

Direction de l'aménagement urbain
et des services aux entreprises
5160, boul. Décarie, bureau 600
Montréal (Québec) H3X 2H9

Le 16 mars 2007

Madame Catherine Chauvin, présidente
Monsieur Joshua Wolfe, commissaire
Consultation sur le Projet de règlement P-06-044
OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL (OCPM)
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

OBJET : Réponses aux questions de la Commission

Madame, Monsieur,

Par la présente, nous désirons répondre aux questions posées par l'OCPM dans une lettre envoyée par courriel à l'arrondissement le 26 février 2007, suite à la séance de consultation publique sur le Projet de règlement P-06-044 portant sur le développement du Centre hospitalier universitaire Sainte-Justine.

CADRE RÉGLEMENTAIRE

1. Quelles sont les modifications susceptibles d'être apportées au projet de règlement P-06-044 (à la suite des commentaires de citoyens présentés en séance du conseil d'arrondissement ou lors de la consultation tenue par l'OCPM le 19 février 2007)?

L'arrondissement se propose d'apporter les modifications suivantes au projet de règlement :

- Article 9 : éliminer l'usage « laboratoire » pour le site 3.
- Article 43 : une phrase devrait être ajoutée afin de mentionner que le bruit provenant du stationnement (qui ne doit pas être audible à l'extérieur des limites du terrain) inclut celui pouvant provenir du système de ventilation.
- Après l'article 11 : ajouter un article afin d'encadrer les superficies maximales permises pour certains usages complémentaires commerciaux. L'usage « épicerie (brûlerie) » devrait également être interdit.
- Après l'article 24 : ajouter un article pour expliquer la méthode utilisée pour calculer la densité sur le site 1 (notamment la portion des stationnements qui doit être prise en compte dans le calcul, et celle qui ne doit pas l'être).
- Les articles 36 et 43 devraient être adaptés pour s'appliquer, dans le cas du pavillon prévu à la section X du chapitre V (pavillon au nord du passage Ellendale).

- Article 62 : La hauteur maximale du bâtiment devrait être ramenée de 4 à 3 étages, soit le maximum autorisé par le Plan d'urbanisme. Afin de bien répondre aux commentaires des citoyens, il pourrait aussi être judicieux de mieux encadrer la hauteur d'une éventuelle mezzanine, autorisée de plein droit.
- Des exigences de plantations minimales seront ajoutées à la section VIII du chapitre V (terrain Ellendale/McShane).
- Un article devrait être ajouté afin de contrôler le stationnement commercial prévu sous le centre du savoir afin de confiner celui-ci dans les étages inférieurs du bâtiment.

USAGES

2. Le projet de règlement permet plusieurs usages complémentaires à celui de centre hospitalier, notamment pour l'emplacement 1 (Hôpital et infrastructures connexes) et l'emplacement 2 (Laboratoire sec).

- a. Quelles sont les activités permises dans le cadre de l'exercice des usages « Épicerie », et « Studio de production » (emplacement 1), ainsi que de l'usage « Laboratoire » (emplacements 1 et 2)?

La réglementation d'urbanisme attribue des usages équivalents à chaque usage afin de définir chaque activité. Voici donc les usages équivalents à chacun de ces usages :

Épicerie		Laboratoire**	Studio de production
Aliments en vrac (épices)	Dépanneur	Laboratoire**	Compagnie de production
Aliments naturels	Épicerie	Laboratoire de prothèses**	Karaoké
Biscuiterie	Épicerie fine	Laboratoire de recherche**	Studio de cinéma
Boulangerie	Épicerie (produits importés)	Laboratoire d'orthèses**	Studio de karaoké
Boucher	Fromagerie	Laboratoire médical**	Studio de musique
Brûlerie (café)*	Fruiterie (légumes)	Laboratoire, sauf si nocif**	Studio de production
Charcuterie	Fruits et légumes	Laboratoire, sauf si dangereux**	Studio de radio
Chocolatier	Pâtisserie		Studio de télévision
Confiserie	Produits alimentaires en vrac		Studio de vidéo
Commerces de produits alimentaires	Salaison		Studio d'enregistrement vidéo
Crèmerie (sans consommation)	Tabagie		Studio production

* Cet usage équivalent ne sera pas autorisé comme usage complémentaire sur le site 1.

** Cet usage ou ces usages équivalents ne seront pas autorisés sur le site 2.

b. Est-ce que la réglementation d'urbanisme prévoit des superficies maximales pour l'exercice d'usages complémentaires, notamment pour l'usage « Épicerie »?

Non. Dans le présent règlement, tel que mentionné en réponse à la question 1, il y aurait lieu d'encadrer certains des usages complémentaires. Ainsi, les paragraphes 12°, 14°, 15°, 16°, 17°, 19°, 22° et 23° de l'article 11 ne pourront dépasser une superficie de 200 m² par établissement. L'usage « épicerie (brûlerie) » devrait également être interdit.

