



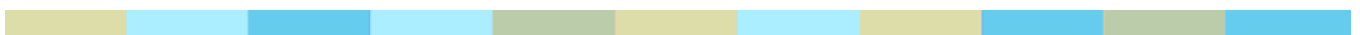
Société du Havre de Montréal



Mémoire de la Société du Havre de Montréal

Consultation publique portant sur l'implantation du
Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM)
au centre-ville

Déposé le 8 décembre 2006
à l'Office de consultation publique de Montréal



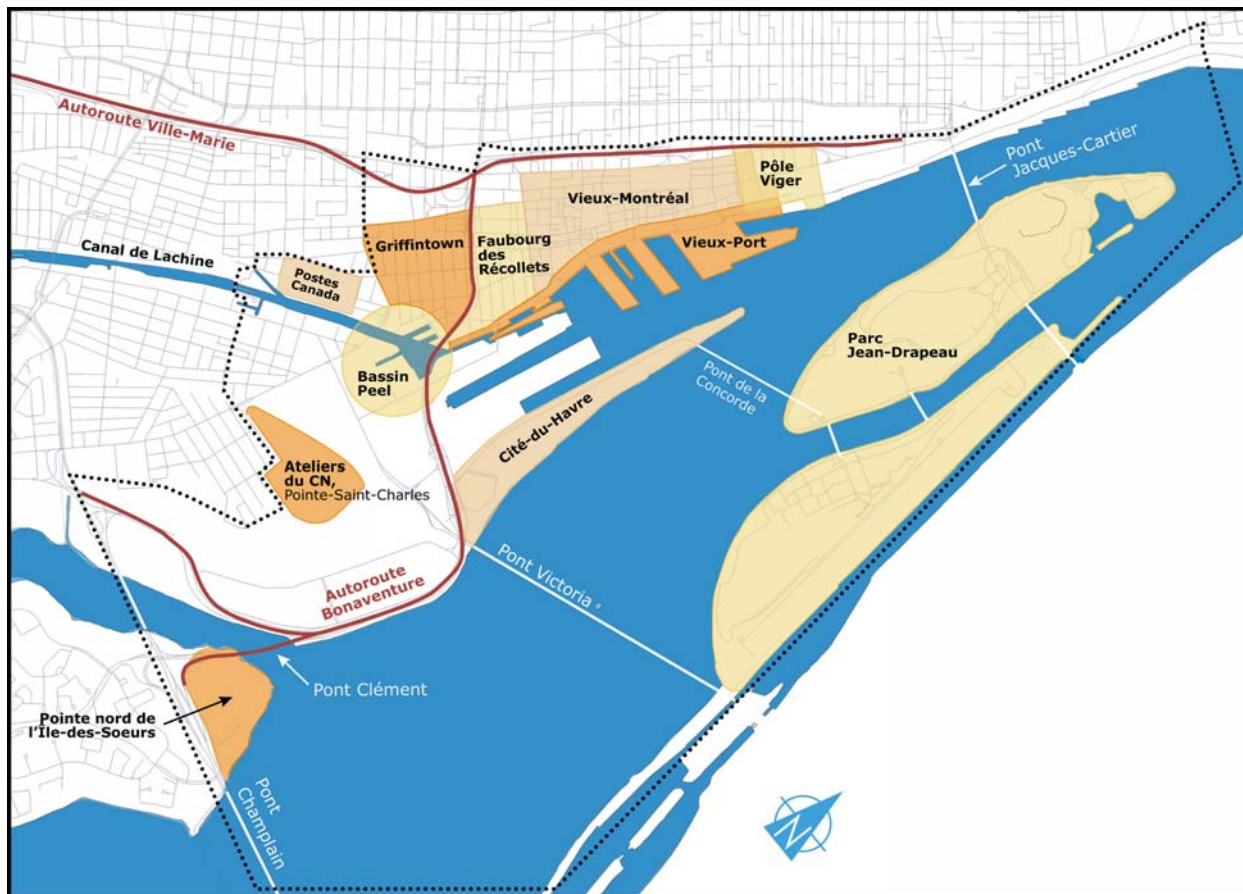
1. Introduction

Issue du Sommet de Montréal, la Société du Havre de Montréal (SHM) a pour mandat de proposer, pour le havre et les espaces urbains qui l'entourent, les grandes lignes d'un plan d'intervention concerté, assorti d'une stratégie de mise en œuvre et de financement. Au cours de la première phase de ses travaux, la SHM a rassemblé les principaux acteurs des milieux économique, institutionnel et associatif autour d'une vision commune de l'avenir du havre, dévoilée en mai 2004 avec la publication du rapport *Le havre de Montréal – Vision 2025*. Avec l'objectif de « ramener la ville vers son fleuve », cette vision s'articule autour de trois axes stratégiques :

- la réappropriation de l'espace urbain;
- la réappropriation de l'espace riverain;
- le développement urbain durable.

