modifié) ainsi qu'à l'article 11.1 du Règlement sur les opérations cadastrales (R.R.V.M., chapitre O-1).

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

CHAPITRE III DÉMOLITION

5. Il est permis de démolir la partie de bâtiment identifiée « bloc 8 » sur le plan de l'annexe B, et connu comme étant l'aile 8 du pavillon principal.

6. Il est permis de démolir le bâtiment identifié « Manoir McDonald » au plan de l'annexe B, portant l'adresse 3201, chemin de la Côte-Sainte-Catherine, et connu comme étant le manoir Ronald McDonald.

CHAPITRE IV DÉFINITIONS

7. Dans le présent règlement, les notions de « aire d'attente pour véhicules », « superficie de plantation », « maçonnerie » et « bouteille ou réservoir non visible de la voie publique » réfèrent aux définitions suivantes :

- 1° Aire d'attente pour véhicules : emplacement sur un terrain, localisé sur la voie d'accès menant à un stationnement, sur lequel des véhicules automobiles peuvent demeurer dans l'attente que l'accès de l'autre côté d'une barrière soit ouvert. La superficie pour chaque véhicule localisé dans une aire d'attente pour véhicules doit mesurer un minimum de 2,75 mètres par 5,5 mètres;
- 2° Superficie de plantation : étendue de la surface d'un emplacement, localisé sur un terrain, dans laquelle sont aménagés des plantes, des arbustes ou toute autre espèce végétale qui donne des tiges ou des fleurs et de dimension suffisante pour que ceux-ci puissent survivre. Aux fins de la présente définition, une étendue gazonnée n'est pas considérée comme une superficie de plantation;
- 3° Maçonnerie : brique, pierre ou béton architectural, ou tout autre matériau apparenté qui nécessite un liant lors de leur installation. Le stuc et l'enduit acrylique ne sont pas considérés comme de la maçonnerie au sens de la présente définition. Le crépi, qui n'est pas considéré comme de la maçonnerie, peut toutefois être utilisé pour recouvrir les fondations d'un bâtiment ou partie de bâtiment sur une hauteur maximale de 2 mètres, calculée à partir du niveau naturel du sol;
- 4° Bouteille ou réservoir non visible de la voie publique : une bouteille ou un réservoir extérieur hors sol entouré par un mur, un muret ou une partie de bâtiment et entièrement masqué, et recouvert des mêmes matériaux que la partie de bâtiment adjacente la plus proche, est considéré comme étant non visible de la voie publique.

CHAPITRE V CONDITIONS

SECTION I USAGES

8. Sur l'emplacement identifié 1 au plan de l'annexe A, l'usage « centre hospitalier » est autorisé.

9. Sur l'emplacement identifié 2 au plan de l'annexe A, les usages suivants sont autorisés :

- 1° bureau;
- 2° chaire de recherche;
- 3° clinique médicale;
- 4° résidences pour étudiants ou personnel;
- 5° laboratoire;
- 6° garderie.

Les usages prévus au premier alinéa ne sont plus autorisés si l'usage prévu à l'article 8 cesse.

10. Sur l'emplacement identifié 3 au plan de l'annexe A, l'usage maison d'hébergement est autorisé.

L'usage prévu au premier alinéa n'est plus autorisé si l'usage prévu à l'article 8 cesse.

11. En plus de l'usage autorisé à l'article 8, les usages complémentaires suivants sont aussi autorisés :

- 1° université;
- 2° bureau;
- 3° laboratoire;
- 4° activités communautaires et socioculturelles;
- 5° centre d'activités physiques;
- 6° centre de réadaptation;
- 7° clinique médicale;
- 8° institution financière;
- 9° lieu de culte;
- 10° stationnement commercial;
- 11° résidences pour étudiants ou personnel;

- 12° cadeaux et souvenirs;
- 13° école d'enseignement spécialisé;
- 14° épicerie;
- 15° fleuriste;
- 16° librairie;
- 17° papeterie, articles de bureau;
- 18° restaurant;
- 19° soins personnels;
- 20° studio de production;
- 21° garderie;
- 22° nettoyeur;
- 23° agence de voyages;
- 24° buanderie.

12. Le nombre maximal d'unités de logement pour l'usage principal mentionné au paragraphe 4° de l'article 9 ou l'usage complémentaire mentionné au paragraphe 11° de l'article 11 est de 25.

SECTION II

STATIONNEMENT ET AIRES DE CHARGEMENT

13. Le nombre d'unités de stationnement maximal sur les territoires identifiés au plan de l'annexe A ne peut en aucun temps dépasser le nombre d'unités maximales autorisées par la réglementation.