STATIONNEMENT ET CIRCULATION

3. Le Plan d'urbanisme de Montréal, le Plan de transport de Montréal – visions et objectifs, et le Premier Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise prévoient un certain nombre d'actions et de mesures permettant d'assurer la qualité des milieux de vie. Ces actions et mesures favorisent particulièrement l'utilisation de modes de déplacement autres que l'automobile et une gestion intégrée de l'offre en nombre de cases de stationnement sur rue et hors rue.

a. Quels sont les démarches, relevés ou bilans que l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-De-Grâce prévoit réaliser afin de réduire la circulation et le stationnement?

Le Plan d'urbanisme et le Document complémentaire contiennent des dispositions qui exigeaient que les arrondissements se dotent de mesures de contrôle du nombre d'unités de stationnement autorisé en fonction des usages en vigueur sur un site. Essentiellement, l'établissement de normes maximales vise à obliger certains arrondissements à établir des maximums de stationnement alors qu'ils n'en avaient pas, contrairement aux arrondissements de l'ancien Montréal. La réglementation de zonage de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce comporte des normes très strictes en matière de nombre maximal d'unités de stationnement. À titre d'exemple, pour un immeuble à bureau de 1 000 m² dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, il ne serait permis de fournir qu'un maximum de 10 unités de stationnement. Dans l'arrondissement de Saint-Laurent, un nombre minimum de 29 unités de stationnement serait exigé et il n'y a pas de maximum prévu à la réglementation.

D'autre part, la Direction des travaux publics reçoit, analyse et traite des demandes visant à maintenir des places de stationnement sur rue réservées aux résidents (SRRR). Ces unités réservées sont fournies de manière à répondre aux demandes des propriétaires du secteur de façon à répondre au besoin en stationnement des résidents, tout en maintenant des espaces pour du stationnement de courte durée pour d'autres clientèles, y compris celle de l'hôpital.

L'arrondissement vient de démarrer la préparation d'une étude de circulation qui devrait couvrir une partie du secteur Côte-des-Neiges. Elle pourrait aussi proposer des solutions afin de désengorger les rues et faciliter la résolution de certains problèmes de congestion et de sécurité dans le secteur.

L'arrondissement travaille à mettre en place une instance de consultation sur les enjeux reliés à la circulation, dont les mandats restent encore à préciser.

Enfin, concernant le projet spécifique du Centre hospitalier universitaire de Sainte-Justine, il est important de signaler que des mesures ont été réglementées ou sont prévues :

- Le projet envisage 1 800 unités de stationnement, alors que la réglementation pourrait permettre d'en avoir 2 800. Ce nombre est toutefois jugé suffisant pour permettre de répondre adéquatement aux besoins de la clientèle, ainsi qu'à ceux des employés (3 602 entrées en période de pointe matinale). Plusieurs de ceux-ci, qui se trouvent actuellement sur une liste d'attente, auront donc l'opportunité de se procurer une carte de stationnement, diminuant ainsi le nombre de personnes qui se stationneront sur les rues adjacentes au site de l'hôpital.
- Un nombre d'unités de stationnement pour vélos est exigé par la réglementation. Les cyclistes devraient en outre disposer d'infrastructures pour se rafraîchir après leur randonnée.
- Un nouveau carrefour doit être aménagé sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, devant l'entrée du stationnement principal, afin de mieux gérer les entrées et sorties des véhicules. Une aire d'attente doit également être aménagée sur le site afin d'éviter que ceux qui attendent pour entrer dans le stationnement viennent bloquer le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. La fluidité sur cette artère devrait s'en trouver facilitée.
- Le nouvel aménagement du débarcadère devrait également améliorer la fluidité de la circulation devant l'hôpital.
- L'institution s'est engagée à poursuivre ses efforts pour faire connaître son programme Allego et augmenter la clientèle qui l'utilise.

b. Quels sont les démarches, relevés ou bilans que les services centraux prévoient réaliser afin de réduire la circulation et le stationnement?

Un des objectifs du Plan transport en préparation est de « faciliter le stationnement des résidents dans les secteurs denses ». Le fait de doter Sainte-Justine d'un stationnement souterrain permet d'atteindre cet objectif en enlevant de la rue des véhicules qui autrement auraient stationné dans les rues.

La plan de démarrage (2005-2006) du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* comprenait une seule action touchant la circulation et le stationnement applicable à notre arrondissement, soit celle de « minimiser la circulation automobile de transit sur le mont Royal (chemins Camillien-Houde et Remembrance) ». L'expérience qui devait être menée dans le cadre de cette action, initialement prévue en 2005, a été reportée en 2006. Son bilan devrait être rendu public en mars 2007.

La seconde phase de ce plan de développement durable (2007-2009) prévoit l'ajout d'une nouvelle action, soit celle de « mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation sur des rues résidentielles où la circulation de transit, ou la vitesse, nuit à la qualité de vie des résidents. Exemples de mesures : rétrécissement de la chaussée, élargissement du trottoir, chicane, îlot circulaire, dos d'âne allongé, passage piéton surélevé, etc. ». Le plan d'action 2007-2009 sera également rendu public d'ici la fin du mois de mars 2007.