Le 25 avril 2006, lors d'une rencontre avec les médias, la SHM déposait son rapport final et ses recommandations quant à l'avenir du havre et invitait les trois paliers de gouvernement à procéder à la mise en œuvre de la *Vision 2025*. Le plan d'intervention proposé est accompagné d'un échéancier de réalisation et s'articule autour d'une trentaine de recommandations qui visent notamment la consolidation d'un pôle de développement dans la section est du havre et la mise en service d'un tramway.

Figure 1 : Limites du territoire d'intervention de la Société du Havre de Montréal (trait pointillé)



2. Préoccupations et suggestions

De façon globale, la SHM accueille favorablement l'initiative d'implanter le nouveau CHUM au centre-ville et reconnaît le potentiel fortement structurant de ce projet sur le plan urbain. Par sa localisation stratégique et sa contribution au développement d'un tout nouveau quartier de la santé, le futur CHUM pourrait en effet devenir le levier d'une requalification complète de la partie est du centre-ville et contribuer à l'atteinte de certains des objectifs de la *Vision 2025* du havre.

Cependant, pour devenir un tel moteur de développement urbain, le projet doit être exemplaire à tous égards, notamment en ce qui a trait à son intégration urbaine et à son inscription dans une stratégie intégrée de gestion des déplacements.

À cet égard, et considérant l'importance d'établir une véritable synergie entre le CHUM et ses secteurs limitrophes, la SHM souhaite commenter deux volets du projet qui sont directement liés au développement du havre et qui pourraient bénéficier de l'apport de la *Vision 2025* : l'établissement d'un lien vers le Vieux-Montréal et la problématique du transport et de la circulation.

1. Lien entre le Faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal

Le mandat qui a été confié à la Société du Havre de Montréal (SHM) par les trois paliers de gouvernement consiste notamment à appuyer les efforts déployés en vue de se réappropriier les espaces urbains déstructurés par la présence des autoroutes qui traversent le havre, des *no man's lands* qui éloignent la ville de son fleuve. En ce sens, la SHM accueille favorablement la venue du CHUM et du futur quartier de la santé au centre-ville, un grand projet structurant qui, dans la lignée du Quartier International de Montréal (QIM), offre l'opportunité de retisser les liens urbains brisés par la tranchée de l'autoroute Ville-Marie.

À l'heure actuelle, la présence de l'autoroute et de ses bretelles isole le Vieux-Montréal et créé un environnement compliqué et peu invitant qui décourage les cheminements piétons, particulièrement autour de la station de métro Champ-de-Mars. Le recouvrement de la tranchée et le réaménagement de la sortie Berri – Saint-Laurent, dans le cadre de la planification de l'ensemble du quartier de la santé, permettraient de remédier à cette situation tout en contribuant à l'intégration cohérente du CHUM dans son milieu bâti.

Bien que la planification détaillée du quartier de la santé soit toujours en cours, la SHM suggère d'explorer dès maintenant la possibilité de créer un lien continu dans l'axe des rues Sanguinet et Gosford. Par sa localisation et son envergure, cet axe permettrait de créer un parcours nord-sud structurant et convivial qui relierait de façon efficace et sécuritaire le Faubourg Saint-Laurent/Quartier latin, le CHUM, la place Jacques-Cartier et les Quais du Vieux-Port. Plutôt que de reporter l'étude de cette proposition à une phase ultérieure de développement du secteur, la SHM recommande donc de profiter de la venue du CHUM dans le secteur pour analyser la faisabilité du déplacement de la sortie de l'autoroute Ville-Marie et du prolongement de la rue Sanguinet dans l'axe de Gosford.

**Figure 2 : La création du lien Sanguinet/Gosford :
une formidable opportunité de réhabilitation du tissu urbain.**



« Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie face au Champ-de-Mars permet de rétablir les liens entre l'arrondissement historique et le faubourg Saint-Laurent. Le déplacement de la sortie Berri – Saint-Laurent plus en aval vers la rue Saint-Denis permet de créer un accès sécuritaire au Vieux-Montréal pour les usagers de la station Champ-de-Mars et les nombreux piétons qui accèdent au havre depuis le quartier latin.»
(Extrait du document *Le havre de Montréal – Vision 2025*)

