



ISO
9001



**HÔPITAL GÉNÉRAL JUIF
SIR MORTIMER B. DAVIS
JEWISH GENERAL HOSPITAL**

**AVIS TECHNIQUE
MISE À JOUR DE L'AGRANDISSEMENT DE
L'HÔPITAL GÉNÉRAL JUIF**

Version finale



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

Projet no : L01224B
11 novembre 2003



ÉQUIPE DE RÉALISATION DU PROJET

André Thibeault, urb., M. ing.
Directeur de projet

Suzanne Demeules, ing., D.E.S.S.
Marc-André Tousignant, ing.
Frédéric Côté, ing. stag.
Denis Montpetit, tech.

Préparé par : _____
Marc-André Tousignant, ing.
Ingénieur de projet

Date : _____

Vérifié par : _____
Suzanne Demeules, ing., D.E.S.S.
Chargée de projet

Date : _____



TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. INTRODUCTION.....	1
2. SITUATION ACTUELLE.....	3
2.1 ACCÈS À L'HÔPITAL GÉNÉRAL JUIF	3
2.2 DÉBITS ACTUELS DE CIRCULATION.....	6
2.3 CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION.....	6
2.4 STATIONNEMENT.....	11
3. GÉNÉRATION ET AFFECTATION DES DÉBITS	13
3.1 ACHALANDAGE	13
3.2 DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS	13
3.3 DISTRIBUTION ET AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS VÉHICULAIRES	15
3.4 DEMANDE FUTURE EN STATIONNEMENT	16
4. IMPACT SUR LA CIRCULATION	17
4.1 IMPACT SUR LES DÉBITS	17
4.2 IMPACT SUR LES CONDITIONS DE CIRCULATION.....	20
5. CONCLUSION	23



TABLEAUX

Tableau 3.1 : Prévisions des activités	13
Tableau 3.2 : Déplacements générés sans l'ajout des recherches cliniques	13
Tableau 3.3 : Déplacements bruts générés par les recherches cliniques	14
Tableau 3.4 : Véhicules générés par les recherches cliniques	14
Tableau 3.5 : Déplacements générés, incluant les recherches cliniques	15

FIGURES

Figure 1.1 : Secteur à l'étude	2
Figure 2.1 : Réseau de rues du secteur à l'étude	4
Figure 2.2 : Fonctionnalité du site en terme d'accessibilité	5
Figure 2.3 : Débits actuels de circulation – Heure de pointe du matin	7
Figure 2.4 : Débits actuels de circulation – Heure de pointe du soir	8
Figure 2.5 : Conditions actuelles de circulation – Heure de pointe du matin	9
Figure 2.6 : Conditions actuelles de circulation – Heure de pointe du soir	10
Figure 2.7 : Offre actuelle en stationnement	12
Figure 4.1 : Débits futurs de circulation à l'heure de pointe du matin – long terme	18
Figure 4.2 : Débits futurs de circulation à l'heure de pointe du soir – long terme	19
Figure 4.3 : Conditions futures de circulation à l'heure de pointe du matin – long terme	21
Figure 4.4 : Conditions futures de circulation à l'heure de pointe du soir – long terme	22

ANNEXES

ANNEXE A	DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE
ANNEXE B	DONNÉES RELATIVES AUX DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS PAR L'HOPITAL GÉNÉRAL JUIF DE MONTRÉAL



1. INTRODUCTION

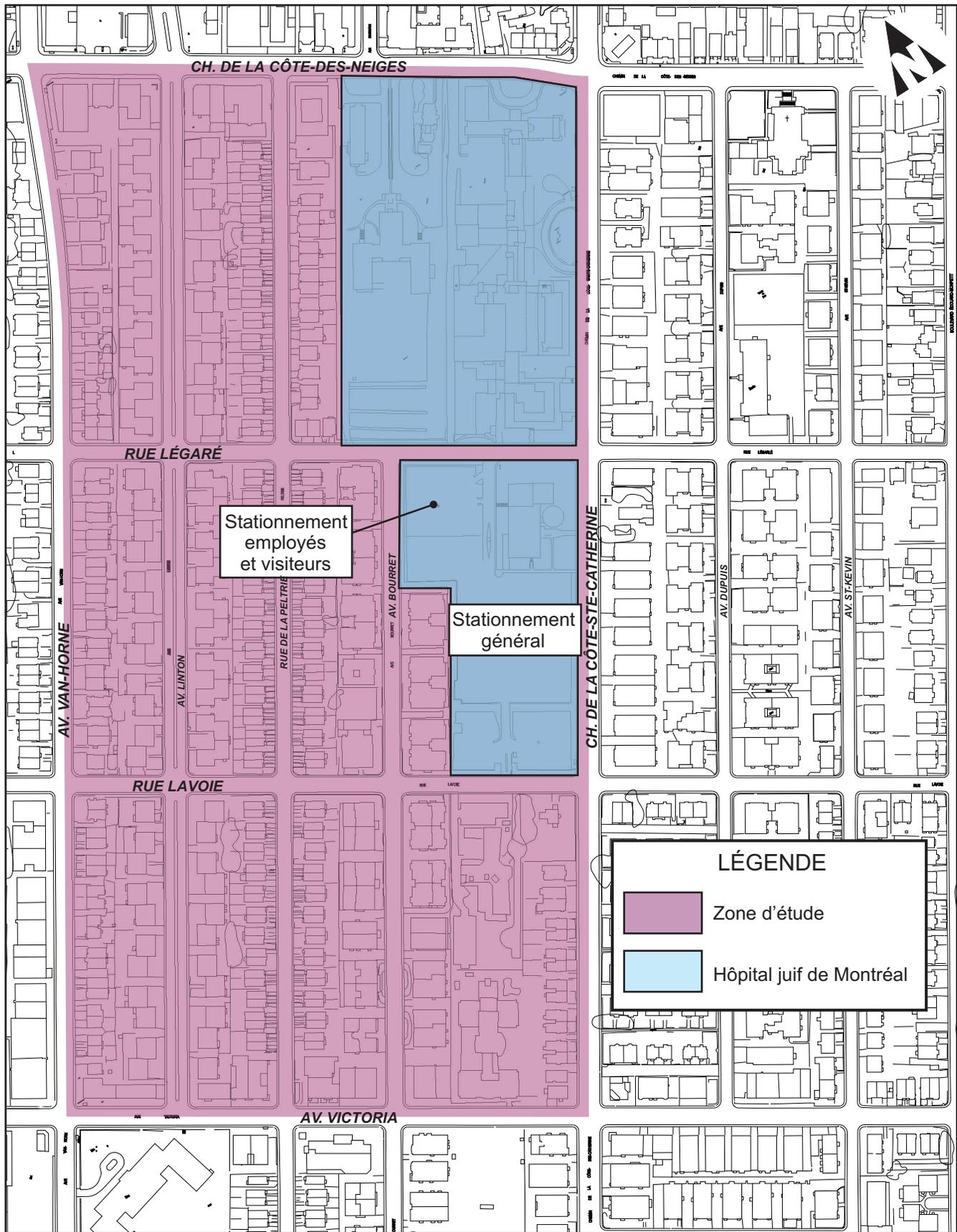
Une étude d'impact sur la circulation complète a été produite en avril 2001 concernant le projet d'agrandissement de l'Hôpital Général Juif de Montréal. Cette étude permettait de quantifier les impacts de l'agrandissement sur les conditions de circulation et sur la demande en stationnement. Certaines mesures de mitigation étaient proposées afin de minimiser les effets négatifs sur le réseau routier environnant.

Depuis la parution de cette étude, le programme de développement de l'hôpital a été modifié et une nouvelle superficie de plancher de 40 000 pi² doit être prise en compte. En effet, il est maintenant prévu l'ajout de 7 étages à l'édifice E existant plutôt que les 5 étages additionnels prévus initialement. Cette superficie comprendra une unité de recherches cliniques dont les patients sont déjà en traitement à l'hôpital.

Il s'avère donc nécessaire d'émettre un avis technique qui tient compte de cette modification au programme de développement de l'Hôpital Général Juif de Montréal. L'avis technique comprend spécifiquement :

- Un rappel de la situation actuelle en matière de circulation, de stationnement et de desserte en transport en commun;
- Identification de la demande future en déplacements supplémentaires créée par le secteur de recherches cliniques;
- Mise à jour des impacts sur la circulation de l'augmentation des déplacements dans le secteur;
- Élaboration de mesures de mitigation (si requis).

Le secteur à l'étude est présenté à la figure 1.1 de la page suivante.



