

ÉTAT DE SITUATION

**Choix du site pour le futur CHCD
du sud de la région de Lanaudière**



RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX
LANAUDIÈRE

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE RÉGULIÈRE DU COMITÉ ADMINISTRATIF
DE LA RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE LANAUDIÈRE
TENUE LE 18 FÉVRIER 1997

RÉSOLUTION
NO RRLCE 96-446

MAINTIEN DU CHOIX D'UN SITE POUR LE FUTUR CHCD DU SUD
DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE

CONSIDÉRANT le mandat dévolu à la Régie régionale de Lanaudière par le Ministre de la Santé et des Services sociaux, relativement au fait de lui faire une recommandation sur le choix d'un emplacement pour le futur CHCD du sud de Lanaudière;

CONSIDÉRANT le fait que la Régie régionale de Lanaudière a mené à terme la demande du Ministre, qu'un ou d'autres site(s) soit (ent) évalués par le Service d'expertise et de normalisation du MSSS;

CONSIDÉRANT que le site no. 5 de Charlemagne a été évalué une première fois par le SEN, et une seconde fois, suite à des représentations des instances touchées;

CONSIDÉRANT la décision de la Régie régionale de conserver le même périmètre de recherche d'un site potentiel;

CONSIDÉRANT la participation efficace des membres du comité tripartite (MSSS - Régie régionale de Lanaudière - Centre hospitalier Le Gardeur) et leur recommandation à cet effet;

CONSIDÉRANT les travaux du sous-comité du Conseil d'administration de la Régie régionale de Lanaudière et ses recommandations à cet effet;

CONSIDÉRANT que tous les groupes concernés par le dossier du choix d'un site pour le futur hôpital du sud de Lanaudière ont été rencontrés et ont pu faire valoir leur point de vue;

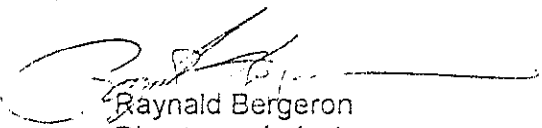
CONSIDÉRANT la recommandation unanime des membres du sous-comité du conseil d'administration sur le choix d'un site pour le futur CHCD du sud de Lanaudière;

EN CONSÉQUENCE, sur proposition dûment faite par monsieur Maurice Bourassa et appuyée par monsieur Gaétan Thibaudeau, **IL EST UNANIMEMENT RÉSOLU:**

DE MAINTENIR le choix déjà suggéré par le conseil d'administration à l'effet de recommander au Ministre le site 3 (terrains 3.1 et/ou 3.2) se trouvant dans la ville de Lachenaie, à l'intersection des autoroutes 40 et 640, dans la MRC des Moulins;

DE DEMANDER au MSSS de procéder à l'engagement des professionnels pour la phase concept, plans et devis et à l'acquisition d'un terrain de 120 000 m², dans les limites du site n°3.

COPIE CONFORME


Raynald Bergeron
Directeur général
Le 19 février 1997



**Commentaires et précisions sur les
documents produits par la ville de
Charlemagne**

**relatifs au choix de site pour le futur
CHCD sud - Lanaudière**

Préparé par: Salem Aliche, ingénieur
Kathleen Laliberté, architecte

le: 14 février 1997

TABLE DES MATIÈRES

1. DEMARCHE POURSUIVIE.....	2
1.1 Procédure.....	2
1.2 Objectif poursuivi	2
1.3 Références.....	4
2. COMMENTAIRES SPECIFIQUES.....	5
2.1 Caractéristiques physiques	5
2.2 Environnement social et urbanistique.....	6
2.3 Critères environnementaux.....	9
2.4 Réglementation.....	10
3. NOTES REVISEES.....	11
4. CONCLUSION.....	12
 ANNEXES:	
- Localisation des 5 terrains	
- Terrains #3.1, 3.2 et 5	

1. Démarche poursuivie

1.1 Procédure

L'analyse de choix de site pour les terrains #1, 2, 3.1 et 3.2 a été réalisée au printemps 1995; la demande pour le terrain #5 est survenue 1 an et demi plus tard soit en décembre 1996.

Voyons comment s'est effectué le processus.

