

Centre universitaire
de santé McGill



McGill University
Health Centre

Bureau de planification, redéploiement et gestion immobilière

Suivi des recommandations de la consultation de 2005 sur l'aménagement du site Glen et du CUSM

Montréal, le 5 février 2013



« La commission recommande à la Ville et au CUSM d'aménager des accès piétons plus nombreux et plus conviviaux vers le campus Glen. »

Le CUSM a retenu la recommandation de la commission, et cela se reflète dans plusieurs endroits de l'Appel de propositions pour la conception, la construction, le financement et l'entretien du site Glen. Ainsi, les principes directeurs des objectifs architecturaux, urbains et environnementaux stipulent que le partenaire privé doit favoriser l'accès au site pour les piétons. Alors que l'entrée principale du complexe se situe sur le boulevard Décarie et que plusieurs accès sont possibles sur Crowley, De Maisonneuve, St-Jacques et le chemin Glen, la planification doit également prévoir un lien pédestre futur à la rue Ste-Catherine. Qui plus est, deux liens piétonniers avec la station Vendôme sont planifiés.

Les différents accès aux bâtiments, l'entrée principale, les entrées secondaires, l'entrée de l'urgence et autres doivent être désignés distinctement et clairement, afin de bien orienter, tout en respectant les différents usagers, notamment les piétons. La planification doit également prévoir des éléments physiques permettant aux piétons d'emprunter les différents accès à l'abri des intempéries, des forts vents et de l'éblouissement direct causé par les rayons du soleil. L'optimisation de la sécurité et de l'accès universel fait aussi partie des principes directeurs. En ce sens, les différents types de circulation sont ségrégués, ce qui apporte un plus de sécurité, de fluidité et de facilité d'orientation.

L'architecture du paysage constitue une partie importante du complexe hospitalier, en privilégiant la création de places publiques, de jardins et d'allées piétonnes. La marge de recul prévue sur Décarie sera aménagée pour la circulation des piétons, tout en constituant un lieu de rassemblement, de repérage et de repos.

Voir annexe 1 pour des plans et des images.

« La commission recommande que les Shriners participent au processus visant à assurer la cohérence fonctionnelle et l'harmonie visuelle des bâtiments et des espaces du campus Glen. »

Le CUSM a mis en place la recommandation de la commission. Même si le nouvel édifice des Hôpitaux Shriners pour enfants – Canada sera implanté sur un terrain distinct de la propriété du CUSM, les planificateurs et les concepteurs des deux établissements ont travaillé de concert afin d'en assurer une intégration optimale. Certains usages accessoires tels que les stationnements et les quais de chargement seront partagés entre les deux établissements. Au fait, le CUSM et les Shriners ont convenu de servitudes réciproques quant à l'usage de leur propriété par leur partie à l'égard de la circulation des véhicules et des infrastructures souterraines. Les accès au site seront les mêmes que ceux du CUSM. Le bâtiment des Shriners et les pavillons de l'Hôpital de Montréal pour enfants du CUSM communiqueront aux niveaux S-2 et au 3^e étage.

En ce qui concerne les principes d'intégration urbaine, mentionnons-en :

- le respect, voire le renforcement du concept général développé pour le site Glen;
- l'harmonisation du gabarit et de la volumétrie avec le projet du CUSM ainsi qu'avec le quartier environnant;
- le maintien général du plan d'organisation du site du CUSM : pavillons implantés en enfilade et maintien des réseaux de circulation;
- harmonisation architecturale tout en conservant une signature spécifique pour les Shriners.



Le bâtiment des Shriners viendra se greffer à l'ensemble architectural du CUSM dans un souci dichotomique d'intégration-distinction. Le projet s'harmonisera au projet du CUSM du point de vue des matériaux utilisés, mais se distinguera par sa volumétrie et sa composition. Une plus grande transparence des façades et la volumétrie distinctive viendront affirmer le rôle différent que jouent les Shriners par rapport aux autres pavillons du site Glen.

Dans le respect des principes d'intégration prévus pour le CUSM, le bâtiment des Shriners verra à s'inscrire harmonieusement dans la continuité de la falaise St-Jacques en respectant le principe de la ceinture verte, et verra mettre en valeur les rues St-Jacques et le boulevard Décarie en structurant leur intersection.

Voir annexe 2 pour des images.

« La commission recommande à la Ville et au CUSM de garantir la pérennité de la vocation hospitalière de l'ensemble du site Glen et la continuité de sa mise en valeur, en associant Westmount aux ententes de développement. »

Le CUSM partage entièrement cette recommandation et croit en l'importance de garantir la pérennité de la vocation hospitalière de l'ensemble du site Glen. Le changement de zonage réalisé en 2005 reconnaît la fonction hospitalière de ce site, et le CUSM en fait la promotion active lors des nombreuses rencontres avec les citoyens et les partenaires socio-économiques, communautaires et administratifs des quartiers avoisinants, y compris la Ville de Westmount.