Source: Plan DAA

SECTEUR À L'ÉTUDE

AVIS TECHNIQUE
 MISE À JOUR DE L'AGRANDISSEMENT
 DE L'HÔPITAL GÉNÉRAL JUIF
 MONTRÉAL
 L01224B
 Mai 2003

Figure 1.1



2. SITUATION ACTUELLE

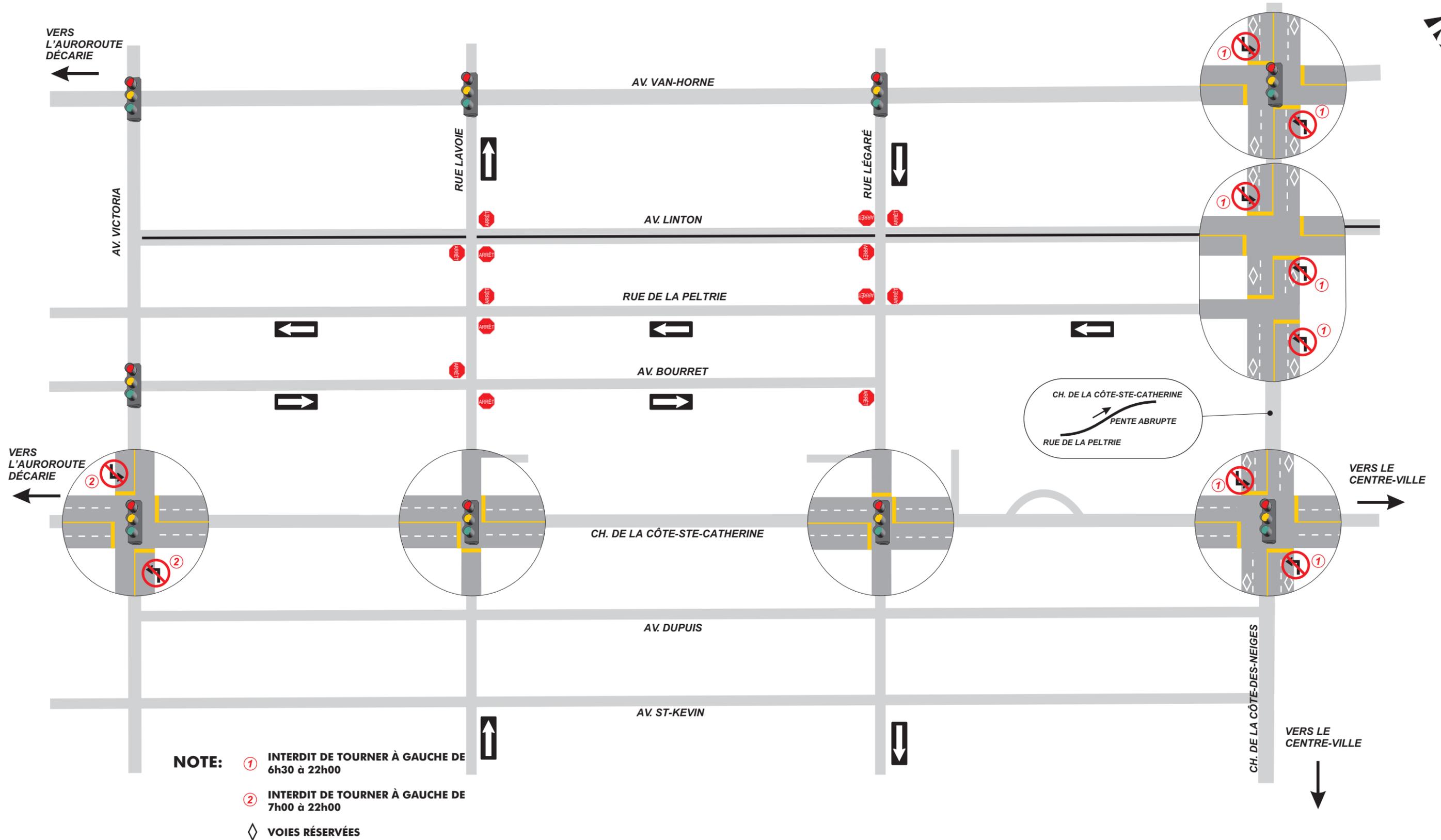
Ce chapitre constitue un rappel des points importants de la situation actuelle décrite de façon détaillée dans le rapport d'étude d'impact sur la circulation émis en avril 2001.

2.1 ACCÈS À L'HÔPITAL GÉNÉRAL JUIF

L'Hôpital Général Juif de Montréal est desservi par deux grands axes routiers, soit les chemins de la Côte-des-Neiges et de la Côte-Ste-Catherine. Un réseau local, majoritairement à sens unique, dessert également l'hôpital. Il est constitué des rues Bourret, Légaré, Lavoie, de la Peltrie et Linton. Le réseau de rues du secteur à l'étude est illustré à la figure 2.1. Le nombre de voies, les interdictions de virage et les dispositifs de contrôle aux intersections y sont présentés.

La figure 2.2 montre quant à elle la fonctionnalité de l'hôpital en terme d'accessibilité véhiculaire.

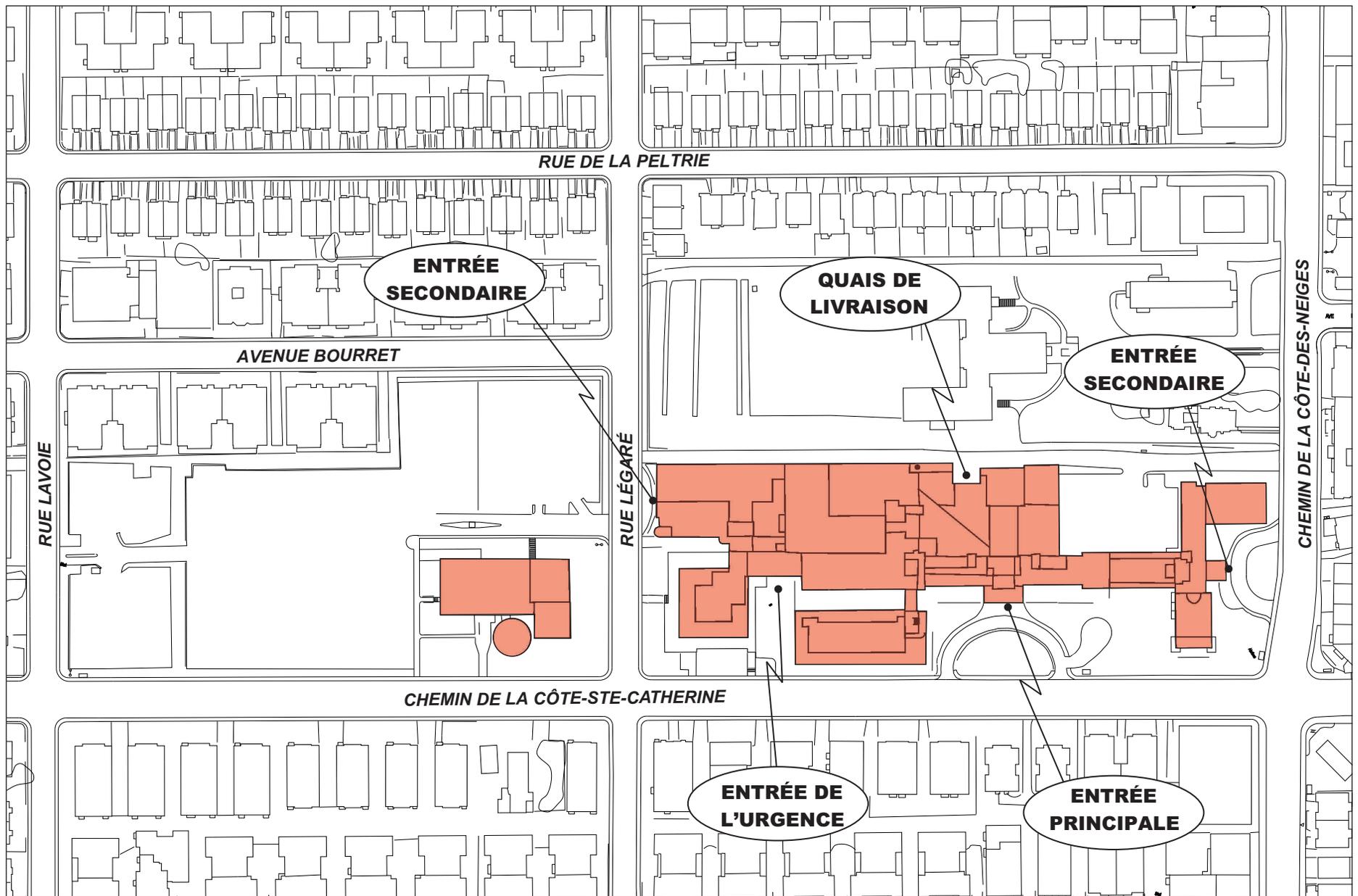
L'Hôpital Général Juif de Montréal est également accessible par deux stations de métro, soit les stations Côte-Ste-Catherine et Côte-des-Neiges. La localisation des ces stations est intéressante puisqu'elle permet une correspondance directe avec plusieurs lignes d'autobus, lesquelles mènent à l'hôpital.



