

PROJET DU CENTRE UNIVERSTAIRE DE SANTÉ McGILL (CUSM)

Dans le cadre du projet d'implantation du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et de l'Hôpital des Shriners sur le site de l'ancienne cour de triage Glen, un comité technique a été formé pour travailler à l'élaboration d'une entente cadre pour le développement du projet. A ce comité siègent des représentants municipaux des services corporatifs de la Ville (mise en valeur du territoire et du patrimoine (SMVTP) et Infrastructures, transports et environnement (SITE)), des arrondissements CDN-NDG, Westmount et Sud-Ouest, de même que des représentants du CUSM, du MTQ, de l'AMT, de la STM et de la CHQ.

L'entente cadre qui sera établie prévoiera, entre autres, la signature d'ententes complémentaires avec les divers partenaires concernés par le projet de développement pour des travaux spécifiques à réaliser en périphérie du site (ex. : CP pour les structures et emprises lui appartenant).

Durant le processus de développement de l'entente cadre et des ententes complémentaires qui en découleront, l'ensemble des préoccupations émises par les citoyens concernant l'impact qu'aura le projet sur les secteurs environnants seront prises en considération, telles que la circulation véhiculaire, le stationnement, la sécurité des piétons et tout autre aspect relié à la qualité de vie. Les considérations nécessaires seront aussi apportées en ce qui a trait aux aménagements qui devront être prévus pour les débordements du projet.

Dans cette optique, l'arrondissement CDN-NDG, en collaboration avec ses partenaires des autres services municipaux de la Ville impliqués au

projet, verront à faire les démarches et recherches nécessaires pour identifier les solutions globales les plus appropriées à mettre en place sur le territoire affecté par l'arrivée de cet équipement d'envergure régionale, afin qu'elles soient prises en considération dans l'établissement des ententes à intervenir (cadre et complémentaires).

A titre d'exemples, voici quelques éléments primordiaux auxquels l'arrondissement CDN-NDG et ses partenaires voudront qu'une attention particulière soit donnée.

1) Éviter le déversement de la circulation se destinant à l'hôpital dans les rues résidentielles locales et faciliter l'accès au réseau de rues locales pour les résidants :

- a) Le plan de desserte du réseau autoroutier sera conçu pour circonscrire la circulation de l'hôpital aux environs immédiats des accès mêmes de l'hôpital.
- b) Une solution sera recherchée par l'arrondissement et ses partenaires pour limiter l'usage excessif du chemin Upper Lachine, dans le tronçon à l'ouest de l'avenue Girouard, par la nouvelle clientèle routière se destinant à la bretelle d'entrée vers l'autoroute Décarie, direction sud. Cette solution pourrait peut-être se retrouver dans le réaménagement éventuel du carrefour du chemin Upper Lachine avec la rue Saint-Jacques.
- c) Pour éviter que l'avenue Prud'homme ne soit utilisée par la clientèle et les employés comme chemin alternatif au boulevard Décarie pour se rendre à l'hôpital, les plans de feux et leur coordination dans l'axe Décarie, voie de service de l'autoroute Décarie, devront être revus pour confiner la circulation de transit sur cette artère. L'étendue de cette révision pourrait se rendre jusqu'aux limites nord du quartier NDG. (Ceci inclut le carrefour Décarie / Côte St-Luc).

d) L'arrondissement verra à trouver avec ses partenaires une solution pour simplifier l'accès aux résidences des rues Prud'homme et Crowley en provenance de l'ouest. Parmi les scénarios envisagés à date, il y a l'ouverture du futur terre-plein sur le boulevard Décarie ou permettre les demi-tours à l'intersection Décarie / Saint-Jacques. Tout autre scénario possible sera aussi considéré.

2) Éviter tout débordement de la demande en stationnement dans les rues résidentielles qui nuirait aux besoins des résidents :

a) L'offre en stationnement prévue sur les terrains de l'hôpital devra être gérée non seulement par les responsables de l'hôpital mais en collaboration avec les responsables de l'arrondissement pour trouver le meilleur équilibre entre l'offre et la demande. Un suivi constant et attentif sera entrepris par l'arrondissement et ses partenaires à ce sujet.

b) Voir à la mise sur pied de moyens pour encourager l'usage du transport collectif et le transport actif surtout par les employés vers ce centre hospitalier déjà bien desservi par les réseaux d'autobus, de métro et de trains de banlieue pour répondre aux objectifs du plan de transport en préparation actuellement pour l'ensemble de la Ville de Montréal. L'arrondissement en collaboration avec ses partenaires mettra en oeuvre les moyens à sa disposition pour encourager ces déplacements et pour tenter de diminuer les déplacements en voiture-solo.

c) La circulation des cyclistes doit être prise en charge par la venue de ce projet pour améliorer le réseau actuel. Entre autres, des solutions doivent être trouvées par tous les partenaires impliqués pour compléter la piste cyclable du boulevard de Maisonneuve et relier de façon plus fonctionnelle et en toute sécurité le tronçon situé à l'ouest du

boulevard Décarie et le tronçon situé à l'est de l'avenue Claremont.

3) Mettre en place des mesures de protection sonore pour contrer les effets du bruit provenant du réseau autoroutier sur les citoyens résidant à proximité du site :

- a) L'arrondissement reconnaît que le secteur touché par le bruit généré par la circulation routière sur l'autoroute Décarie s'étend de la rue Saint-Jacques au sud jusqu'à l'avenue Notre-Dame-de-Grâce au nord. Une grande partie des résidants de ce secteur ont été expropriés à l'époque pour faire place à l'autoroute Décarie et les résidants demeurant sur les rues limitrophes comme, par exemple, la rue Botrel, la rue Addington et l'avenue Prud'homme subissent encore aujourd'hui les inconvénients de cette insertion. Depuis, les volumes de circulation ont augmenté faisant rehausser le niveau de bruit et la durée de ce bruit durant la journée. Avec l'arrivée de l'hôpital, une étude approfondie sera entreprise en collaboration avec le ministère des Transports du Québec pour apporter les solutions requises à cette problématique et pour corriger une situation qui dure depuis trop longtemps. La solution recherchée ne se limitera pas nécessairement à une intervention unique comme, par exemple, l'implantation de murs antibruit, mais dans la mise en place d'interventions visant à corriger la problématique dans sa globalité.

Conclusion

L'objectif visé par l'arrondissement est de minimiser les inconvénients et d'optimiser les retombées pour nos citoyens.

Le 15 juin 2005