Le 1^{er} mars 1995, Monsieur Marc Paradis, directeur de la Construction à cette époque, assistait à une réunion d'un comité MSSS Régie sur l'implantation d'un hôpital dans la région Sud de Lanaudière; ce comité devint par la suite un comité tripartite, MSSS - Régie - Établissement. À cette réunion fut décidé de créer un sous-comité « Choix de site pour le choix d'un terrain pour le futur hôpital ».

À son retour, M. Paradis confia le mandat à MM. Salem Aliche, Jean Bourassa et Mme Kathleen Laliberté comme soutien professionnel au sous-comité. Le 15 mars ceux-ci rencontrèrent des intervenants de la Régie, MM. Daniel Leblanc et Benoit Thibault. M. Jacques Ménard, également de la régie, se joignit à eux lors des autres rencontres. Plusieurs réunions eurent lieu de même que des visites aux sites.

Le mandat qui fut confié était le suivant:

- recommander un choix de terrain,
- valider la superficie nécessaire,
- établir la valeur du terrain,
- faire toutes les études requises.

C'est ainsi que fut exécutée la commande pour le compte de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Lanaudière qui, par l'entremise du comité tripartite, devait éventuellement recommander son choix au Ministre.

1.2 Objectif poursuivi

On nous reproche de ne pas avoir été objectif: - «interprétations erronées, discutables... ». Notre objectif était de répondre à un besoin soit celui de trouver le meilleur terrain pour l'implantation d'un hôpital dans le sud de Lanaudière et par conséquent, offrir un meilleur service à la population. Nous allons maintenant vous faire part de l'analyse que nous avons effectuée.

1.2.1 Type d'analyse

La conception, la réflexion et la confection de la grille d'analyse a été le fruit d'un travail d'équipe de professionnels MSSS\Régie suite à de multiples séances de travail.

La grille est la résultante d'une sommation de critères applicables à l'époque pour tous les terrains à l'étude. L'importance accordée à un critère par rapport à un autre a été débattu par les intéressés pour sortir une grille ayant des fondements objectifs et permettant la comparaison.

Rappelons le contexte: quand la Régie de Lanaudière nous a demandé notre expertise, on nous présentait 4 sites qui à eux seuls pouvaient contenir plusieurs terrains. Nous avons donc dû déterminer nous-mêmes des limites de terrains spécifiques pour les fins de l'analyse.

Nous avons procédé au meilleur de notre connaissance et en faisant des délimitations qui permettraient le meilleur emplacement possible pour le futur hôpital. Par exemple, nous n'avons pas placé les terrains 3.1 et 3.2 près de l'autoroute; puisqu'il y aurait probablement un jour une bande d'expansion commerciale autour d'un tel équipement, ce qui était tout à fait plausible à cette étape. Pour les terrains 1 et 2, cela a été plus difficile à cause de la proximité de la rivière Mascouche pour l'un et de la zone agricole pour l'autre; mais nous pouvions aussi prévoir certains développements à proximité.

1.2.2 Pondération

Tous nos terrains semblaient identiques à première vue et pourtant il fallait trouver une façon d'en recommander un. C'est de là qu'est venu notre pondération. Les critères A4, A2, D1 et B1 semblaient pour nous les seuls critères qui permettraient de déterminer des différences entre ceux-ci. Ils furent discutés avec les représentants de la Régie et le consensus fut obtenu. Donc il est vrai de dire que la pondération la plus élevée fut donnée pour le critère qui avait le plus d'importance et ainsi de suite.

Nos estimations se sont avérées exactes car après que les notes furent accordées pour les 4 terrains évalués, celles-ci nous ont permis d'établir des différences de 45 points pour A4 et D1, de 37,5 points pour A2 et de 18 points pour B1; dans ce cas, la différence était moins qu'escomptée mais nous ne pouvions la connaître avant d'avoir fait tout l'exercice.

La première analyse a été effectuée au printemps; le rapport fut remis en juin 1995. La demande d'étude pour le terrain #5 est survenue en décembre 1996. Nous n'avons pas cru bon de réviser la méthode pour des considérations d'équité envers les autres sites afin de ne point fausser le processus.

Parlons maintenant des coûts qu'on nous reproche d'avoir oublié.

1.2.3 Coûts d'acquisition du terrain

Au moment où nous avons effectué la première analyse, les terrains n'étaient pas formellement à vendre; nous ne pouvions donc tenir compte de cette donnée à cette étape. De plus, au 1^{er} paragraphe, page 39 de notre 1^{re} étude, on explique pourquoi on ne pouvait différencier les sites de façon démarquée advenant un changement de zonage des terrains 1 et 2.