RÉSEAU DE RUES DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Figure 2.1

FS1_LAVALLINGETRANSPORIDOSSIERL01224A1810FIGUIMODIF_2003-05-28FIGURE2-1.CDR



FONCTIONNALITÉ DU SITE EN TERME D'ACCESSIBILITÉ

AVIS TECHNIQUE
MISE À JOUR DE L'AGRANDISSEMENT
DE L'HÔPITAL GÉNÉRAL JUIF
MONTRÉAL

L01224B
Mai 2003



Figure 2.2



2.2 DÉBITS ACTUELS DE CIRCULATION

Les débits actuels de circulation sont présentés aux figures 2.3 et 2.4, pour les heures de pointe du matin et du soir respectivement. Ces débits ont été établis lors de l'étude d'impact sur la circulation (comptages de circulation réalisés les 23 et 25 janvier 2001). L'heure de pointe du matin a été observée entre 8 h et 9 h et celle du soir, entre 17 h et 18 h.

Les intersections analysées sont contrôlées par des feux de circulation. Il y a une synchronisation des feux de circulation sur les chemins de la Côte-des-Neiges (cycle 90 s) et de la Côte-Ste-Catherine (cycle 70 s).

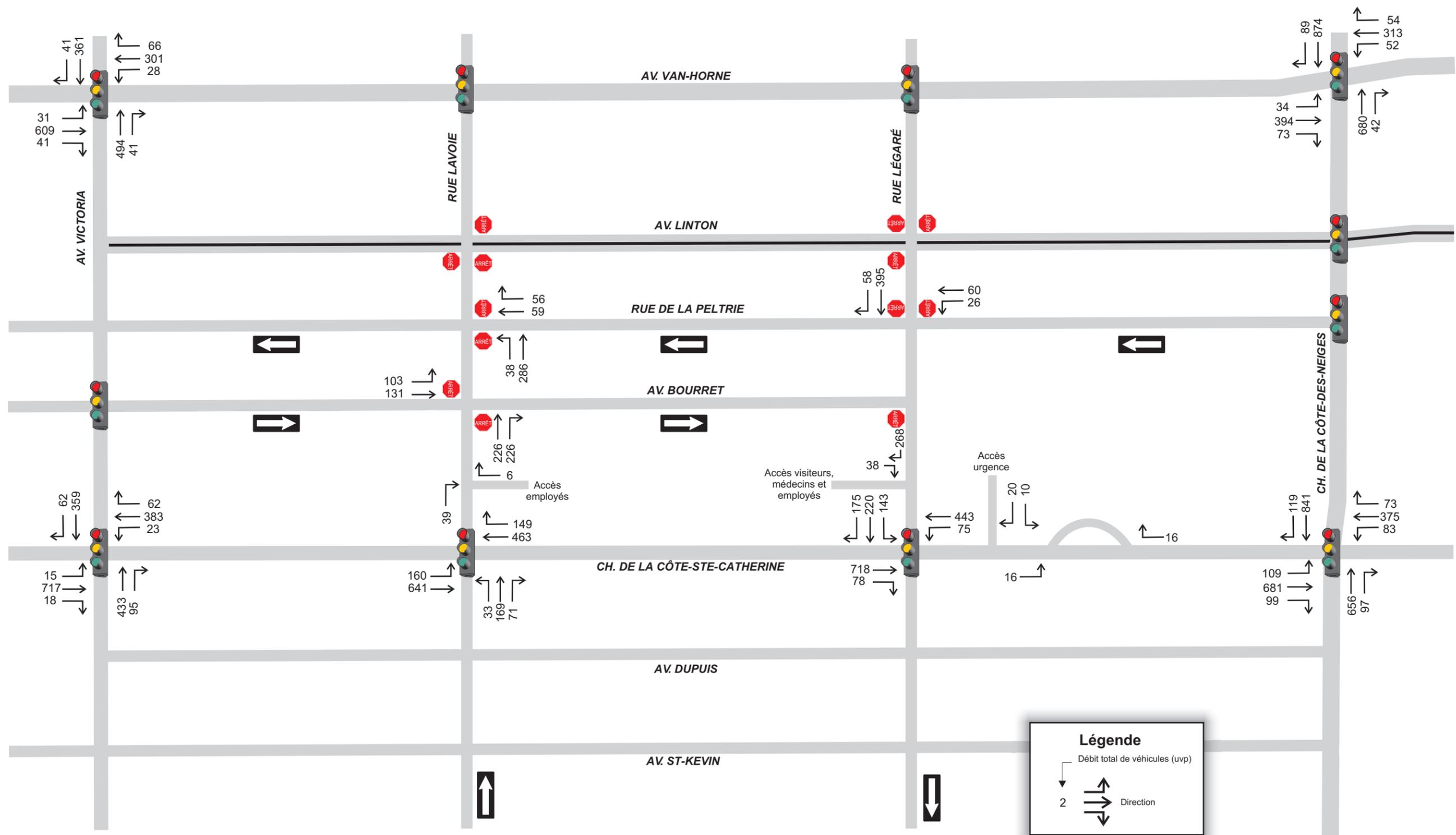
2.3 CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION

Les conditions de circulation actuelles ont été déterminées avec l'aide du logiciel TRANSYT-7F, un logiciel de simulation reconnu dans le domaine du transport. En accord avec la Ville de Montréal, les chemins de la Côte-des-Neiges et de la Côte-Ste-Catherine ont fait l'objet d'analyses pour les heures de pointe du matin et du soir.

Les résultats, illustrés aux figures 2.5 et 2.6, présentent le retard total et le niveau de service par mouvement aux intersections analysées. Le retard, en secondes par véhicule, représente le temps perdu par les conducteurs en attente au feu de circulation, tandis que le niveau de service qualifie les conditions de circulation de A (conditions excellentes) à F (congestion) selon les retards (voir annexe A).

En général, les retards sont faibles, donc de bonnes conditions de circulation sont vécues sur les chemins de la Côte-des-Neiges et de la Côte-Ste-Catherine. Toutefois, les mouvements suivants sont problématiques et offrent un niveau de service F :