La collaboration avec la Ville de Westmount et tous les autres partenaires administratifs, socio-économiques et communautaires est essentielle au développement de ce secteur. Au fait, l'Hôpital et l'Institut neurologiques de Montréal (le Neuro) seront intégrés au site Glen dans un deuxième temps sur un terrain relevant de la Ville de Westmount. La collaboration avec Westmount se poursuit à ce sujet.

Un autre exemple de partenariat en cours est la recherche de solutions techniques pour assurer un meilleur accès piétonnier et cycliste par le Sud-Ouest. En collaboration avec la Concertation Inter-quartier, une coalition regroupant des organismes locaux des trois quartiers avoisinants, le CUSM planifie une charrette à la fin de l'hiver pour identifier des idées et solutions en vue d'un meilleur aménagement le long de la falaise St-Jacques.

Enfin, mentionnons l'acquisition des édifices situés au 5100 et 5252 De Maisonneuve pour y accueillir des espaces cliniques, administratifs, de recherche et de soutien. Ces projets sont à une phase de pré-planification, donc assujettis aux approbations ministérielles selon les normes et lois en vigueur.

« La commission recommande aux responsables des interventions routières d'éviter qu'à la sortie souterraine du CUSM, les véhicules croisent le trafic venant de l'autoroute Ville-Marie ou de la rue Saint-Jacques, par exemple en prolongeant la sortie souterraine jusqu'à la rue Pullman. »

Le CUSM a retenu cette recommandation et a étudié différents scénarios pour sécuriser la sortie des véhicules par l'accès Saint-Jacques et la possibilité d'un accès souterrain via Pullman. La proposition du tunnel est très complexe à réaliser et particulièrement onéreuse notamment à cause de la nécessité d'expropriations et de la pente trop accentuée du tunnel.



Le CUSM a donc retenu l'option du déplacement de l'entrée de service plus à l'est, pour sécuriser la sortie des véhicules par cet accès. Avec le nouveau projet de l'échangeur Turcot, cet accès au CUSM se fait sous la bretelle, en évitant ainsi le croisement avec le trafic de l'autoroute Ville-Marie en optimisant le croisement avec la rue St-Jacques.

« La commission recommande au CUSM et à la Ville de réétudier la possibilité d'aménager une autre entrée publique avec un passage à niveau à l'avenue Claremont. »

Le CUSM a tenu compte de cette recommandation et a réalisé des études d'impact sur la circulation autour du site Glen. La faisabilité du concept d'accès par l'avenue Claremont a été incluse dans ces études. Les conclusions de ces études sont résumées en ce qui suit.

D'abord, l'aménagement d'un accès public véhiculaire à cet endroit est difficile à réaliser, car le dégagement vertical entre la voie ferrée et le métro est trop restreint pour permettre la création d'un lien public. Cette option créerait une dépression entre De Maisonneuve et Claremont, qui rendrait la gestion de la circulation trop complexe.

Deuxièmement, l'option d'un passage à niveau comme à l'intersection Elmurst et Sherbrooke a aussi été rejetée pour des raisons de sécurité et de fluidité de la circulation.

Troisièmement, on a considéré la réalisation d'un tunnel dans l'axe de l'avenue Claremont qui aurait passé entre la voie du Canadien Pacifique et le métro pour rejoindre l'enceinte de l'hôpital. Ce tunnel aurait eu une pente de 6 %, pour passer du niveau actuel du boulevard De Maisonneuve vers le passage entre le métro et le train, et le dégagement maximal possible aurait été de 3,6 mètres, en limitant ainsi le passage de certains véhicules.

Enfin, le déplacement de cet accès plus à l'ouest ne permet pas d'avoir le dégagement horizontal suffisant pour arriver au niveau de De Maisonneuve sans augmenter la pente de la rampe et l'obligation de créer une nouvelle intersection.

Dans les deux derniers cas, l'entretien de la forte pente suppose des coûts élevés, en s'ajoutant aux risques pour la sécurité de la circulation. Les contraintes de circulation seraient importantes, non seulement à cause du dégagement réduit, mais aussi à cause du changement nécessaire de l'intersection De Maisonneuve/Claremont/Sainte-Catherine, avec l'ajout d'une cinquième branche, en pente et avec une visibilité restreinte, qui soit connectée au tunnel. Par ailleurs, le dégagement du tunnel et l'arrivée dans le sous-sol de l'hôpital limiteraient l'utilisation de cet accès à une certaine catégorie d'usagers et certains véhicules d'urgence.