Pour ces raisons, le coût n'a pas été retenu comme un critère de sélection mais nous savions très bien qu'au moment de la prise de décision finale, que cet élément pourrait amener le palier décisionnel à faire des choix appropriés.

1.3 Références

On affirme aussi que nos - « informations étaient gratuites ou non vérifiées » -; voici donc nos principales références:

- 1- Lettre de la Direction de la santé publique de Lanaudière du 9 décembre ayant pour objet: « CHCD Sud Lanaudière - Appréciation des contraintes environnementales liées au réseau routier ».
- 2- Lettre du 10 décembre 1996 ayant pour objet: « Résumé synthèse de l'échantillonnage sonore sur les terrains 3 et 5 » à Lanaudière.
- 3- Lettre du 27 novembre 1996 du ministère de l'Environnement et de la faune ayant pour objet: « Sources d'impact environnemental - Équipement hospitalier CH Sud Lanaudière.
- 4- FAX de la Régie régionale de Lanaudière du 8 novembre 1996 ayant pour objet: « Parcours vers le site #5 - dans le cadre du dossier CHCD Sud de Lanaudière.
- 5- FAX émanant du Service inventaires et plan du ministère des Transports - Laval - Mille-îles en date du 2 décembre, ayant pour objet les zones sensibles exposées à un niveau de bruit routier à Charlemagne/Repentigny.

- 6- Hospital Admission for ASTHMA in Preschool Children: Relationship to Major Roads in Birmingham UK by J.Edwards, S. Walters, P.K. Griffiths.
- 7- Étude d'impact sur l'environnement de l'Usine de triage Lachenaie Inc - décembre 1993.
- 8- Rapport d'enquête et d'audience publique « Projet d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire à Lachenaie » - Mai 1995.
- 9- Ville de Lachenaie - Plan d'urbanisme de septembre 1991.
- 10- Ville de Charlemagne - Plan d'urbanisme.
- 11- Projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC l'Assomption - Novembre 1996.
- 12- Levé géotechnique - Région Terrebonne - L'Assomption - du ministère des Richesses naturelles Québec - 1978.
- 13- Données statistiques du Gouvernement du Québec sur Charlemagne et les MRC l'Assomption et des Moulins.
- 14- Données sur le réseau routier et autoroutier du MTQ Laval - Mille-îles.
- 15- « Combattre le bruit » - Publications du Québec - « Mieux s'entendre avec le bruit routier » - Publications du Québec.

2. Commentaires spécifiques

2.1 Caractéristiques physiques

A1 Topographie et géomorphologie

Tous les terrains sont semblables quant à nous; nous maintenons donc la note que nous avons donné lors de notre analyse, soit 3 points pour tous les terrains analysés.

A2 stratigraphie

Nous révisons la note initiale de 4 à 5. Car nous considérons que le terrain #5 est à cheval sur trois zones sur le plan stratigraphique avec une large prédominance de roc de 3 à 6 m défini au levé géotechnique du ministère des Richesses naturelles. .

A3 Drainage

Aucune divergence entre les notes de la contre-analyse effectuée pour la ville de Charlemagne et la nôtre. Nous maintenons la note de 4.

A4 Orientation et aménagement

(Incluant trois items: orientation, vents et forme du terrain)

Dans les caractéristiques physiques, on nous reproche la note 1 sur 5 quant à la forme étriquée du terrain #5. Contrairement à ce qui est affirmé, nous connaissons le programme des besoins, nous avons vu de nombreux plans d'hôpitaux depuis que nous travaillons au MSSS, nous sommes capables d'imaginer un concept et le terrain mesuré dans sa profondeur la plus étendue nous donnait 750 pieds sur le croquis que l'on nous a fourni et non entre 500 et 900 pieds. Le seul commentaire auquel nous acquiescions c'est que l'architecte désigné pourrait, et nous l'espérons, démontrer plus d'originalité car nous prétendons qu'il en faudra pour concevoir un bâtiment fonctionnel en regard des entrées à prévoir dans un tel établissement. La firme retenue aura sans doute beaucoup plus de temps à y consacrer aussi.