14. Aucun minimum d'unités de stationnement n'est exigé pour les emplacements identifiés 2 et 3 au plan de l'annexe A.

15. La partie du stationnement commercial dont l'accès principal se situe sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine mentionné au paragraphe 10° de l'article 11 doit être pourvue d'une aire d'attente sur le site et à l'extérieur du stationnement pour véhicules pour un minimum de 12 véhicules.

16. Le stationnement commercial doit assurer l'entrée à l'intérieur du stationnement d'au moins 8 véhicules à la minute par les guérites donnant sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine.

17. Le nombre d'accès véhiculaires sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine ne doit pas excéder 5.

Aux fins du premier alinéa, l'accès véhiculaire pour l'entrée et la sortie des véhicules menant au stationnement commercial est considéré comme un seul et même accès véhiculaire.

18. Pour l'emplacement identifié 1 au plan de l'annexe A, le nombre d'accès véhiculaires sur l'avenue Ellendale ne doit pas excéder 2, alors que le nombre d'accès sur l'avenue McShane ne doit pas excéder 3 dont 1 partiellement ouvert.

19. Pour l'emplacement identifié 1 au plan de l'annexe A, le nombre d'accès véhiculaires sur le chemin Hudson ne doit pas excéder 5, dont 1 partiellement ouvert et 2 devant servir d'entrée et de sortie menant au débarcadère pour véhicule automobile devant l'entrée du nouveau bâtiment devant servir à des fins de maison d'hébergement.

20. La largeur de l'accès véhiculaire localisé sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et permettant d'accéder au stationnement étagé peut avoir une largeur maximale de 20 mètres.

21. Le nombre d'aires de chargement minimales est de 4 unités, dont 2 de grande dimension. Le nombre d'aires de chargement maximales est de 8 unités, dont 4 de grande dimension.

SECTION III NORMES S'APPLIQUANT AUX TERRITOIRES MENTIONNÉS À L'ARTICLE 1

22. Le pourcentage minimal de maçonnerie pour une façade doit être de 60% de la surface, excluant les ouvertures.

23. Le pourcentage d'ouvertures d'une façade doit être d'un minimum de 20%, mais ne peut excéder 50%.

24. La densité des territoires suivants identifiés au plan de l'annexe A ne peut dépasser :

1° territoire 1 : 4,2;

2° territoire 2 : 3;

3° territoire 3 : 2.

25. Sauf indication contraire, seules les occupations à des fins d'aire de stationnement pour vélos et de débarcadère pour véhicule automobile sont autorisées dans une cour avant.

26. Une bouteille et un réservoir extérieur hors sol ne peuvent être visibles de la voie publique.

27. Les articles 345.1 et 345.2 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276 de l'ancienne Ville de Montréal, modifié) s'appliquent au territoire identifié 1 au plan de l'annexe A.

28. Une demande de permis de construction ou de transformation impliquant l'agrandissement d'un bâtiment existant situé sur les territoires identifiés au plan de l'annexe A doit faire l'objet d'une demande d'avis prévue à l'article 13 du Règlement sur le Conseil du patrimoine de Montréal (R.V.M., 02-136).

SOUS-SECTION I IMPACTS ÉOLIENS

29. Aux fins de l'application de l'article 29 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (01-276 de l'ancienne Ville de Montréal, modifié), le calcul de la hauteur s'effectue par rapport à la cote altimétrique de 126 mètres.

Malgré le premier alinéa, un agrandissement effectué dans une cour intérieure identifiée comme telle au plan de l'annexe B n'a pas à faire l'objet d'une étude d'impacts éoliens si elle ne dépasse pas la hauteur des toits d'aucune des parties de bâtiment qui l'environnent, en excluant les constructions hors toit abritant un équipement mécanique, une cage d'escalier, une cage d'ascenseur ou un écran, ou un équipement mécanique, à moins que cet agrandissement n'implique la démolition totale d'une ou plusieurs ailes qui environnent ladite cour intérieure. Auquel cas, l'agrandissement est assujéti à la présentation d'une étude d'impacts éoliens.

30. Malgré l'article 29, la construction d'un appentis mécanique n'a pas à faire l'objet d'une étude d'impacts éoliens.

SOUS-SECTION II ENSEIGNES

31. Aucune enseigne requérant un permis d'enseigne n'est autorisée à l'extérieur du bâtiment pour la partie identifiée 1 au plan de l'annexe A, pour les usages complémentaires autorisés à l'article 11, sauf pour les usages université, école d'enseignement spécialisé, clinique médicale et centre de réadaptation.