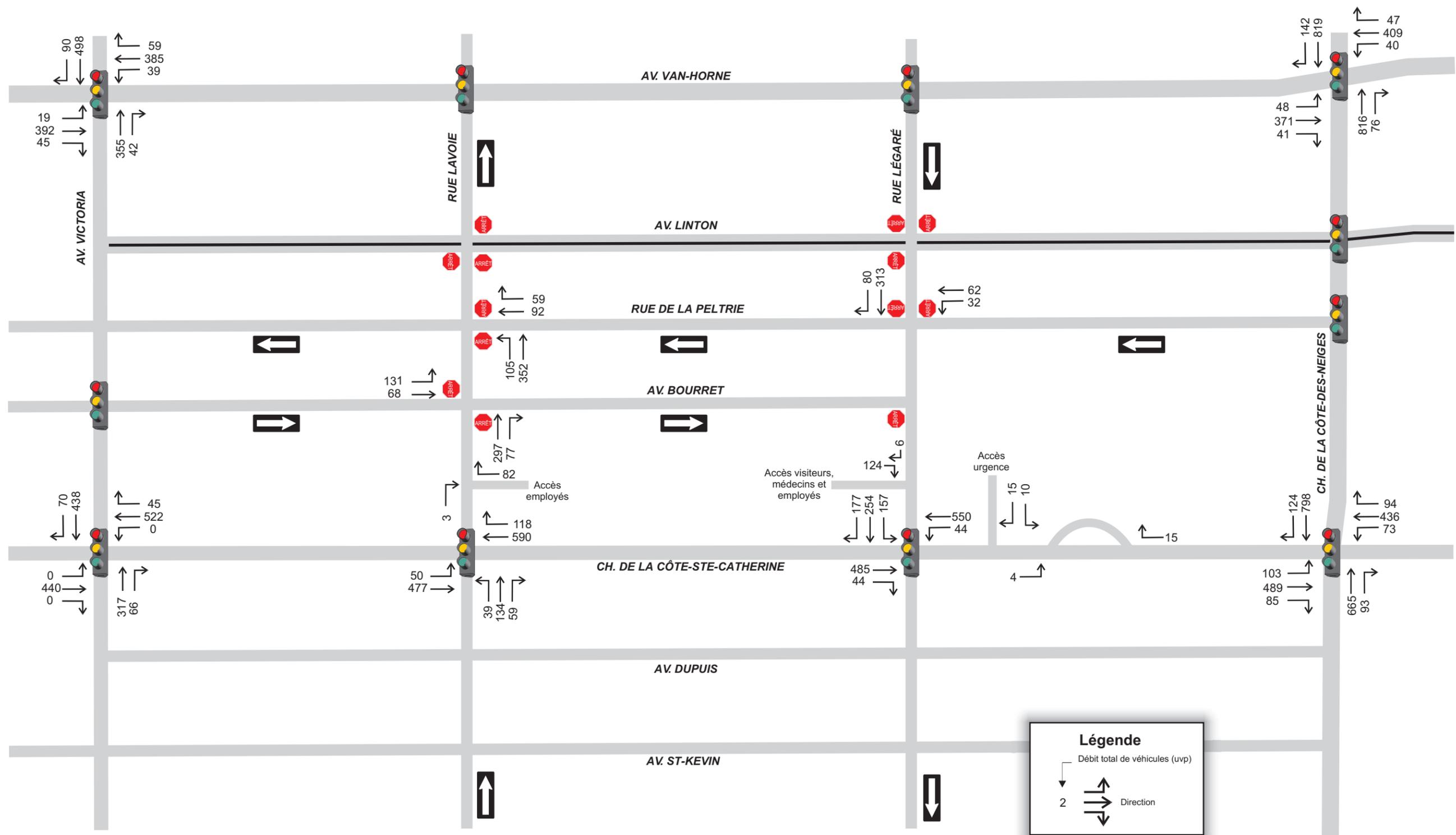
- *Victoria/Côte-Ste-Catherine* : Mouvement tout droit de l'approche Ouest (matin);
- *Côte-des-Neiges/Van-Horne* : Mouvement de virage à droite de l'approche Ouest (matin);
- *Côte-des-Neiges/Côte-Ste-Catherine* : Mouvement de virage à gauche de l'approche Ouest (matin et soir).



DÉBITS ACTUELS DE CIRCULATION
 heure de pointe du matin (8h00-9h00)

Figure 2.3

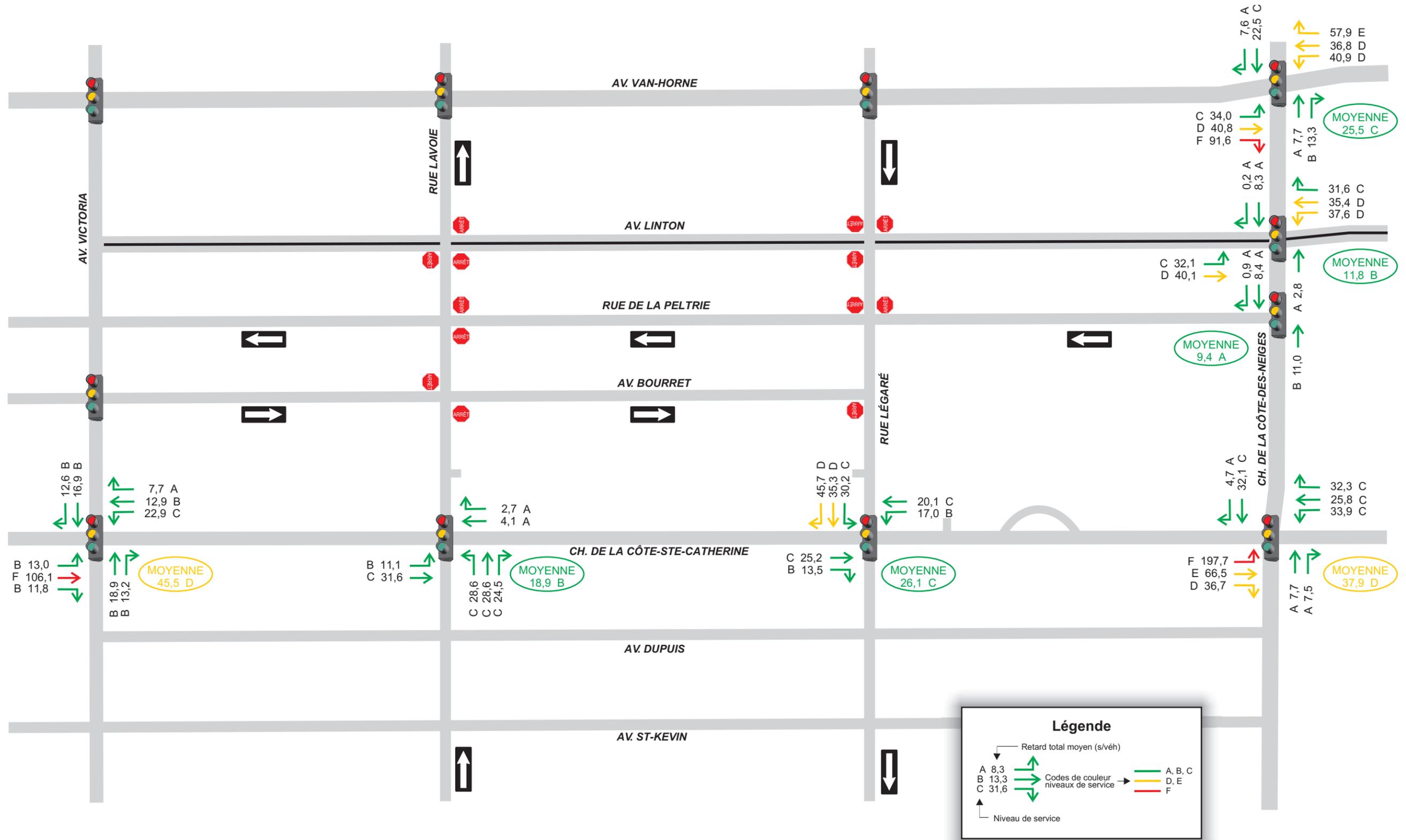
FS1_LAVALINGETTRANSPOIDOSSIERL01224B1810FIGUIMODIF_2003-05-28FIGURE2-3.CDR



DÉBITS ACTUELS DE CIRCULATION
heure de pointe du soir (17h00-18h00)

Figure 2.4

FS1_LAVALINGETTRANSPORIDOSSIERL01224B1810FIGUIMODIF_2003-05-28FIGURE2-4.CDR



CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION
heure de pointe du matin (8h00-9h00)

Figure 2.5

FS1_LAVALINGETRANSPORT/DOSSIER/L01224B/810/FIGU/MODIF_2003-05-28/FIGURE2-5.CDR



2.4 STATIONNEMENT

Stationnement hors rue

L'Hôpital Général Juif offre quatre parcs de stationnement hors rue pour les visiteurs et les employés, soit théoriquement 1 110 places au total. Par contre, un système de jockeys est présentement en service et permet d'atteindre une offre totale de 1 250 places. La figure 2.11 illustre l'emplacement des parcs de stationnement.