Quant à la qualité visuelle du terrain #5, nous maintenons que, par rapport aux autres terrains, celui-ci présente plus d'inconvénients. Par contre, dans notre grille de pointage, ce facteur n'a pas été considéré; il n'est mentionné que dans la conclusion.

Nous maintenons la note de 3.5 pour ce critère.

2.2 Environnement social et urbanistique

B1 Potentiel d'urbanisation

Nous sommes bien conscients que le potentiel attractif d'un hôpital va bien au-delà des terrains adjacents; mais nous considérons plus important qu'une telle possibilité existe autour de l'établissement. Ne pensons qu'à la situation du CH Le Gardeur, situé à Repentigny, où l'Hôpital est totalement enclavé. Que dire alors de l'enclavement des 2 voies de services et d'une zone déclarée industrielle d'après les informations qu'on nous avait fournies pour le terrain #5 sur trois côtés!

L'argument « n'importe quel terrain vague » avancé par le rédacteur de la contre-analyse nous paraît sans fondement. En effet, la construction d'un hôpital n'est pas une construction provisoire; celle-ci génère conséquemment des

développements résidentiels et commerciaux dans les années qui suivent. L'exemple de l'Hôpital Pierre Boucher et de la Cité de la santé à Laval sont élogieux à ce chapitre.

On parle d'un vaste terrain commercial à proximité; nous mesurons approximativement 400 par 500 pieds, ce n'est pas notre notion du terme « vaste »... Nous avons observé les autres terrains qui longent la voie de service jusqu'à Le Gardeur et c'est justement cet élément qui nous a incité à donner 1 point. Il ne faudrait pas oublier que nous n'avons donné que 2,5 points au terrain #2 justement à cause de la proximité de la rivière qui représentait une limite naturelle sur un des côtés.

Notons toutefois qu'il n'y a aucune divergence entre les notes de la contre-analyse effectuée pour la ville de Charlemagne et la nôtre. Nous maintenons la note de 1 pour ce critère.

B2 Barycentres

Aucune divergence entre les notes de la contre-analyse effectuée pour la ville de Charlemagne et la nôtre. Nous maintenons la note de 4.

B3 Accessibilité

Le site #5 est adjacent aux autoroutes, mais nous maintenons que l'accessibilité demeure complexe, voire difficile. L'optimisation des accessibilités devrait se faire frontalement au site et par une sortie de voies rapides, sans provoquer des contournements multiples à travers un tissu urbain imposant en plus des signalisations complémentaires aux usagers.

Contrairement à ce qui est dit, les terrains 3.1 et 3.2 sont aussi très près des deux autoroutes; c'est d'ailleurs une des raisons qui limitaient en leur faveur. Mais il y a une différence entre être à proximité sur une carte routière et l'accessibilité.

Lorsqu'on circule par les voies municipales, ce sont les terrains #1 et 2 qui sont situés sur les voies les plus directes, soit la Montée Dumais. Par contre, en provenance des autoroutes, les terrains #1, 2, 3.1 et 3.2 ont deux bretelles de sortie. Pour 1 et 2, les deux bretelles nous conduisent à la Montée Dumais; pour 3.1 et 3.2, pour la clientèle venant de Montréal, c'est un peu plus long à cause du contournement via le Boul. St-Charles pour l'une des bretelles. Pour le terrain #5, on ne peut en dire autant. Une note inférieure lui est accordée parce qu'il n'y a qu'une bretelle via la 40 vers l'est. Dans tous les autres cas, il faut effectuer des contournements.

D'autre part un relevé de distances avec diverses origines a été élaboré par nos collègues de la Régie régionale confirmant nos appréhensions quant à l'accessibilité.

Quant au carrefour récemment réaménagé nous affirmons qu'il est problématique. Nos affirmations sont basées sur une étude analytique et un tableau compilant des données de la Direction de la Santé publique du 9 décembre 1996.

De plus, suite à la rencontre du 5 février avec les représentants de la ville de Charlemagne, nous avons vérifié les intentions du ministère des Transports quant à un projet de correction des aménagements des accès au site pour le terrain #5. Ceux-ci nous ont confirmé que la configuration présentée par la ville est inacceptable et que le ministère ne pourrait acquiescer à une telle demande. (Re: lettre du 7 février 97)

Par contre, les mêmes représentants du ministère des Transports nous ont fait parvenir une autre note, en date du 11 février, qui fait état d'une alternative de bretelle plus complexe évaluée à 2,000,000\$, auquel le ministère ne pourrait souscrire faute des budgets nécessaires. Devant cette situation, la ville de Charlemagne offre les dispositions financières pour en défrayer les coûts.