32. Une ou plusieurs enseignes annonçant les usages mentionnés à l'article 9 sont autorisées à la condition que la superficie maximale totale combinée ne dépasse pas 5 mètres carrés. Toutefois, chaque enseigne ne doit pas dépasser une superficie de 3 mètres carrés.

33. Une ou plusieurs enseignes annonçant l'usage mentionné à l'article 10 sont autorisées à la condition que la superficie maximale totale combinée ne dépasse pas 3 mètres carrés. Toutefois, chaque enseigne ne doit pas dépasser une superficie de 2 mètres carrés.

34. Une ou plusieurs enseignes annonçant l'usage mentionné au paragraphe 10° de l'article 11 est autorisée à la condition que la superficie maximale totale combinée ne dépasse pas 10 mètres carrés. Cette enseigne peut afficher le taux, le mode et les heures d'exploitation ou mentionner les coordonnées de l'exploitant.

SECTION IV

NORMES POUR L'EMPLACEMENT 1 (Stationnement commercial étagé)

35. La présente section s'applique à l'emplacement 1 identifié au plan de l'annexe C, qui inclut les emplacements 6 et 8.

36. La construction et l'occupation d'un parc de stationnement intérieur étagé en bâtiment fermé sont autorisées dans le territoire défini à l'article 35.

37. Une partie de bâtiment d'une hauteur maximale de 2 étages, et de 8 mètres, calculée au point le plus élevé du trottoir situé sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine face à cette construction, est autorisée.

38. Une partie de bâtiment d'une hauteur maximale de 4 étages, et de 16 mètres, calculée au point le plus élevé du trottoir situé sur l'avenue Ellendale face à cette construction, est autorisée.

39. L'alignement de construction du bâtiment visé à la présente section sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine ne peut être situé à moins de 30 mètres de l'emprise de la voie publique.

40. Aucune unité de stationnement extérieure ne peut être aménagée sur l'emplacement 1.

41. L'alignement de construction du bâtiment visé à la présente section sur l'avenue Ellendale ne peut être situé à moins de 20 mètres de l'emprise de la voie publique.

42. L'implantation du bâtiment visé à la présente section ne peut être supérieure à 15 000 mètres carrés.

43. Le bruit provenant du stationnement intérieur étagé ne doit pas être audible à l'extérieur des limites du terrain.

44. Toute partie de bâtiment abritant le stationnement étagé située au devant de l'alignement de construction doit être sous le niveau du sol par rapport au chemin de la Côte-Sainte-Catherine, à l'exception d'un mur de soutènement d'une hauteur maximale de 0,6 mètre.

45. La marge latérale minimale est de 3 mètres.

46. La marge arrière minimale est de 6 mètres.

47. La demande de permis de transformation relative au bâtiment visé à la présente section doit être déposée dans les 48 mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

SECTION V

NORMES POUR L'EMPLACEMENT 2 (Manoir Ronald McDonald)

48. La présente section s'applique à l'emplacement identifié 2 au plan de l'annexe C.

49. Sur les 18 premiers mètres de profondeur, la hauteur du bâtiment doit être de 2 étages et d'un maximum de 10 mètres. Après cette distance, la hauteur doit être d'un minimum de 3 étages. La hauteur maximale est de 4 étages.

50. L'alignement de construction doit être entre 6,5 mètres et 9,5 mètres.

51. L'implantation maximale du bâtiment visé à la présente section peut être d'un maximum de 1 500 mètres carrés.

52. Les marges latérales et arrière doivent être d'un minimum de 4 mètres.

53. La demande de permis de construction relative au bâtiment visé à la présente section doit être déposée dans les 36 mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

SECTION VI

NORMES POUR L'EMPLACEMENT 3 (Unités de services et de soins spécialisés)

54. La présente section s'applique à l'emplacement identifié 3 au plan de l'annexe C.

55. La hauteur de l'agrandissement peut être d'un maximum de 12 étages.

56. La hauteur maximale en mètres ne doit pas dépasser la cote altimétrique de 135 mètres par rapport au niveau de la mer.

57. L'implantation de l'agrandissement ne peut dépasser l'aire de l'emplacement identifiée 3 au plan de l'annexe C.

SECTION VII

NORMES POUR L'EMPLACEMENT 4 (Stationnement et débarcadère avant)

58. Une demande de permis de transformation pour l'aménagement d'unités de stationnement dans la partie identifiée 4 à l'annexe C doit accompagner la demande de permis de transformation relative à l'emplacement visé à la section VI.