L'étude d'impact sur la circulation a permis de constater que l'offre actuelle en stationnement ne permet pas de répondre à la totalité de la demande en stationnement, tant pour les employés que les visiteurs. Cette demande excédentaire a été estimée à :

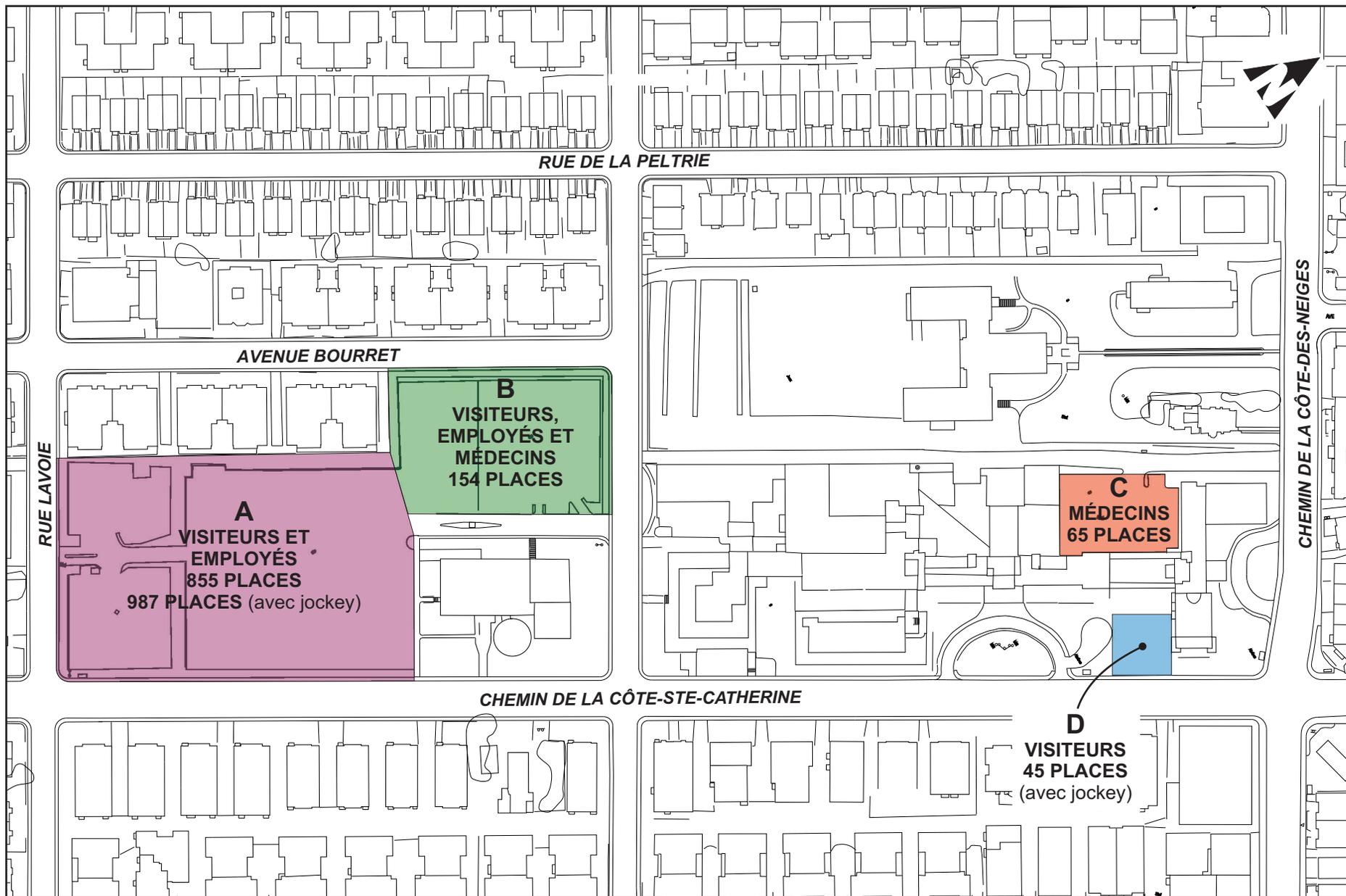
CASES SUPPLÉMENTAIRES NÉCESSAIRES (HORS RUE)	
Employés	180
Visiteurs	130
TOTAL	310

Il faudrait donc offrir au moins 310 cases de stationnement additionnelles pour répondre à demande actuelle. On suppose que les véhicules excédentaires stationnent actuellement sur rue.

Stationnement sur rue

L'espace disponible en stationnement sur les rues avoisinantes pour les visiteurs de l'Hôpital Général Juif est restreint par la réglementation des restrictions horaires de courte durée.

Lors des visites terrain, l'occupation en stationnement sur rue était presque atteinte, très peu de places étaient disponibles.



OFFRE ACTUELLE EN STATIONNEMENT

AVIS TECHNIQUE
MISE À JOUR DE L'AGRANDISSEMENT
DE L'HÔPITAL GÉNÉRAL JUIF

MONTRÉAL

L01224B

Mai 2003

CIMA

Figure 2.7

FS1_LAVOIE\INGE\TRANSPOR\DOSSIER\L01224B\810FIGU\MODIF_2003-05-28\FIGURE2-7.CDR



3. GÉNÉRATION ET AFFECTATION DES DÉBITS

3.1 ACHALANDAGE

En fonction des hypothèses posées lors de la réalisation de l'étude d'impact sur la circulation, l'augmentation de l'achalandage due à l'agrandissement de l'hôpital prévu en 2001 se résume ainsi :

TABLEAU 3.1 : PRÉVISIONS DES ACTIVITÉS

	ACTUEL	PROJETÉ (EN 2001)
Superficie du bâtiment	840 000 pi ²	1 760 000 pi ²
Employés	4 200	4 410
Visiteurs (annuellement)	475 000	616 000

En 2003, avec la modification du programme de développement, il faut ajouter à cet achalandage les déplacements liés à l'ajout de 40 000 pi² de recherches cliniques. Ceci porte à 1,8 millions de pieds carrés la superficie projetée totale. Notons que l'ajout du secteur des recherches cliniques n'amène pas de nouveaux visiteurs à l'hôpital de façon notable puisque ces derniers subissent déjà des traitements à l'hôpital. Le centre de recherches cliniques offrira des tests plus exploratifs.

3.2 DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS

En tenant compte des hypothèses émises dans l'étude d'impact sur la circulation quant à l'évolution de l'achalandage, à la répartition modale et à la distribution des entrées/sorties au cours d'une journée, la demande en déplacement chiffrée en 2001 s'établissait aux valeurs montrées au tableau 3.3.

TABLEAU 3.2 : DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS SANS L'AJOUT DES RECHERCHES CLINIQUES

		DÉBIT À L'HEURE DE POINTE DU MATIN (8 H – 9 H) (VÉH./H)	DÉBIT À L'HEURE DE POINTE DU SOIR (17 H – 18 H) (VÉH./H)
Employés	<i>Entrée</i>	25	2
	<i>Sortie</i>	2	32
Visiteurs	<i>Entrée</i>	57	2
	<i>Sortie</i>	10	30
Total	<i>Entrée</i>	82	2
	<i>Sortie</i>	12	62



Dans le cadre de cet avis technique, il faut ajouter les déplacements générés par la superficie dédiée aux recherches cliniques, montrés au tableau suivant. Ces nouveaux déplacements sur le réseau routier sont effectués essentiellement par les employés puisque les patients en traitement dans cette unité sont déjà en traitement à l'hôpital.

TABLEAU 3.3 : DÉPLACEMENTS BRUTS GÉNÉRÉS PAR LES RECHERCHES CLINIQUES

USAGE	HEURE DE POINTE	TAUX DE DÉPLACEMENTS* (/1 000 pi ²)	ENTRANT (DÉPL./H)	SORTANT (DÉPL./H)	TOTAL (DÉPL./H)
Recherches cliniques (40 000 pi ²)	Matin	1,24	42	8	50
	Soir	1,08	6	37	43

* Source : Institute of Traffic Engineers, Trip Generation Handbook, Update to the 6th Edition, Washington D.C.

1997.

Afin d'obtenir les déplacements véhiculaires nets, il faut tenir compte de l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile ainsi que du taux d'occupation des véhicules. L'hypothèse énoncée dans le rapport précédent, soit 50 % d'auto-conducteurs (annexe B), a été reprise et un taux d'occupation typique de 1,2 a été retenu¹. Le tableau 3.5 présente les nouveaux déplacements véhiculaires générés par le secteur des recherches cliniques aux heures de pointe.

TABLEAU 3.4 : VÉHICULES GÉNÉRÉS PAR LES RECHERCHES CLINIQUES

USAGE	HEURE DE POINTE	ENTRANT (VÉH./H)	SORTANT (VÉH./H)	TOTAL (VÉH./H)
Recherches cliniques (40 000 pi ²)	Matin	25	5	30
	Soir	4	23	27

Le tableau 3.6 présente la somme des déplacements supplémentaires sur le réseau routier, incluant les déplacements relatifs aux recherches cliniques.