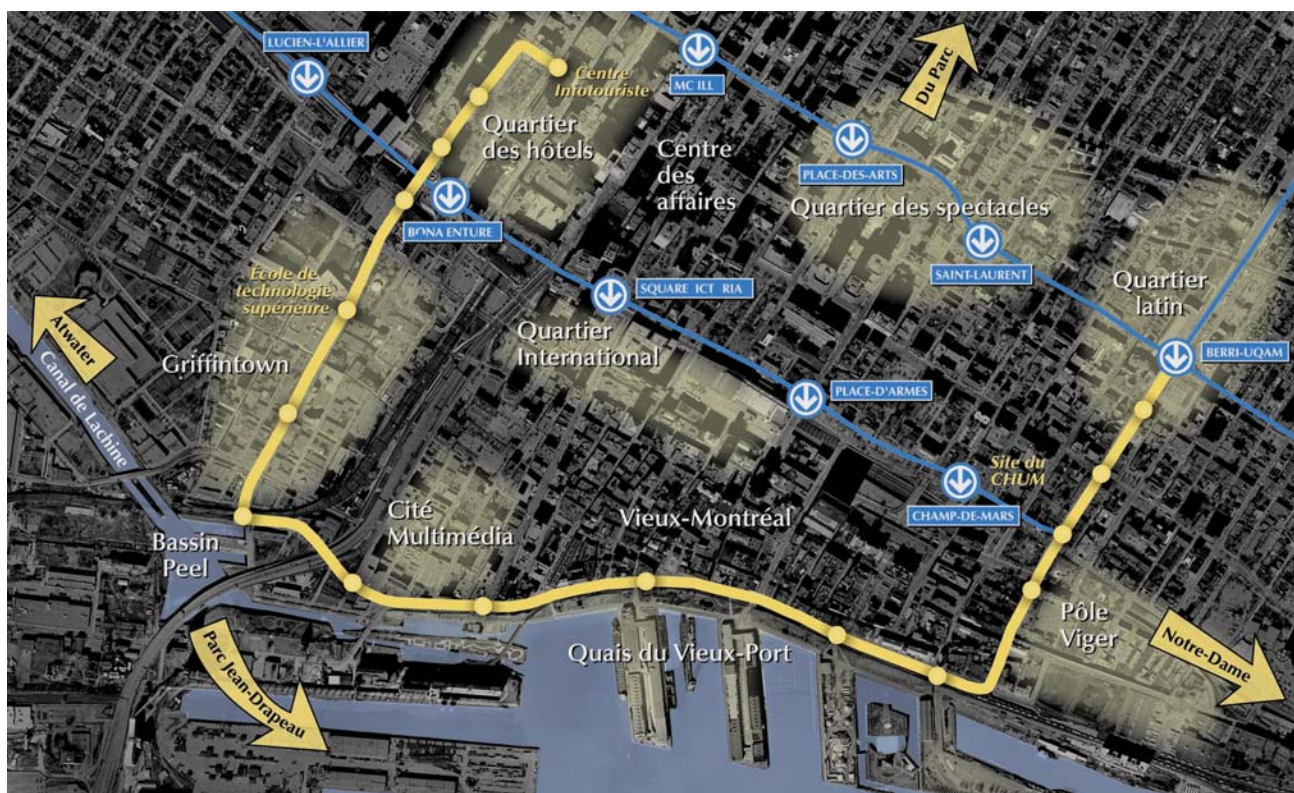
Enfin, en vue de contribuer à la mise en valeur des liens nord-sud et au développement cohérent de l'est du centre-ville, l'implantation du CHUM devrait tirer parti de la proximité du square Viger, une charnière importante entre le faubourg Saint-Laurent, le Vieux-Montréal et les projets du pôle Viger (Faubourg Québec, ancienne gare Viger, etc.).

2. Transport et circulation

Le CHUM sera un immense générateur de déplacements dont la gestion devra nécessairement s’inscrire dans le cadre d’une stratégie intégrée. En vue de minimiser les impacts négatifs du projet sur le transport et la circulation au centre-ville, des mesures devront être prises en vue de privilégier les déplacements piétons et cyclistes et d’encourager l’utilisation du transport collectif. Dans cette perspective, la mise en service du tramway du havre devient une piste de solution incontournable, qui s’inscrit dans une approche de développement durable.

La SHM propose de réaliser un projet de tramway du havre entre le square Dorchester, le bassin Peel, le Vieux-Port et le métro Berri-UQAM. En plus de contribuer à la décongestion du Vieux-Montréal et au développement récréotouristique et immobilier dans le havre, ce premier tronçon deviendrait la boucle centrale d’un plus vaste réseau à l’échelle de la ville. De plus, il pourrait être réalisé à un coût fort abordable compte tenu de l’infrastructure ferroviaire déjà en place sur une partie du parcours.

Figure 3 : Tracé proposé pour le tramway du havre



Dans le scénario à l'étude, le lien entre le Vieux-Port et la station de métro Berri-UQAM se fait le long de la rue Berri, en site propre, à une centaine de mètres du futur débarcadère d'appoint du 1000 Saint-Denis. En vue d'assurer une meilleure desserte du CHUM, ce parcours pourrait éventuellement être modifié afin que, entre les rues Saint-Antoine et René-Lévesque, le tramway circule plutôt le long de la rue Saint-Denis. Un tel service conviendrait particulièrement aux usagers du CHUM en provenance du havre ou à ceux qui sont plus enclins à utiliser les transports collectifs de surface que le métro, une catégorie d'usagers en croissance au sein de la population vieillissante.

La SHM suggère donc que la mise en service du tramway soit considérée comme une mesure qui, au même titre que l'implantation d'un programme-employeur au CHUM, pourrait contribuer à accroître la part modale du transport en commun et par le fait même à atténuer les impacts sur la circulation générés par le nouveau centre hospitalier.

3. Liens et références

SHM, *Le havre de Montréal – Vision 2025*, mai 2004 :

http://www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/ville_fleuve.htm

SHM, *Le havre de Montréal – Rapport final et recommandations*, avril 2006 :

http://www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/havre_rapport_final.htm