Pour conclure, l'aménagement d'une entrée publique à l'avenue Claremont a été considéré à risque pour la sécurité et la fluidité de la circulation, ainsi que son entretien notamment dans la saison froide, à cause de la forte pente.

Par contre, le CUSM a retenu le besoin de fluidisation de l'accès de ce côté du site Glen, donc a planifié la réalisation de deux liens piétonniers avec la station intermodale Vendôme. Le premier lien est complété et le second est intimement lié au projet du second édifice Vendôme qui est à l'étude avec les partenaires des transports.



« La commission recommande au CUSM de mettre en œuvre les meilleures pratiques de développement durable dans tous les aspects du projet hospitalier, de sa conception jusqu'à sa gestion à long terme. »

En tant qu'établissement de santé promouvant et mettant en place les meilleures pratiques de développement durable (certifications BOMA et Conseil du bâtiment durable du Canada pour certains des actuels sites, nombreux prix pour les projets d'économie énergétique, etc.), le CUSM a accordé une importance particulière aux spécifications de développement durable incluses dans l'entente de partenariat pour la réalisation du site Glen. Ainsi, le complexe doit recevoir la certification LEED Argent tant pour sa conception et construction, que pour son exploitation. L'entente de partenariat stipule également que la certification LEED Argent doit être mise à jour pendant la durée d'exploitation par le partenaire privé, soit à 8, 13, 18, 23 et 28 années après la date de réception provisoire globale.

Voici un résumé des mesures LEED prévues pour le site Glen :

- **Aménagement écologique du site**
 - densification urbaine;
 - accès accru aux transports en commun (métro, autobus, trains de banlieue);
 - stationnement pour bicyclettes et douches pour cyclistes;
 - stationnement intérieur pour réduire les îlots de chaleurs;
 - réduction de la pollution lumineuse;
 - entretien écologique extérieur;
- **Gestion efficace de l'eau**
 - réduction de la consommation de l'eau potable d'au moins 30 % (robinets et toilettes à débit restreint);
 - aménagement paysager sans utilisation d'eau potable et avec plantes indigènes;
- **Énergie**
 - optimisation de la performance énergétique;
 - des toitures blanches contribueront à la réduction des îlots de chaleur et à la réduction des coûts d'énergie;
- **Matériaux et ressources**
 - récupération et recyclage des débris de construction (au moins 75 %);
 - l'utilisation des matériaux régionaux (au moins 20 %);
 - l'utilisation des matériaux recyclés;
- **Qualité des environnements intérieurs**
 - éclairage naturel et vues sur les espaces verts;
 - jardins, terrasses et espaces de repos;
 - utilisation des matériaux à faible émission (peintures et enduits, adhésifs et produits d'étanchéité, bois composite et adhésifs pour stratifiés, etc.) pour assurer une bonne qualité de l'air intérieur;
 - plan de gestion de la qualité de l'air intérieur pendant les phases de construction et de pré-occupation des bâtiments pour prévenir des problèmes de qualité de l'air provenant de la construction.

Suivi des recommandations de la consultation de 2005 sur l'aménagement du campus Glen et du CUSM

Annexe 1

Réf : « La commission recommande à la Ville et au CUSM d'aménager des accès piétons plus nombreux et plus conviviaux vers le campus Glen »

CIRCULATIONS ET SURFACES - Plan



DISTANCE DE MARCHÉ

CUSM	Entrée enfants	Entrée adultes
Avenue Crowley et boulevard Décarie à la porte du CUSM	170 mètres (560 pieds)	230 mètres (755 pieds)
Arrêt bus boulevard Décarie près de l'entrée sud du CUSM	85 mètres (280 pieds)	200 mètres (655 pieds)
Du quai de métro à la porte du CUSM	275 mètres (900 pieds)	275 mètres (900 pieds)
De l'édicule menant au métro à la porte du CUSM	120 mètres (395 pieds)	120 mètres (395 pieds)

LÉGENDE

	Sentier en poussière de pierres
	Trottoir en béton
	Surface en pavés de béton préfabriqués
	Surface en grillage métallique
	Direction de la circulation véhiculaire
	Piste cyclable ville de Montréal
	Interface piste cyclable ville de Montréal et CUSM
	Piste cyclable CUSM
	Support à vélo extérieur : 150 unités
	Support à vélo intérieur : 175 unités Blocs F et G

PLAN D'ENSEMBLE



PERSPECTIVE - Place d'accueil et esplanade



Suivi des recommandations de la consultation de 2005 sur l'aménagement du campus Glen et du CUSM

Annexe 2

Réf : « La commission recommande que les Shriners participent au processus visant à assurer la cohérence fonctionnelle et l'harmonie visuelle des bâtiments et des espaces du campus Glen »



PERSPECTIVE - Place d'accueil et esplanade





Vue depuis l'intersection de la rue Saint-Jacques et du boulevard Décarie