1

Le choix du taux d'occupation n'a que peu d'impact étant donné les faibles débits bruts trouvés au tableau 3.4



TABLEAU 3.5 : DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS, INCLUANT LES RECHERCHES CLINIQUES

		DÉBIT À L'HEURE DE POINTE DU MATIN (8 H – 9 H) (VÉH./H)	DÉBIT À L'HEURE DE POINTE DU SOIR (17 H – 18 H) (VÉH./H)
Total 2001	<i>Entrée</i>	82	2
	<i>Sortie</i>	12	62
Recherches cliniques	<i>Entrée</i>	25	4
	<i>Sortie</i>	5	23
Total 2003	<i>Entrée</i>	107	6
	<i>Sortie</i>	17	85

À l'heure de pointe du matin, l'ajout total de déplacements sur le réseau routier est de 124 véhicules, dont la majorité entre au site. À l'heure de pointe du soir, le nombre est un peu moins élevé, soit 91 véhicules, dont la majorité quitte le site.

3.3 DISTRIBUTION ET AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS VÉHICULAIRES

Selon la distribution à l'entrée ou à la sortie du stationnement général, il a été établi que la provenance des employés et visiteurs est la suivante :

Pointe du matin

- 49 % proviendront du Nord;
- 24 % proviendront de l'Ouest;
- 12 % proviendront de l'Est;
- 15 % proviendront du Sud.

Pointe du soir

- 31 % se destinent vers le Nord;
- 25 % se destinent vers l'Ouest;
- 13 % se destinent vers l'Est;
- 31 % se destinent vers le Sud.



3.4 DEMANDE FUTURE EN STATIONNEMENT

L'étude d'impact sur la circulation réalisée en 2001 a permis d'établir qu'à l'ultime, le stationnement de l'Hôpital Général Juif devrait offrir un total d'environ 1 600 cases de stationnement afin de répondre à la demande future en stationnement.

La demande additionnelle liée au secteur des recherches cliniques est évaluée à 85 places de stationnement. Ce nouveau besoin en stationnement a été établi en fonction des mêmes hypothèses que celles contenues dans le rapport de 2001.

Il est donc recommandé que l'offre en stationnement sur le site de l'Hôpital Général Juif soit augmentée de 85 places, portant le total à 1685.



4. IMPACT SUR LA CIRCULATION

Cette section présente l'impact sur la circulation de l'ajout du secteur des recherches cliniques dans le cadre du projet d'agrandissement de l'Hôpital Général Juif de Montréal. Dans le rapport de 2001, deux options étaient présentées pour l'accès au stationnement général et deux horizons étaient étudiés pour l'agrandissement de l'hôpital. L'ajout de la superficie visée par le présent avis technique est prévu à long terme (à l'ultime) dans le programme de développement.

De plus, parmi les deux options analysées au niveau de l'accessibilité des stationnements, l'option 2 avait été retenue, soit la relocalisation de l'accès au stationnement général sur le chemin de la Côte-Ste-Catherine. Cette option permet de raccourcir les itinéraires d'accès au stationnement et diminue ainsi considérablement la circulation de transit sur l'avenue Bourret. Comme proposé dans l'étude d'impact sur la circulation, ce nouvel accès est géré par un feu de circulation.

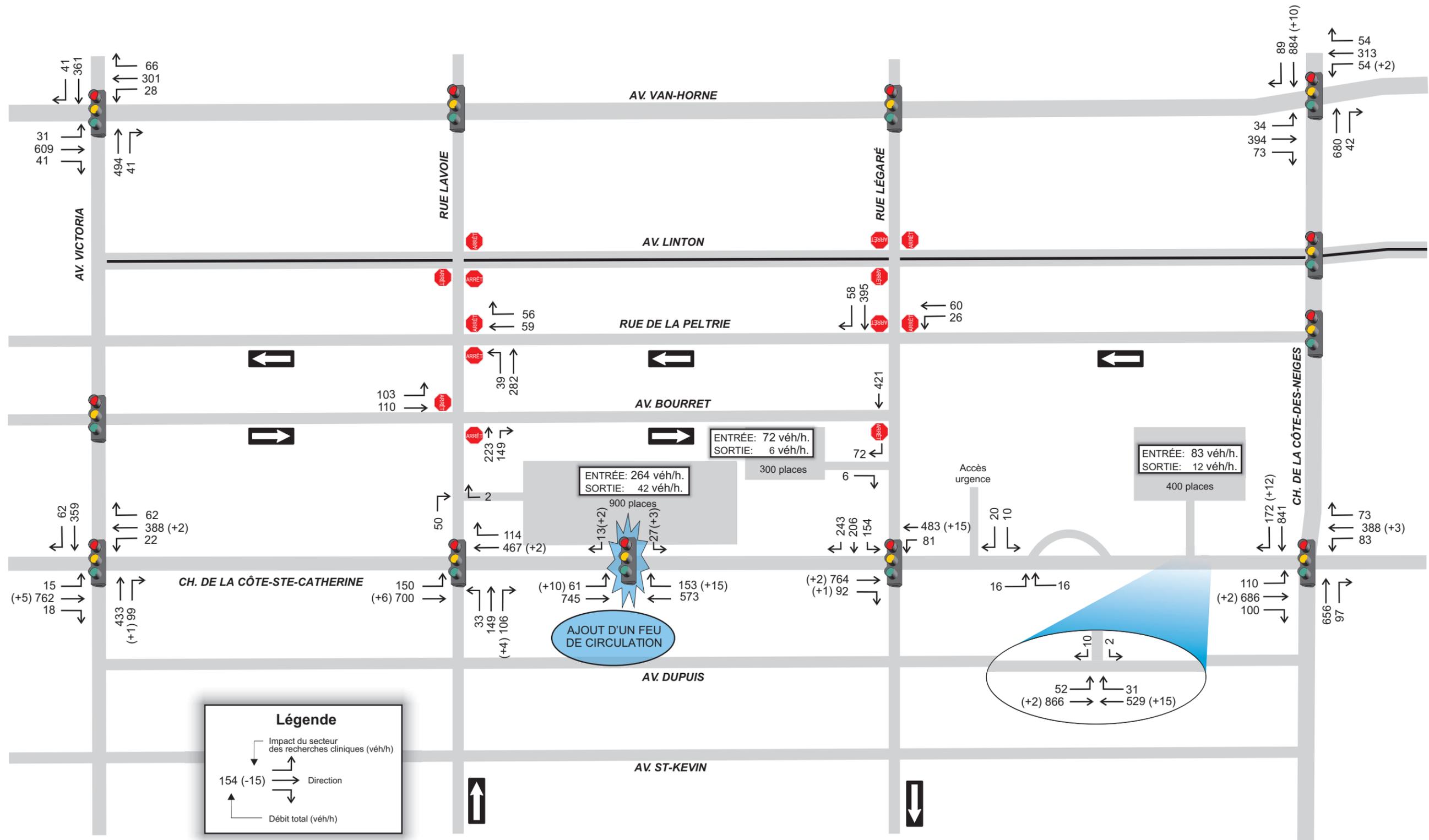
La quantification de l'impact sur la circulation se concentre donc sur l'option 2 à long terme.

4.1 IMPACT SUR LES DÉBITS

Les figures 4.1 et 4.2 présentent les débits futurs prévus à long terme pour les heures de pointe du matin et du soir. Ces débits considèrent l'impact de l'agrandissement de l'hôpital de même que le débit supplémentaire relié au développement du secteur des recherches cliniques (indiqué entre parenthèses).

Ces figures montrent que l'impact sur l'augmentation des débits est mineur, voire non significatif. Le débit généré par le secteur des recherches cliniques, déjà faible en soi, est rapidement diffusé à travers les différents trajets d'accès au site. En effet, la plus grande quantité de véhicules ajoutés à un mouvement donné à l'heure de pointe du matin (figure 4.1) est de 15 véh./h, soit un véhicule par 4 minutes en moyenne. Par exemple, à l'intersection Légaré/Côte-Ste-Catherine, le mouvement en tout droit de l'approche Est voit son débit augmenter de 3 % (+15/483).