59. Un maximum de 20 unités de stationnement, localisées en parallèle du trottoir nord, est autorisé dans cette portion de la cour avant.

60. La largeur de la voie véhiculaire du débarcadère doit être comprise entre 6 et 10 mètres.

SECTION VIII

NORMES POUR L'EMPLACEMENT 5 (Terrain Ellendale / McShane)

61. La présente section s'applique à l'emplacement identifié 5 au plan de l'annexe C.

62. La hauteur maximale autorisée d'un bâtiment est de 4 étages.

63. La hauteur maximale en mètres ne doit pas dépasser la cote altimétrique de 106,5 mètres par rapport au niveau de la mer.

64. Les alignements de construction du bâtiment doivent être d'au moins 4,5 mètres.

65. Les marges latérales doivent être d'un minimum de 4 mètres.

66. La demande de permis de transformation relative au bâtiment visé à la présente section doit être déposée dans les 60 mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

SECTION IX

NORMES POUR L'EMPLACEMENT 6 (Pavillon du savoir)

67. La présente section s'applique à l'emplacement 6 au plan de l'annexe C.

Les dispositions de la présente section prévalent sur toute disposition incompatible du présent règlement.

68. La hauteur du bâtiment, sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, doit être d'un minimum de 4 étages et d'un maximum de 7 étages. La hauteur minimale en mètres du bâtiment, calculée au point le plus élevé au trottoir face à cette partie de bâtiment, doit être de 16 mètres.

69. La hauteur du bâtiment sur l'avenue Ellendale, calculée au point le plus élevé du trottoir face à cette partie de bâtiment, ne doit pas excéder 10 étages.

70. La hauteur maximale en mètres ne doit pas dépasser la cote altimétrique de 135 mètres par rapport au niveau de la mer.

71. Le quatrième étage du bâtiment visé à la présente section, calculé au point le plus élevé du trottoir face à cette partie de bâtiment, doit être en retrait d'au moins 8 mètres par rapport à la façade des étages inférieurs. Les étages supérieurs au quatrième étage ne peuvent être plus rapprochés en tout point à ce quatrième étage par rapport à l'avenue Ellendale.

72. L'alignement de construction du bâtiment visé à la présente section sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine ne peut être situé à moins de 10 mètres de l'emprise de la voie publique, ni être situé à plus de 15 mètres de cette emprise.

73. L'alignement de construction du bâtiment visé à la présente section sur l'avenue Ellendale ne peut être situé à moins de 7 mètres de l'emprise de la voie publique, ni être situé à plus de 12 mètres de cette emprise.

74. Si le bâtiment visé à la présente section comprend un niveau de plancher au-delà de la cote altimétrique de 130 mètres, cet étage doit être en retrait d'une fois la hauteur de cet étage par rapport au plan de façade du chemin de la Côte-Sainte-Catherine, par rapport au plan de façade le plus éloigné de l'avenue Ellendale, ainsi que par rapport aux élévations latérales.

75. L'implantation peut être d'un maximum de 7 000 mètres carrés.

76. Malgré les marges exigées pour le bâtiment visé à la présente section et le bâtiment principal existant correspondant aux blocs 1 à 10 et à l'urgence identifiés au plan de l'annexe B, une passerelle peut être construite.

77. La demande de permis relative au bâtiment visé à la présente section doit être déposée dans les 72 mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

SECTION X

NORMES POUR L'EMPLACEMENT 7 (Pavillon au nord du passage Ellendale)

- 78.** La présente section s'applique à l'emplacement identifié 7 au plan de l'annexe C.
- 79.** La hauteur maximale du bâtiment sur l'avenue McShane ne peut dépasser 5 étages.
- 80.** La hauteur maximale en mètres ne peut dépasser la cote altimétrique de 115 mètres par rapport au niveau de la mer.
- 81.** L'alignement de construction du bâtiment sur l'avenue McShane doit être d'un minimum de 8 mètres.
- 82.** L'implantation du bâtiment peut être d'un maximum de 2 400 mètres carrés.
- 83.** La distance entre la limite latérale nord du terrain et le rez-de-chaussée du bâtiment doit être d'au moins 5 mètres.
- 84.** La marge arrière doit être d'un minimum de 5 mètres.

SECTION XI

NORMES POUR L'EMPLACEMENT 8 (Pavillon futur)

- 85.** La présente sous-section s'applique à l'emplacement identifié 8 au plan de l'annexe C.