Suite à la dernière lettre, nous révisons la note initiale de 2.5 à 3.

B4 Services publics

La note de 2 pour les terrains 3.1 et 3.2 tenait compte du fait que les infrastructures n'étaient pas disponibles. Nous avons donné 4 aux #1 et 2; nous considérons que le terrain #5 doit être traité de la même façon, qu'il ne peut avoir une note parfaite par rapport aux terrains 1 et 2.

Effectivement, les services publics municipaux sont disponibles. La conduite de gaz de 100 mm de diamètre et de 400 kPa est à prolonger et à raccorder par l'entreprise accréditée tout comme pour les autres terrains. Nous vous avisons que selon les données énergétiques disponibles au MSSS, la quasi totalité des centres hospitaliers de Montréal et des régions limitrophes sont alimentées au gaz naturel. Pour la station de pompage (égoûts et assainissement), nous n'évoquons qu'un niveau de probabilité impliquant un dimensionnement complémentaire.

En tout état de cause, nous maintenons la note de 4 pour ce critère. De plus, il nous semble que l'analyste de la ville de Charlemagne arrive aux mêmes conclusions à la lecture du « Tableau comparatif des sites analysés - Sommaire des contraintes et opportunités ».

2.3 Critères environnementaux

C1 Bruit

Un audiologiste de la région a pris des mesures pour évaluer le bruit selon les pratiques usuelles. Une extrapolation avec des ingénieurs du MTQ en fonction des DJM, en plus de nos constatations, nous a permis de dire que le bruit est une nuisance importante. En tout état de cause des écrans sonores divers sont impératifs si on doit construire sur le terrain #5 car le bruit est une réelle constante.

Aucune divergence entre les notes de la contre-analyse effectuée pour la ville de Charlemagne et la nôtre. Nous maintenons la note de 1.

C2 Odeurs

Nous maintenons que le terrain #5 comporte une présence olfactive évidente de contamination.

Pour ce qui en est des odeurs, en plus de nos observations, mentionnons entre autre deux sources d'informations confirmant des nuisances olfactives:

- a) Rapport du BAPE - page 73 - dernier paragraphe où il est fait état d'odeurs à Charlemagne et surtout à l'est du site d'enfouissement.
- b) Lettre du MEF Lanaudière du 27 novembre 1996 signalant des odeurs lors de travaux de BFI.

Des odeurs ont été ressenties lors de nos visites sur le site et ces odeurs sont, d'après des sources concordantes, amplifiées sous certaines conditions (humidité, vents dominants...).

De plus un risque évident lié aux émanations, émissions et NO_x est certainement à prendre en charge. On construit un hôpital à 150 m (environ) de la jonction de deux voies rapides. De plus diverses recherches convergent vers le fait qu'il faut éloigner des installations (équipements, résidences...) et à plus forte raison un

hôpital de voies autoroutières à haut débit (cf à titre indicatif: Hospital Admission for ASTMA in Preschool Children: Relationship to Major Roads in Birmingham, U.K. by S. Walters, R.K. Griffiths et J. Edwards).

Pour les goélands, comme cela a été dit par nos collègues du MEF, de la direction générale de Lanaudière, le site #5 représente une aire de transit avec toutes les répercussions négatives que l'on pourrait encourir.

Nous maintenons la note de 2 pour ce critère.

2.4 Réglementation

D1 Réglementation

Le site #5 était prévu au zonage comme aire réservée au résidentiel. Par contre, la grille de compatibilité nous permet d'implanter un équipement institutionnel.

Le plan d'urbanisme de Lachenaie prévoit l'aire limitrophe à Charlemagne au Nord de l'A640 comme une bande industrielle lourde (art 6.4.2.2 p. 55 du Plan d'urbanisme). Un certificat de conformité a été délivré le 27 nov. 1991 par le secrétaire-trésorier de la MRC des Moulins approuvant et ratifiant le plan d'urbanisme de la ville de Lachenaie (cf: Journal Le chêne du 21 fév. 1992).