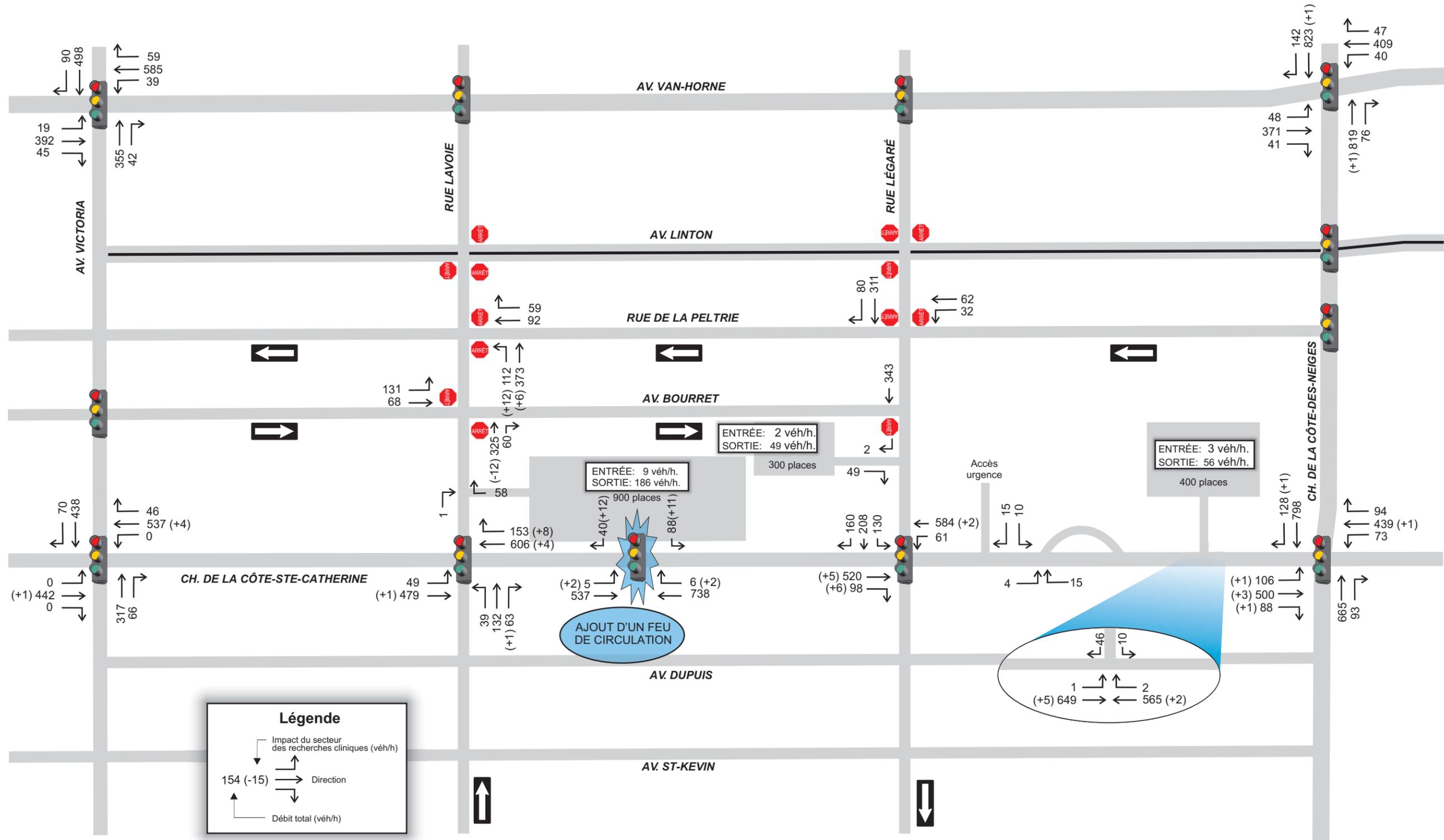
À l'heure de pointe du soir (figure 4.2), l'augmentation la plus importante est de 23 véh./h en sortie de l'accès du stationnement général.



DÉBITS FUTURS DE CIRCULATION LONG-TERME
 Heure de pointe du matin (8h00-9h00)

Figure 4.1

FS1_LAVALLINGETRANSPORDOSSIERL01224B1810FIGUMODIF_2003-05-28FIGURE4-1.CDR



DÉBITS FUTURS DE CIRCULATION LONG-TERME
 Heure de pointe du soir (17h00-18h00)

Figure 4.2

FS1_LAVALLINGETRANSPORTDOSSIERL01224B1810FIGUMODIF_2003-05-28FIGURE4-2.CDR



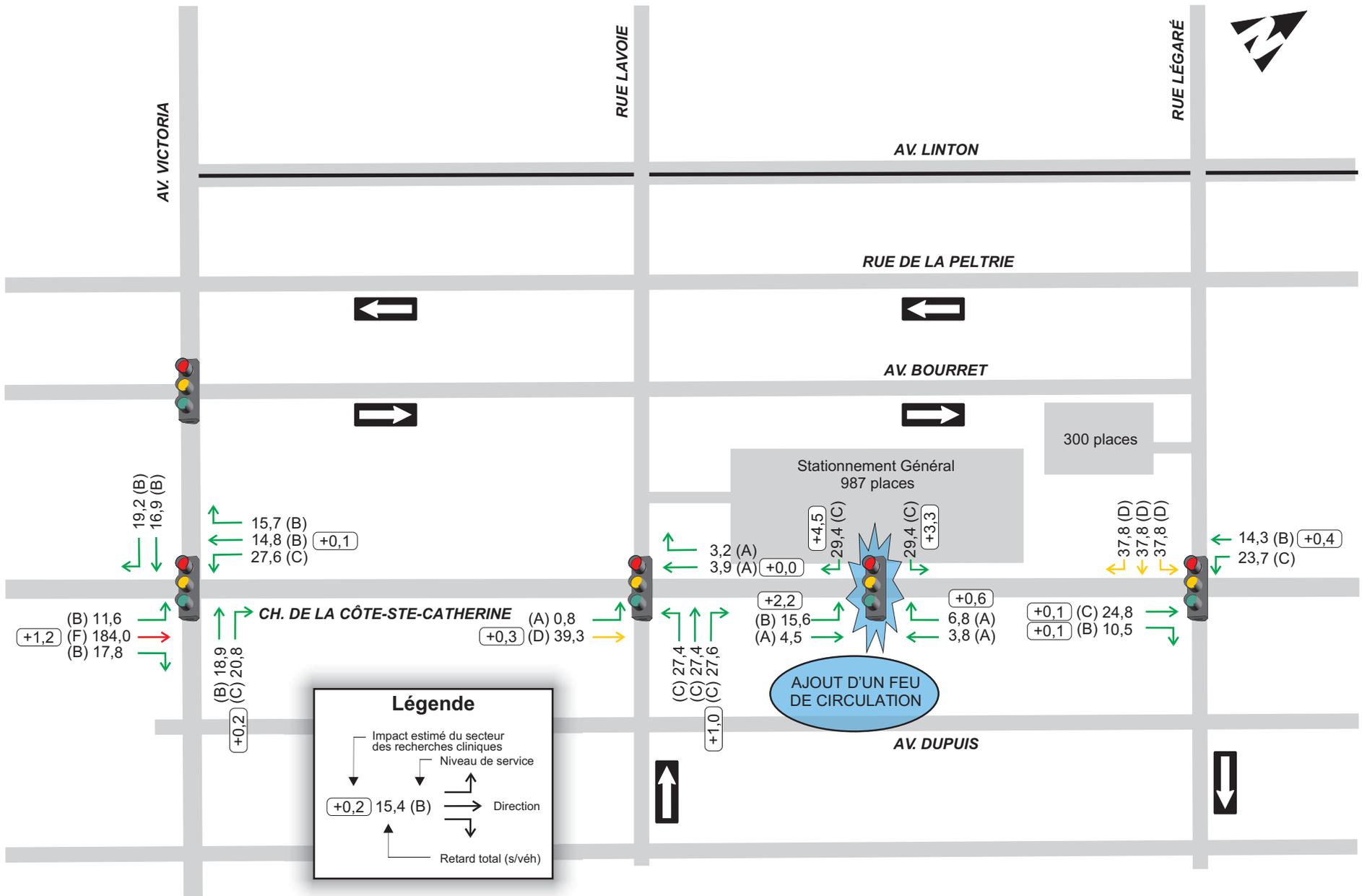
4.2 IMPACT SUR LES CONDITIONS DE CIRCULATION

Les modifications de l'achalandage étant mineures sur le réseau routier adjacent au site, il s'ensuit que les conditions de circulation futures pour l'horizon long terme sont à toutes fins pratiques les mêmes que celles présentées dans l'étude d'impact sur la circulation de 2001, où de bonnes conditions de circulation sont observées en général. Seul le mouvement tout droit de l'approche Ouest à l'intersection Victoria/Côte-Ste-Catherine présente des problèmes de congestion pour la période de pointe du matin.

En raison de leur impact négligeable, les modifications aux débits ne nécessitent pas de reprendre l'analyse des conditions à l'aide du logiciel TRANSYT-7F. Par ailleurs, les conditions de circulation futures ont été mises à jour et les retards aux mouvements affectés par une hausse de débit ont été estimés proportionnellement aux débits ajoutés.

