
Consultation publique
Centre hospitalier de l'Université de Montréal
Arrondissement de Ville-Marie

MÉMOIRE DE VÉLO QUÉBEC



Le 18 DÉCEMBRE 2006

Introduction

Vélo Québec est heureux de prendre part à la présente consultation et de pouvoir commenter le projet de **CENTRE HOSPITALIER DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL**. Implanté à Montréal depuis 39 ans (1967) et actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec Association est à l'origine de nombreuses initiatives dans le domaine des aménagements cyclables et de la sécurité routière en général. Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre également la notion de « transport actif » et par le fait même toute la question des déplacements à pied et à vélo dans la ville. C'est dans ce contexte que nous participons à la réalisation du plan *Accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville* et que nous réalisons le projet *Mon école à pied, à vélo!* une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les trajets quotidiens vers l'école.

Transport actif et santé

La marche et le vélo sont des modes de transport actifs, qui contribuent à la santé de ceux qui les utilisent. Ce constat est étayé par plusieurs études, bien résumées dans le *Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise* de la Direction de santé publique de Montréal. Il est donc naturel qu'un hôpital, à plus forte raison un hôpital universitaire, prenne les mesures nécessaires pour donner l'exemple, en encourageant l'utilisation de modes de transports actifs par son personnel et ses visiteurs.

Le nouveau CHUM : une occasion à saisir

Construire un hôpital au centre-ville implique nécessairement de se pencher sur sa desserte en transport. Dans le cas du CHUM, on a immédiatement songé aux deux stations de métro et à l'autoroute Ville-Marie, qui donnent accès directement au nouvel édifice. Mais en plus du transport en commun et de l'automobile, il est essentiel de se pencher sur la marche et le vélo. En effet, des dizaines de milliers de personnes habitent à distance de marche de l'hôpital, et des centaines de milliers sont à distance de vélo. Sans compter les 300 000 travailleurs et 120 000 étudiants qui se rendent régulièrement au centre-ville, pour qui la marche ou le vélo sont des moyens de transport parmi les plus efficaces entre leur lieu de travail et l'hôpital.

Il s'agit donc d'offrir des aménagements de qualité pour une clientèle fort nombreuse. Selon les prévisions d'achalandage utilisées dans l'*Avis technique sur la circulation* produit en 2004, il y aura en effet quotidiennement au CHUM 1000 visites ambulatoires, en plus des déplacements occasionnés par 500 visiteurs et bénévoles, 5600 employés et 1700 étudiants.

Un hôpital moderne

Les documents déposés démontrent un souci d'efficacité pour les déplacements à pied à l'intérieur des édifices qui composeront le futur CHUM. Pour les cyclistes, 250 places de stationnement pour vélo s'ajouteront aux 1174 places de stationnement automobile en souterrain. Il s'agit d'une initiative intéressante, qui permettra de solutionner une partie des problèmes de stationnement à faible coût, dix vélos occupant le même espace qu'une auto.

Ces 250 places constituent toutefois un minimum, puisqu'on compte déjà plus de 200 places à l'hôpital Notre-Dame et une soixantaine à l'hôpital Saint-Luc, deux composantes du futur CHUM. Surtout qu'un stationnement souterrain, à l'abri des intempéries aura un effet attractif nettement plus grand pour le personnel que les installations extérieures actuelles. Il est donc important de prévoir comment ce stationnement pourra être agrandi afin de répondre aux besoins futurs.

Enfin, il faudra prendre en considération les besoins des visiteurs, qui stationnent pour de plus courtes périodes et préfèrent des supports à proximité de l'entrée qu'ils utilisent.

Accès à pied

Les piétons disposent de trottoirs des deux côtés de la rue dans tout le secteur. Ceux-ci sont par contre souvent trop étroits pour répondre efficacement aux besoins variés en centre-ville. L'aménagement du CHUM est l'occasion d'élargir les trottoirs des trois quadrilatères qu'occupera l'hôpital et de les aménager de façon plus efficace, comme on l'a fait dans le quartier international. On pourra si nécessaire éliminer ou déplacer en souterrain une partie du stationnement automobile sur rue.

Par ailleurs, l'accès à partir du Vieux-Montréal est présentement limité au passage pour piétons de la rue Saint-Denis et au tunnel piétonnier qui permet de franchir l'autoroute Ville-Marie. Un meilleur accès devra être développé au coin sud-ouest du CHUM.

Enfin, comme les travaux dureront plusieurs années, il sera essentiel de maintenir les trottoirs ouverts des deux côtés des rues entourant le chantier. Pour ce faire, on pourra si nécessaire aménager des corridors protégés en récupérant l'espace du stationnement automobile sur rue.

Accès à vélo

Les cyclistes peuvent déjà accéder au site grâce aux pistes cyclables de la rue Berri et du boulevard René-Lévesque. Les voies bus-vélo proposées sur le boulevard René-Lévesque à l'ouest de la rue Berri et les bandes cyclables proposées sur les rues Viger et Saint-Antoine faciliteront l'accès à partir de l'ouest. Il sera important de maintenir ces voies cyclables ouvertes pendant la durée des travaux.

Par ailleurs, la rue De La Gauchetière constitue un lien utile pour les cyclistes autant que les piétons, lien qui pourrait être renforcé par des mesures limitant la circulation automobile. Il nous apparaît essentiel de la conserver, plutôt que de la transformer en corridor intérieur.

Conclusion

L'aménagement du CHUM est l'occasion de construire un hôpital moderne, où la marche et le vélo seront intégrés comme modes de transports à part entière. On favorisera ainsi les transports actifs, qui accroissent l'activité physique tout en réduisant les nuisances que sont la pollution de l'air et celle par le bruit.