Par contre dans la contre-analyse, on semblait douter des intentions de la ville de Lachenaie quant à la bande industrielle sise au nord de la 640. Nous avons donc vérifié auprès des instances appropriées. M. Jean Alarie, coordonateur adjoint de la MRC des Moulins nous a confirmé qu'il s'agit d'une zone urbaine compatible pour l'industrie lourde ou légère. Nous maintenons donc la note de 4 points pour le terrain #5.

De plus, les contre-analystes affirment: « on est loin de la présence effective d'industries lourdes »; quand nous sommes arrivés au site par la voie de desserte provenant de la Montée Dumais, il fallait voir le trafic intense de gros camions menant au site d'enfouissement.

Comment ne pas être impressionnés par toute cette circulation et penser qu'un jour des résidences seraient situées à proximité? Pour nous, il est difficile de penser qu'une municipalité irait dans ce sens. Il y a également une manufacture de dérivés de béton mitoyenne au terrain analysé; ne s'agit-il pas d'industrie légère?

3. Notes révisées

GRILLE D'ÉVALUATION												
Critère	Poids du critère	Terrain 1		Terrain 2		Terrain 3.1		Terrain 3.2		Terrain 5		
		P*	PP**	P	PP	P	PP	P	PP	P	PP	
PHYSIQUE												
A1	Tomographie et géomorphologie	2.5	3	7.5	3	7.5	3	7.5	3	7.5	3	7.5
A2	Stratigraphie	15	2	30	2	30	4.5	67.5	3.5	52.5	5	75
A3	Drainage naturel	2.5	4	10	4	10	4	10	4	10	4	10
A4	Orientation et potentiel d'aménagement	25	3.8	95	4.5	112.5	4.8	120	3	75	3.5	87.5
ENVIRONNEMENT SOCIAL ET URBANISTIQUE												
B1	Potentiel d'urbanisation	11.5	4.5	51.75	2.5	28.75	4	46	4	46	1	11.5
B2	Barycentres	7.5	4	30	4	30	4	30	4	30	4	30
B3	Accessibilité	6	4	24	4	24	3.5	21	3.5	21	3	18
B4	Services publics	2.5	4	10	4	10	2	5	2	5	4	10
ENVIRONNEMENTAUX												
C1	Bruits	2.5	3	7.5	3	7.5	2	5	2	5	1	2.5
C2	Odeurs	10	3	30	3	30	2.5	25	2.5	25	2	20
RÈGLEMENTATION												
D1	Règlements	15	2	30	2	30	5	75	5	75	4	60
TOTAL		100	325.75		320.25		412		352		332	
%			0.65		0.64		0.82		0.70		0.66	
Rang			4		5		1		2		3	

- * Pointage
- ** Pointage pondéré

4. Conclusion

Le terrain #5 obtient la note totale de 332 points; ce qui le porte au 3^{ième} rang après les modifications jugées nécessaires.

Citons maintenant quelques éléments dont certains sont d'ailleurs mentionnés dans la contre-analyse effectuée pour la ville de Charlemagne, dont on devra tenir compte et qui ne se retrouvent pas dans les critères que nous avons retenus:

- les coûts d'acquisition du terrain,
- la possibilité qu'une municipalité contribue au projet, à titre d'exemple: égouts, aqueduc, chaussée, signalisation, remises des taxes, frais d'expropriation...
- l'équité au plan fiscal,
- l'équité au plan politique.

En guise de conclusion, notre analyse de tous les terrains proposés est « technique »; elle se voulait la plus « objective » possible avec toutes les limites expliquées auparavant. Par contre nous sommes conscients que plusieurs autres éléments pourraient amener des conclusions fort différentes. Ce qui reste le plus important et primordial c'est qu'il faut s'en tenir au besoin de la population à desservir.

Kathleen Laliberté pour S.A.
Salem Aliche, ingénieur

Kathleen Laliberté
Kathleen Laliberté, architecte



Laval, le 11 février 1997

Monsieur Michel Lelièvre, ing.
Direction générale de l'administration
et des immobilisations
Ministère de la Santé et des
Services sociaux
1005, chemin Sainte-Foy, 2^e étage
Québec (Québec) G1S 4N4

OBJET: Sites d'implantation du futur hôpital du Sud de Lanaudière

Monsieur,

Dans le cadre de l'avis que vous nous demandiez sur l'accessibilité des sites potentiels pour l'implantation d'un hôpital, nous devons préciser que pour le site 5, il existe une alternative que le ministère des Transports avait évaluée à près de 2 000 000 \$ en 1989.