Les figures 4.3 et 4.4 font état des conditions de circulation suite à l'ouverture du secteur des recherches cliniques. Ces figures témoignent du faible impact sur les retards imputable à la nouvelle superficie projetée.

La performance du réaménagement des accès aux stationnements permet donc d'offrir un bon niveau de service sur le chemin de la Côte-Ste-Catherine.



**CONDITIONS FUTURES DE CIRCULATION
LONG-TERME**

Heure de pointe du matin (8h00-9h00)

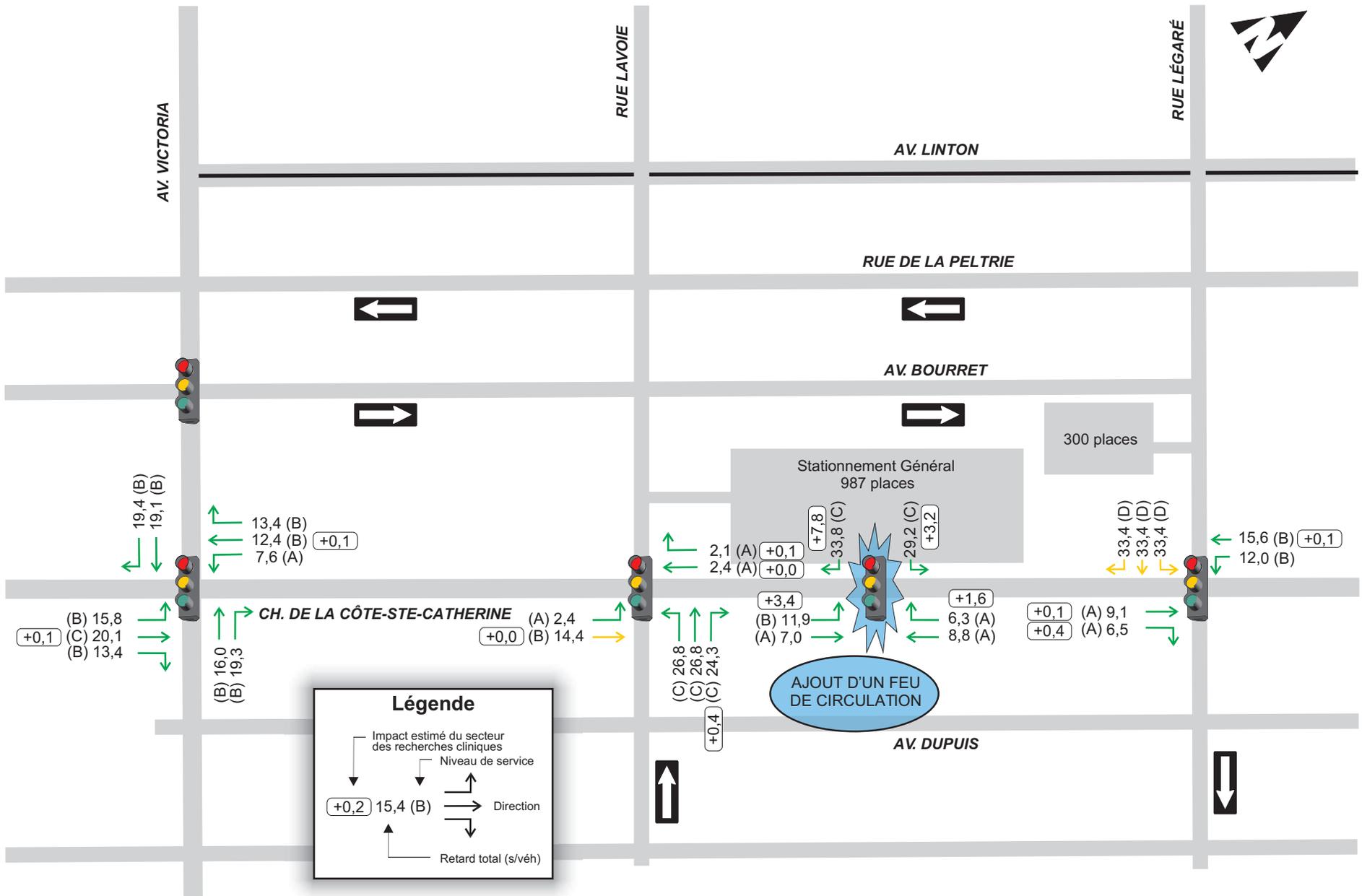
Figure 4.3

FS1_LAVAL\INGE\TRANSPOR\DOSSIER\L01224B\810FIGU\MODIF_2003-05-28\FIGURE4-3.CDR

AVIS TECHNIQUE
MISE À JOUR DE L'AGRANDISSEMENT
DE L'HÔPITAL GÉNÉRAL JUIF
MONTREAL

L01224B
Mai 2003





**CONDITIONS FUTURES DE CIRCULATION
LONG-TERME**

Heure de pointe du soir (17h00-18h00)

Figure 4.4

FS1_LAVALINGE\TRANSPORID\DOSSIER\L01224B\810FIGU\MODIF_2003-05-28\FIGURE4-4.CDR

AVIS TECHNIQUE
MISE À JOUR DE L'AGRANDISSEMENT
DE L'HÔPITAL GÉNÉRAL JUIF
MONTRÉAL

L01224B
Mai 2003





5. CONCLUSION

La situation actuelle démontre que :

- Les conditions de circulation sont relativement bonnes sur l'ensemble des chemins Côte-des-Neiges et Côte-Ste-Catherine;
- Seuls les mouvements suivants présentent des problèmes de congestion :
 - Intersection Victoria/Côte-Ste-Catherine : mouvement tout droit de l'approche Ouest à l'heure de pointe du matin;
 - Intersection Côte-des-Neiges/Van-Horne : mouvement de virage à droite de l'approche Ouest à l'heure de pointe du matin;
 - Intersection Côte-des-Neiges/Côte-Ste-Catherine : mouvement de virage à gauche de l'approche Ouest lors des deux heures de pointe.
- Les stationnements sur le site de l'hôpital sont utilisés au-delà de la capacité (utilisation de jockeys);
- Une demande non-comblée en stationnement est estimée à environ 310 véhicules actuellement;
- Très peu de places de stationnement sont disponibles sur rue;

Le secteur à l'étude offre une bonne desserte en transport en commun au site tant en métro qu'en autobus.

Selon les prévisions établies dans le plan d'immobilisation relativement à la future clientèle et selon les hypothèses de travail, les débits supplémentaires générés aux heures de pointe du réseau sont relativement faibles. Il est important de mentionner que les pointes de l'hôpital et du réseau ne coïncident pas.

Les principales conclusions se résument ainsi :

À court terme – option 2

Les constats à court terme ne sont pas modifiés, car l'ajout du secteur des recherches cliniques est prévu à long terme. Les observations faites dans le rapport de 2001 sont toujours valides et sont les suivantes :



- Les conditions de circulation sur Côte-Ste-Catherine demeurent bonnes en général;
- L'accès du stationnement général est relocalisé sur le chemin de la Côte-Ste-Catherine. Il est géré par un système de feux de circulation;
- Le nouveau feu de circulation s'intègre bien au réseau de synchronisation actuel et offre d'excellentes conditions de circulation à l'accès du stationnement général.

À long terme

Il est démontré que la superficie de 40 000 pi² du secteur des recherches cliniques a un impact négligeable sur les conclusions émises pour l'ensemble du projet d'agrandissement, sauf au niveau du nombre de places de stationnement à prévoir, qui est augmenté de 85 places. Les constats à long terme s'établissent donc comme suit :

- Les conditions de circulation demeurent relativement bonnes sauf pour le mouvement tout droit de l'approche Ouest à l'intersection Victoria/Côte-Ste-Catherine pour la pointe du matin seulement;
- Une optimisation du minutage serait nécessaire à cette intersection;
- La localisation des stationnements sur trois sites distincts permet de diluer les déplacements sur le réseau;
- À l'ultime, l'offre totale en stationnement devrait être d'environ 1 685 cases pour répondre adéquatement à la demande actuelle et future;
- Les aménagements aux accès des stationnements devront se conformer aux exigences de la Ville de Montréal.

Selon les analyses, le réseau est donc en mesure d'accueillir les nouveaux débits générés par l'agrandissement de l'Hôpital Général Juif.

ANNEXE A

DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE

ANNEXE B

**DONNÉES RELATIVES AUX DÉPLACEMENTS
GÉNÉRÉS PAR L'HOPITAL GÉNÉRAL JUIF DE MONTRÉAL
(Source : module MADGEN)**



CIMA

ISO 9001