

## EXTRAIT DU COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU COMITÉ CONSULTATIF D'URBANISME TENUE LE 8 FÉVRIER 2005

### 4. MUHC

Les personnes suivantes se sont jointes à la réunion :

1. Monsieur Jean Dufresne, Planificateur en chef CUSM ;
2. Monsieur Pierre Major, CUSM ;
3. Monsieur Marc Perreault, Urbaniste, Daniel Arbour & Associés ;
4. Monsieur Daniel Robert, Ministère des Transports du Québec ;
5. Monsieur Luc Couture, Dessau-Soprin ;
6. Monsieur Claude Létourneau, architecte, Lemay nbb.

M. Létourneau, architecte, a présenté la vision conceptuelle du projet et le concept architectural : Les services ambulatoires constituent le premier bandeau de bâtiments, accessible du côté nord du site par le réseau souterrain du transport en commun et par un tunnel piétonnier aménagé dans l'axe de l'avenue Claremont ; Les soins hospitaliers sont localisés au centre du site, au cœur du centre universitaire ; la recherche se trouve localisée dans un complexe linéaire au sud du site.

Il a noté que les hauteurs ont été réduites et que la superficie totale est inférieure d'environ 45,000 m<sup>2</sup> par rapport au projet soumis en 2002. Le complexe hospitalier comprendra 500 lits, un stationnement intérieur pour approximativement 2,500 voitures et environ 120 unités de stationnement extérieur. Il a noté qu'aucune construction n'est proposée à l'intérieur des limites de Westmount à l'exception d'un accès secondaire vers le chemin Glen avec accès restreint réservé aux véhicules d'urgence.

Une discussion s'ensuit sur les points suivants :

- **Accès secondaire** : Bien qu'aucune construction ne soit planifiée dans l'immédiat sur le territoire de Westmount, et que l'accès proposé soit identifié comme « secondaire », Mme Marks a souligné qu'advenant la construction de pavillons futurs, il ne serait pas acceptable que ce chemin secondaire avec accès restreint soit transformé en accès public. Elle a souligné la proximité du tunnel Glen, la pente prononcée du chemin Glen et les enjeux de sécurité pour la circulation véhiculaire.
- **Localisation des panneaux de signalisation** : La localisation des panneaux de signalisation a été brièvement discutée. Il a été convenu que la proposition sur le réseau local devra être travaillée de concert avec la division transport des services centraux. Mme Marks a souligné que les panneaux de signalisation ne doivent pas guider le public vers l'accès secondaire Glen qui ne pourra être utilisé.

#### 4. MUHC (Suite)

- **Traitement architectural des façades orientées vers le nord** : M. Létourneau a indiqué que les façades orientées vers le nord seront traitées principalement en maçonnerie. Le Comité est préoccupé par l'impact visuel qui en résulterait sur les quartiers résidentiels situés au nord, et souligne l'importance d'introduire un pourcentage raisonnable de fenêtres afin d'articuler les façades orientées vers le nord.
- **Tunnel piéton/cyclistes** : Des questions sont soulevées quant au tunnel projeté dans l'axe de la rue Claremont. La probabilité que les usagers utilisent ses abords comme zone débarcadère et les problèmes potentiels de sécurité résultant du tracé de l'avenue Claremont et de la rue Ste-Catherine qui s'y rattachent ont été discutés. L'équipe du CUSM s'engage à étudier le problème.

Le plan de transport a ensuite été présenté par M. Robert du Ministère de Transport du Québec, et par M. Couture, de Dessau Soprin. Finalement, M. Marc Perreault, urbaniste, a présenté une analyse des impacts socio-économique.

Les invités ont quitté la réunion. Les commentaires suivants ont été notés :

1. Le Comité note que l'accès secondaire du chemin Glen sera réservé aux véhicules d'urgence et que son accès sera restreint par des barrières. La largeur de la voie d'accès doit être minimale. Le Comité note qu'en raison de la topographie naturelle du chemin Glen, toute proposition visant à rendre cet accès public ne serait pas acceptable pour des raisons de sécurité. Sa vocation en tant qu'accès secondaire doit être maintenu même lors des phases d'expansion future.
2. Le Comité réitère que tous les efforts devraient être dirigés afin de préserver la topographie et le caractère naturel de l'escarpement le long du chemin Glen. Des coupes longitudinales et transversales à travers le chemin proposé et des plans détaillés doivent être soumis.
3. Des plans de paysagisme complets de la partie située à Westmount doivent être soumis.
4. Le Comité suggère que le design de la voie d'accès public au nord du site soit étudié afin de considérer la possibilité d'intégrer un rond point à l'extrémité de la voie d'accès public. De plus, une signalisation adéquate devra être installée indiquant clairement la sortie principale officielle du site afin d'éliminer toute confusion.
5. Le principe qui veut que l'on poursuive le quadrillage des rues dans l'axe nord-sud devrait être développé davantage afin de dégager les corridors de vues des avenues Grey, Vendôme, Marlowe et Northcliffe.
6. Le traitement architectural des façades orientées vers le nord devrait inclure une proportion raisonnable de fenêtres par rapport à la surface de maçonnerie et une modulation intéressante afin de briser les volumes et la linéarité de l'ensemble.

#### **4. MUHC (Suite)**

7. Le design de la piste cyclable doit être soumis. Le Comité suggère qu'une piste à deux sens réservée pour les cyclistes soit aménagée du côté ouest de la Glen afin d'éviter les interruptions causées par les entrées véhiculaires existantes localisées du côté est.
8. Compte tenu qu'il est prévu que 19% des usagers proviendront de l'autoroute 20 en direction est, le Comité recommande que le design de la sortie Sherbrooke de l'autoroute Décarie, direction nord, soit étudié afin de faciliter la transition entre l'autoroute 20 et ladite sortie. Une question a été soulevée quant à la possibilité de simuler l'impact sur la circulation véhiculaire advenant un blocage majeur du réseau routier supérieur.
9. Le Comité est favorable à un amendement au zonage pour un usage « hôpital » avec un accès restreint, limité aux véhicules d'urgence. Il est noté qu'il n'y a aucune construction immédiate prévue à Westmount pour l'instant. L'implantation du développement futur n'a pas été discuté et devra faire l'objet d'une nouvelle soumission.