Dans un autre ordre d'idée, on peut aussi signaler qu'une étude d'opportunité, parrainée par l'Agence métropolitaine de transport, est inscrite dans son Plan triennal d'immobilisations, et vise à connaître les coûts qui pourraient résulter de l'aménagement d'une gare intermodale

sous la station de métro Édouard-Montpetit. Si cette connexion était implantée, cette option pourrait améliorer l'accessibilité à la ligne bleue du métro et potentiellement accroître les usagers du transport en commun en provenance ou en direction de Sainte-Justine.

c. Dans le cadre de la mise en œuvre de ces plans, est-ce qu'une liste des principaux parcs de stationnement hors rue est disponible ou en voie d'élaboration pour l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal et le centre-ville?

En ce qui concerne l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, une telle liste n'est pas en préparation. Cependant, l'étude de circulation en cours pourrait donner certaines informations en ce sens.

L'équipe du Plan d'urbanisme de Montréal ne possède pas une telle liste pour l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce ou le centre-ville. Quant à la disponibilité de cette information pour l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, la question des déplacements à l'intérieur de ce périmètre a été abordée à l'intérieur d'un comité de travail, et la Table de concertation sur le mont Royal n'est pas encore arrivée à un consensus.

d. Quel est le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé par la réglementation, pour les emplacements 1, 2 et 3 délimités au plan de l'annexe A du projet de règlement P-06-044?

Site 1		Site 2		Site 3	
Usages institutionnels	Min. de 1 unité par 300 m ²	Usages habitation	Aucun minimum	Usages institutionnels	Min. de 1 unité par 300 m ²
	Max. de 1 unité par 75 m ²		Max. de 1 unité par groupe de 2 chambres		Max. de 1 unité par 75 m ²
Usages commerciaux	Min. de 1 unité par 200 m ²			Usages commerciaux	Min. de 1 unité par 200 m ²
	Max. de 1 unité par 100 m ²				Max. de 1 unité par 100 m ²

4. Circulation véhiculaire sur l'avenue Ellendale

a. À quel moment, et pour quelles raisons, l'avenue Ellendale a-t-elle été fermée à la circulation véhiculaire, à l'intersection du chemin Hudson?

D'après les informations colligées, l'avenue Ellendale n'a jamais constitué une voie publique entre le chemin Hudson et l'avenue McShane. Depuis la construction de l'hôpital, cette partie de terrain a été incluse sur la propriété de Sainte-Justine pour servir, entre autres, d'espace de stationnement.

Au cadastre, l'avenue Ellendale, entre la rue McShane (anciennement connue sous le nom McKenna) et le chemin Hudson, a existé par lignes homologuées à partir de 1931. En fait, la Ville de Montréal aurait fait une réserve foncière à des fins de rues pour ce tronçon par homologation de ses lignes en 1931. Cependant, la Ville a demandé l'effacement de ces

lignes (l'abandon de sa réserve), ce qui lui fut accordé par jugement de la Cour Supérieure le 9 janvier 1952.

De plus, selon le plan et profil E-6 Côte-des-Neiges, plan produit en 1948 et révisé jusqu'en 1955, ce tronçon n'a jamais été aménagé en voie publique.

Cependant, une entrée du stationnement a existé à cet endroit pendant plusieurs décennies, mais a été fermée il y a quelques années.

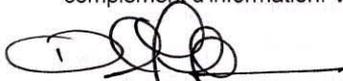
b. Quelle est la position de l'arrondissement quant à la possibilité de rouvrir l'avenue Ellendale à la circulation véhiculaire, incluant pour les situations d'urgence (sécurité incendie, sécurité publique), à l'intersection du chemin Hudson?

Nous avons sollicité l'équipe de circulation du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement afin d'approfondir cette question. Nous désirons nous assurer que l'entrée et la sortie des véhicules puissent se faire en toute sécurité, compte tenu des intersections situées à proximité, ainsi que de la topographie et de la géométrie du chemin Hudson.

c. Dans le scénario actuel, c'est-à-dire sans la réouverture de l'avenue Ellendale, quels sont les déplacements véhiculaires autorisés (livraison de marchandises, accès aux stationnements, etc.)?

Il n'y aucune restriction quant aux types de véhicules qui peuvent avoir accès à l'hôpital.

Nous espérons que ces réponses aideront la commission. N'hésitez pas à nous contacter pour tout complément d'information. Veuillez recevoir, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.



Daniel Lafond
Directeur par intérim

DL/NL/ag

c. c. : MM. Louis Brunet, chef de division par intérim – urbanisme
Jocelyn Jobidon, conseiller en aménagement – chef d'équipe (SMVTP)
Nicolas Lavoie, conseiller en aménagement