Les dispositions de la présente section prévalent sur toute disposition incompatible du présent règlement.

- 86.** La hauteur du bâtiment doit être d'un minimum de 3 étages et d'un maximum de 7 étages.
- 87.** La hauteur minimale en mètres du bâtiment, calculée au point le plus élevé du trottoir face à cette partie de bâtiment, doit être de 12 mètres.
- 88.** La hauteur maximale en mètres ne doit pas dépasser la cote altimétrique de 132 mètres par rapport au niveau de la mer.
- 89.** Malgré l'article 88, la hauteur maximale en mètres ne peut dépasser la cote altimétrique de 127,5 mètres par rapport au niveau de la mer pour les 30 derniers mètres de la largeur du bâtiment situé à l'est de la limite latérale entre les lots 2 173 130 et 2 173 142 du Cadastre du Québec.

90. La marge latérale du bâtiment, à partir de la limite entre les lots 2 173 130 et 2 173 142 du Cadastre du Québec, doit être d'au moins 8 mètres.

91. La marge arrière doit être d'au moins 8 mètres.

92. Si le bâtiment comprend un niveau de plancher au-delà de la cote altimétrique de 126 mètres par rapport au niveau de la mer, cet étage doit être en retrait par rapport à la façade de l'étage situé à l'étage immédiatement inférieur d'au moins une fois la hauteur totale de cet étage à l'avant et à l'arrière et aux élévations latérales du bâtiment.

93. L'alignement de construction du bâtiment sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine ne peut être situé à moins de 10 mètres de l'emprise de la voie publique, ni être situé à plus de 15 mètres de cette emprise.

94. L'implantation du bâtiment visé à la présente section, en excluant la construction mentionnée à la section IV, peut être d'un maximum de 6 000 mètres carrés.

SECTION XII

ARBRES ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER

95. Les arbres localisés dans un périmètre d'au plus 5 mètres des bâtiments mentionnés dans le présent règlement peuvent être coupés. Ils doivent toutefois faire l'objet d'une demande de permis d'abattage d'arbres.

96. Les arbres identifiés « Arbre à valeur de conservation très élevée » au plan de l'annexe E doivent être conservés. Dans le cas où ils doivent être coupés pour faire place à une nouvelle construction, à un agrandissement d'un stationnement, d'une voie de circulation ou d'une aire d'attente pour véhicules, ou qu'une intervention en affecte l'intégrité de façon à ce qu'ils deviennent malades ou dangereux, ou qu'ils meurent, ils doivent être remplacés dans un rapport de 5 nouveaux arbres pour chaque arbre coupé.

Dans tous les cas prévus à la présente section, les arbres qui doivent être plantés en remplacement d'un arbre à valeur de conservation très élevée abattu s'ajoutent aux arbres prévus aux sous-sections de la présente section.

97. Aux fins de l'article 96, les espèces d'arbres qui peuvent être plantés doivent être choisies parmi les suivantes :

- 1° Catalpa de l'ouest (*Catalpa speciosa*);
- 2° Cerisier tardif (*Prunus serotina*);
- 3° Charme de caroline (*Carpinus caroliniana*);
- 4° Chêne à gros fruits (*Quercus macrocarpa*);
- 5° Chêne blanc (*Quercus alba*);
- 6° Chêne rouge (*Quercus rubra*);

- 7° Épinette du Colorado (*Picea pungens* var. *glauca*);
- 8° Érable argenté (*Acer saccharinum*);
- 9° Érable de Norvège (*Acer platanoides*);
- 10° Érable de Norvège « Crimson King » (*Acer platanoides* « Crimson King »);
- 11° Févier inerme (*Gleditsia triacanthos* var. *inermis*);
- 12° Frêne de Pennsylvanie (*Fraxinus pennsylvanica*);
- 13° Pommier décoratif (*Malus* spp.);
- 14° Pin rouge (*Pinus resinosa*);
- 15° Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*);
- 16° Thuya occidental, ou cèdre (*Thuja occidentalis*);
- 17° Tilleul d'Amérique (*Tilia americana*).

Les arbres mentionnés au premier alinéa doivent avoir un diamètre minimum de 5 centimètres, calculé à 1,2 mètre du sol.

98. Les arbres, arbustes et plantations visés à la présente section doivent être maintenus en bon état et remplacés au besoin, afin de maintenir un caractère végétal sain.

