

Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Projets de règlement P-05-035 et P-04-047-2

**Projet Campus Glen
du Centre universitaire de santé McGill (CUSM)**

commentaires du

Mouvement Au Courant¹

Conception de moindre impact

Sous la rubrique du dite « Développement durable »² nous sommes heureux de lire que:
« ... les établissements de santé doivent reconsidérer les répercussions qu'ils ont sur l'environnement et réduire les impacts négatifs qu'ils produisent dans l'environnement et sur la santé humaine. »

et plus spécifiquement, de lire que le CUSM avait:

« ... l'intention de concevoir et de construire le projet pour être significativement plus écoénergétique que les standards reconnus. La gestion de l'eau et les mesures de contrôle énergétique, du même que l'emplacement du terrain Glen qui favorise l'usage des transports en commun et la bicyclette, sont censés contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre reliées au projet. »

Est-ce que les actions du CUSM jusqu'ici sont à la hauteur de ses intentions? Regardons un enjeu important, le stationnement.

Stationnement

La détermination du nombre de places de stationnement représente une étape importante dans la conception du campus Glen du CUSM. Une décision tôt dans la planification est nécessaire puisque le stationnement forme le sous-sol des bâtiments des premières phases du projet. Plus la conception avance, plus il sera difficile de changer le nombre de places.

Nous reconnaissons que bon nombre des clients, en particulier, du CUSM aurons besoin d'un transport par automobile, ce qui génère un besoin de stationnement. Cependant, s'il existe une vraie volonté de la part du CUSM de réduire la dépendance généralisée sur l'automobile, il devrait examiner tous les moyens de réduire la demande de stationnement et doser l'offre en conséquence. Il faut résister la tentation d'ajouter un « coussin » de places supplémentaires et surtout le CUSM ne devrait pas viser le stationnement comme une source de revenu.

¹ Le Mouvement Au Courant est un groupe de bénévoles, fondé en 1989, avec deux grands buts; premièrement de veiller à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles, et deuxièmement de promouvoir la participation publique dans les processus décisionnels.

² Réponse Q. 3 dans *Réponses complémentaires du 7 juin 2005* ... doc. 3.20, pp. 3, 4

Il faut reconnaître de plus qu'un conducteur décide de voyager par voiture uniquement s'il est assez bien assuré de trouver un stationnement à sa destination.

Pour nous, fonder les besoins en stationnement sur l'offre des hôpitaux actuels est trop passif est va à l'encontre de l'intention exprimé ci-haut. Le service en transport en commun du site Glen est exceptionnel et le CUSM doit exploiter cet avantage au maximum. Nous suggérons donc que le CUSM, comme témoin de son souci pour la santé et pour l'environnement exprimé plus haut, élabore et présente pour considération un plan agressif de réduction de la dépendance sur l'automobile. En voici quelques éléments:

- **Incitations pour le transport actif, notamment par vélo:**

- assurer des liens convenables et sécuritaires avec les tronçons de piste cyclable actuels sur le boulevard de Maisonneuve;
- aménager le lien pour vélo avec la rue Glen (rue de Courcelle);
- assurer l'accès convenable à chaque pavillon par la piste cyclable sur le site;
- fournir de stationnement pour vélos près de l'entrée de chaque pavillon;
- fournir de stationnement intérieur, convenable et sécuritaire, pour les vélos des employé(e)s;
- fournir des casiers et des douches près du stationnement pour les employé(e)s;
- assurer des liens piétonniers sécuritaires et convenables en toutes saisons;
- assurer des liens par chaise roulante sécuritaires et convenables en toutes saisons;
- promouvoir l'accessibilité aux stations de métro par chaise roulante.

- **Encouragement à utiliser le transport en commun:**

- incitation pour l'achat des cartes mensuelles à rabais*;
- supporter les demandes des sociétés de transport en commun pour un traitement fiscal égal pour les titres de transport en commun et les frais de stationnement;
- travailler avec la STM pour rimer les heures de travail avec les horaires d'autobus;
- assurer l'accès sécuritaire et convenable en tous temps au service de taxis.

* convaincre la Société de transport de Montréal (STM) d'adopter le programme « L'abonne BUS » du Réseau de transport de la Capitale (RTC) de la communauté urbaine de Québec qui offre 10% de réduction sur l'achat de 12 cartes mensuelles par année par déduction de salaire.

- **Réduction de la dépendance sur l'automobile**

- éducation et sensibilisation sur les nuisances associées à l'automobile, notamment quant aux impacts des émissions sur la santé publique locale et planétaire;
- assurer que les employés paient le plein coût de stationnement;
- encourager le covoiturage en fournissant:
 - un service de jumelage des conducteurs / passagers;
 - un service de transport en cas d'urgence pour les passagers en covoiturage;
 - du stationnement privilégié;
- fournir gratuitement quelques places de stationnement très facile d'accès pour des voitures partagées (Communauto).

Lors des audiences, en ce qui concerne le nombre de places de stationnement, nous avons appris que: « ... *ce qui est fournir par [le site Glen de] l'Hôpital équivaut au double de ce qui serait exigé par la réglementation d'urbanisme.* »³

Nous recommandons donc que le nombre maximal de places de stationnement permis serait de 1 250, soit la moitié du nombre demandé. En misant sur le plan de réduction de la dépendance sur l'automobile mentionné ci-haut, nous croyons que 1 250 places seraient plus qu'adéquates. En outre, les 25 millions de dollars ainsi économisés en coûts de construction⁴ seraient disponibles pour financer le plan de réduction de la dépendance sur l'automobile.

Évaluation environnementale

L'exemple du volet stationnement a mis en évidence l'écart entre la parole et l'action. À ce point dans le processus de planification il y a très peu d'information sur les autres aspects de conception, construction et opération du campus Glen. A notre avis un projet de cette envergure devrait être le sujet d'une étude d'impact sur l'environnement et d'une évaluation environnementale, afin de mesurer les bons intentions du promoteur. En effet, l'évaluation environnementale est reconnue par le gouvernement comme un outil de sage planification:

L'évaluation environnementale : un instrument pour le développement durable⁵

En raison de sa nature préventive, l'évaluation environnementale est un véritable exercice de planification du développement visant à assurer la durabilité de l'utilisation des ressources et du territoire. Elle permet, avant même la réalisation de projets de développement, de considérer, d'analyser et d'interpréter l'ensemble des facteurs qui exercent une influence sur les écosystèmes, les ressources et la qualité de vie des individus et des collectivités. De plus, en accordant une large place aux mécanismes d'information et de consultation du public, tels que l'audience publique et la médiation environnementale, l'évaluation environnementale au Québec s'appuie sur les valeurs des individus, des groupes et des collectivités. C'est ainsi que les projets sont mieux conçus et que leurs impacts, tant sur le milieu humain que sur le milieu biophysique, sont limités au maximum.

Nous appuyons donc la demande de STOP dans son mémoire⁶ pour une étude d'impact sur l'environnement suivie des audiences publiques en bonne et due forme.

27 juin 2005

John Burcombe

³ M. Gilles Galipeau, transcription du 11 mai 2005, doc. 5.1, p. 32, ligne 1242

⁴ Coût d'un case de stationnement: « de 20 000 \$ à 25 000 \$ » (Transcription 12 mai 2005, doc. 5.3, p. 4, ligne 153).
1 250 x 20 000 = 25 M\$

⁵ http://www.gouv.qc.ca/Vision/Territoire/Environnement_fr.html

⁶ Document 7.12