SOUS-SECTION I

EMPLACEMENT A (Stationnement étagé et passage piétonnier)

99. Un plan d'aménagement paysager pour la partie identifiée A à l'annexe D doit accompagner la demande de permis de transformation relative au bâtiment visé à la section IV.

100. Les travaux d'aménagement paysager de la présente sous-section doivent comprendre les éléments suivants :

- 1° la plantation d'au moins 20 arbres, d'un diamètre minimum de 5 centimètres, calculé à 1,2 mètre du sol;
- 2° au moins 10 arbres prévus au paragraphe 1° doivent être plantés entre la voie publique et l'alignement de construction prévu à l'article 93;
- 3° une superficie de plantation équivalant à au moins 150 mètres carrés;
- 4° l'aménagement d'un passage piétonnier extérieur d'au moins 3 mètres de largeur reliant l'avenue Ellendale au chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Ce passage piétonnier doit être éclairé et accessible au public pendant toute l'année.

101. Les travaux d'aménagement paysager doivent être complétés dans les 24 mois suivant l'émission du permis de transformation relatif au bâtiment visé à la section IV.

SOUS-SECTION II

EMPLACEMENT B (Allée Ellendale)

102. Un plan d'aménagement paysager pour la partie identifiée B à l'annexe D doit accompagner la demande de permis de transformation relative à l'emplacement visé à la section VI.

103. Les travaux d'aménagement paysager de la présente sous-section doivent comprendre les éléments suivants :

- 1° la plantation d'au moins 25 arbres, d'un diamètre minimum de 5 centimètres, calculé à 1,2 mètre du sol;
- 2° l'aménagement d'une emprise de circulation piétonnière, pouvant également servir pour le passage temporaire des véhicules, d'une largeur comprise entre 8 mètres et 15 mètres;
- 3° une superficie de plantations équivalant à au moins 60 mètres carrés;
- 4° la partie restante de l'emplacement B, sauf l'emprise mentionnée au paragraphe 2°, doit être gazonnée.

104. Les travaux d'aménagement paysager doivent être complétés dans les 30 mois suivant l'émission du permis de transformation relatif à l'emplacement visé à la section VI.

SOUS-SECTION III

EMPLACEMENT C (Stationnement et débarcadère avant)

105. Un plan d'aménagement paysager pour la partie identifiée C à l'annexe D doit accompagner la demande de permis de transformation relative aux unités de stationnement visées à la section VII.

106. Les travaux d'aménagement paysager de la présente sous-section doivent comprendre les éléments suivants :

- 1° la plantation d'au moins 6 arbres, d'un diamètre minimum de 5 centimètres, calculé à 1,2 mètre du sol;
- 2° une superficie de plantations équivalant à au moins 15 mètres carrés;
- 3° la partie restante doit faire l'objet d'un aménagement paysager.

107. Les travaux d'aménagement paysager doivent être complétés dans les 18 mois suivant l'émission du permis de transformation relatif aux unités de stationnement visées à la section VII.

SOUS-SECTION IV EMPLACEMENT D (Pourtour du stationnement)

108. Un plan d'aménagement paysager pour la partie identifiée D à l'annexe D doit accompagner la demande de permis de transformation relative au bâtiment visé à la section IV.

109. Les travaux d'aménagement paysager de la présente sous-section doit comprendre la plantation des éléments suivants dans la portion de terrain comprise entre la structure du stationnement et la limite latérale nord :

- 1° la plantation d'au moins 5 arbres, d'un diamètre minimum de 5 centimètres, calculé à 1,2 mètre du sol;
- 2° la plantation d'au moins 40 arbustes d'une hauteur minimale de 1 mètre;
- 3° la superficie de plantation, ainsi que celle des espaces gazonnés, doit être d'au moins 400 mètres carrés.

110. Les travaux d'aménagement paysager doivent être complétés dans les 18 mois suivant l'émission du permis de transformation relatif au bâtiment visé à la section IV.

SECTION XIII AMÉNAGEMENTS HORS TOIT

111. Sur les territoires identifiés au plan de l'annexe A, une construction hors toit abritant un équipement mécanique, une cage d'escalier ou une cage d'ascenseur, un écran ou un équipement mécanique hors toit, qui dérogent à la hauteur maximale prescrite, peuvent être érigés ou installés sur un bâtiment ou une partie de bâtiment existant ou dont la construction est autorisée en vertu du présent règlement.

112. Les aménagements hors toit mentionnés à l'article 111 sont autorisés aux conditions suivantes :

- 1° ils peuvent avoir une hauteur maximale de 5 mètres;
- 2° les équipements mécaniques doivent être dissimulés derrière un écran ou à l'intérieur;

3° l'ensemble des écrans et constructions hors toit doivent être traités dans les mêmes matériaux sur un même bâtiment.

113. Un bâtiment peut être agrandi afin de permettre la construction ou l'agrandissement de cages d'escaliers ou d'ascenseurs ou de puits mécaniques jusqu'à concurrence de la hauteur de la partie de bâtiment existant sur laquelle ils sont construits.

CHAPITRE VI PÉNALITÉS

114. 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 des pénalités prévues aux articles 673 et 674 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276 de l'ancienne Ville de Montréal, modifié).

ANNEXE A

Plan intitulé « Territoire d'application »

ANNEXE B

Plan intitulé « Site actuel et démolitions autorisées »

ANNEXE C

Plan intitulé « Aires d'implantation des agrandissements »

ANNEXE D

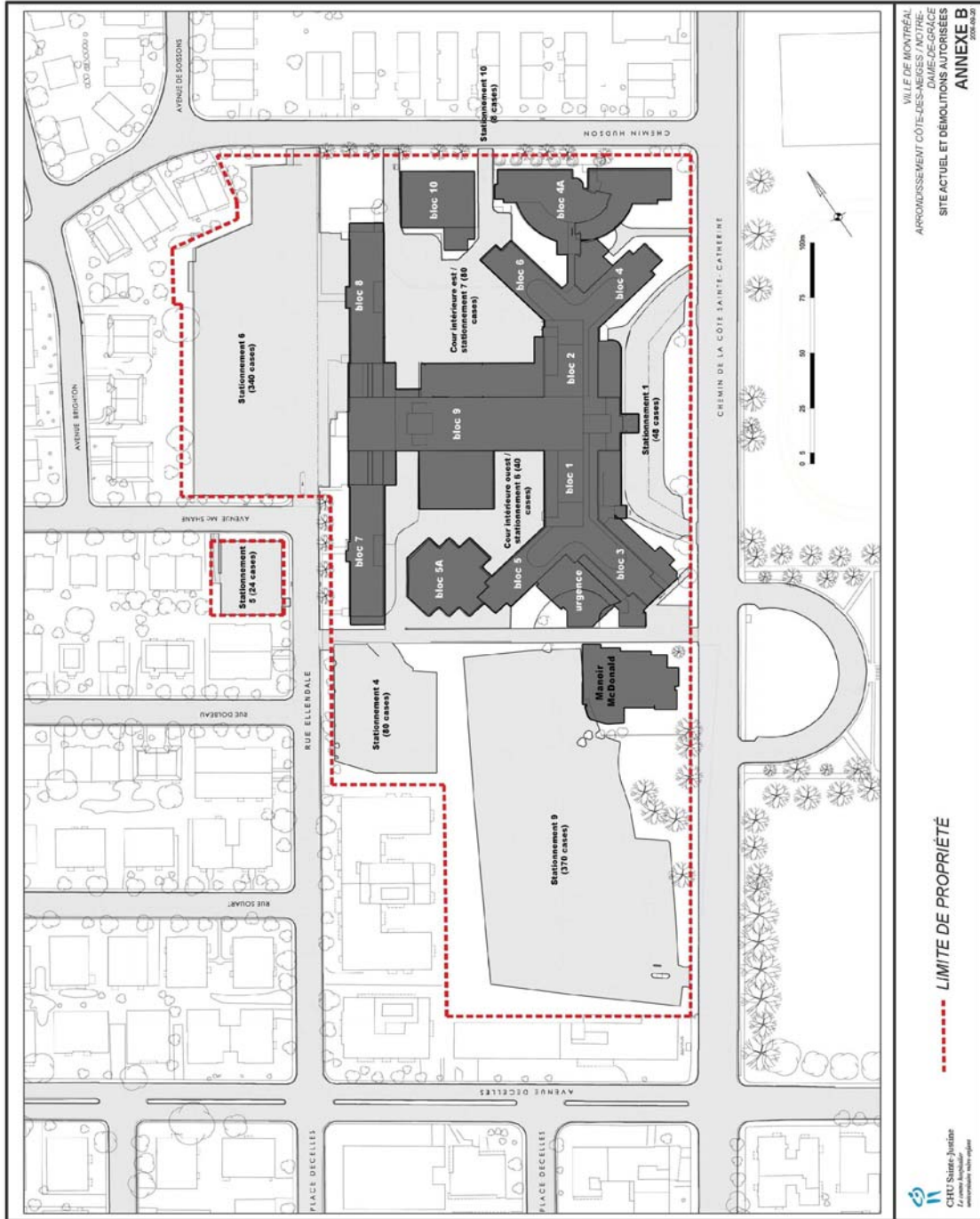
Plan intitulé « Secteurs d'aménagement paysager »

ANNEXE E

Plan intitulé « Arbres à valeur de conservation très élevée »

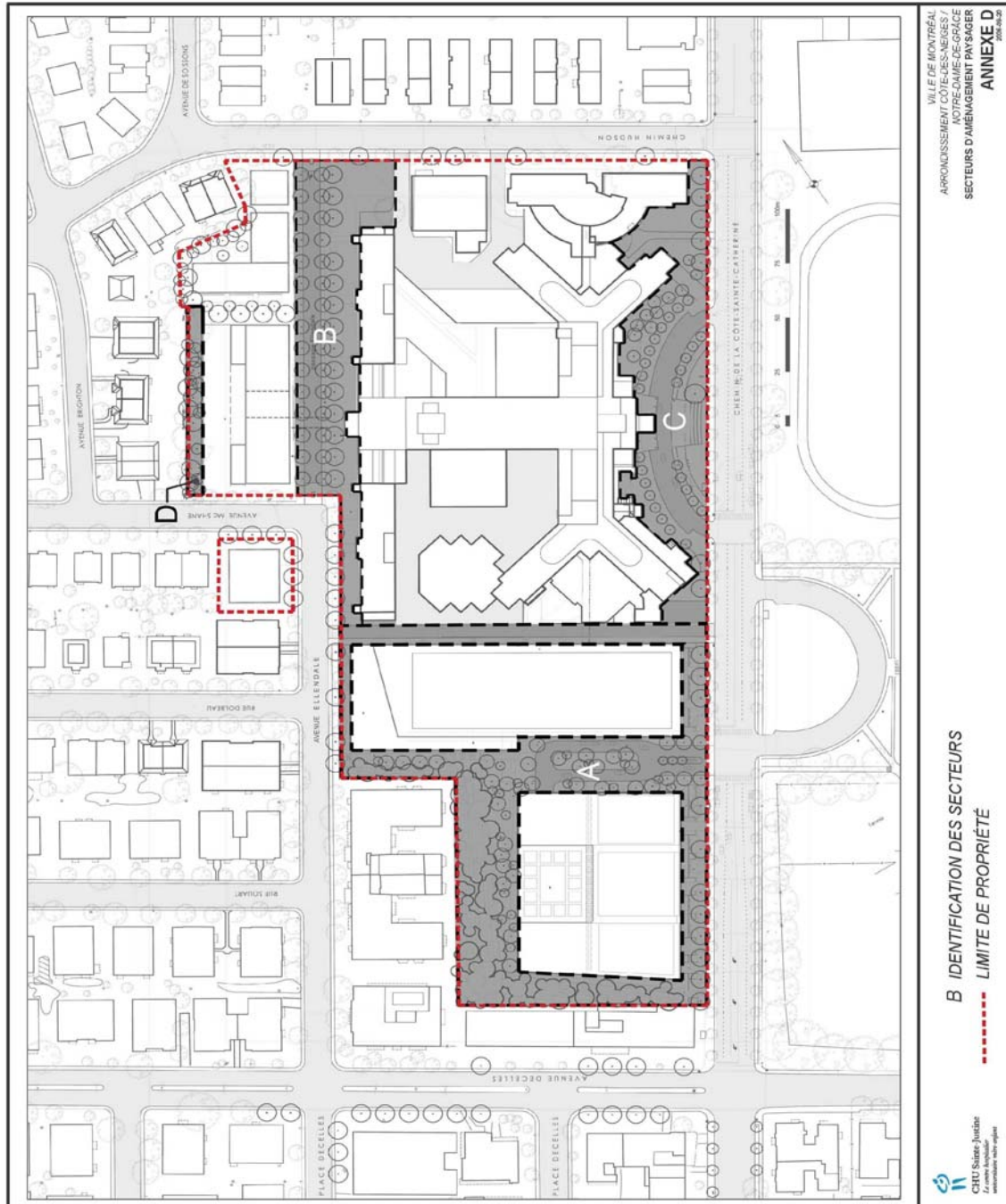
ANNEXE B

Plan intitulé « Site actuel et démolitions autorisées »



ANNEXE D

Plan intitulé « Secteurs d'aménagement paysager »



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.