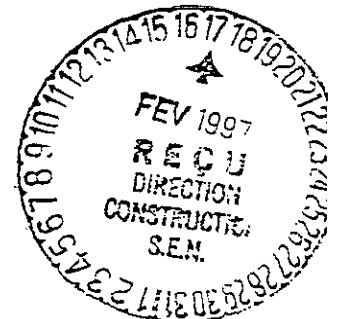
Cette alternative concernait la création d'une sortie directe vers Charlemagne Nord à partir d'un futur collecteur de l'autoroute 40. Le coût de cet aménagement géométrique est élevé car il implique l'élargissement de la structure au-dessus du chemin de fer afin de respecter les normes quant à la voie de décélération et aux sections d'entrecroisement.

Comme le mouvement d'accès vers Charlemagne Nord était déjà possible autrement et à moindre coût, le ministère des Transports n'avait pas retenu cette alternative, mais elle existe. Par contre, l'éventualité où le site 5 serait retenu et que vous envisagez l'aménagement d'une sortie directe à l'autoroute 40, nous tenons à vous aviser que le Ministère n'a jamais inscrit ce projet à sa programmation et qu'il n'a donc pas les budgets nécessaires pour le réaliser.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le directeur,

PAUL-ANDRÉ FOURNIER





Laval, le 7 février 1997

Monsieur Michel Lelièvre, ing.
Direction générale de l'administration
et des immobilisations
Ministère de la Santé et des
Services sociaux
1005, chemin Sainte-Foy, 2^e étage
Québec (Québec) G1S 4N4

OBJET: Sites d'implantation du futur hôpital du Sud de Lanaudière

Monsieur,

Vu l'urgence du dossier et du peu de temps à notre disposition pour étayer nos commentaires, nous vous fournissons ceux-ci de façon globale.

En ce qui concerne le réseau-autoroutier, nous pouvons affirmer que l'autoroute 40 supporte plus du double du trafic journalier entre le pont Benjamin-Moreau au-dessus de la rivière l'Assomption et le pont Charles-de-Gaulle que l'autoroute 640 entre l'autoroute 40 et la montée Dumais.

L'autoroute 40 dans le secteur compris entre les deux ponts en direction ouest connaît des problèmes de congestion aux heures de pointe du matin, ce qui réduit considérablement l'accessibilité aux sites 3.1, 3.2 et 5.

Le site 5 est le plus pénalisé car il se situe trop près de l'échangeur, entre deux autoroutes majeures, qui doit favoriser les échanges longue distance plutôt que locaux. De plus, les accès proposés par la ville de Charlemagne sont inacceptables car l'ouverture d'accès à même une bretelle d'échangeur rend complexe les manoeuvres de conduite et dégrade considérablement la sécurité des usagers. Aucune norme tant canadienne que française ou américaine ne permet de concevoir des accès à même une bretelle qui relie deux autoroutes.

Advenant le choix de ce site, le ministère des Transports ne pourra acquiescer à une demande d'accès à même la bretelle entre les deux autoroutes.

Les sites 3.1 et 3.2 sont équivalents en terme d'accessibilité et les accès pour les deux sites se feront par l'échangeur de la route 344/autoroute 40 et par la route 344.

Compte tenu de la localisation de l'échangeur immédiatement à l'est du pont Charles-de-Gaulle, il est à prévoir qu'à l'heure de pointe du matin, les véhicules provenant de l'autoroute 40 ouest et de l'autoroute 640 subiront des retards plus importants que pour le site 5. Par contre, l'accessibilité vers Montréal est meilleur.

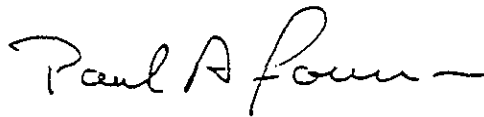
Enfin pour les sites 1 et 2, ces emplacements sont localisés à environ 7,0 km à l'ouest de l'échangeur des autoroutes 40/640 et sont moins influencés par les contraintes géométriques de l'échangeur ainsi que par la congestion de l'autoroute 40. L'autoroute 640 dans le secteur de la montée Dumais ne connaît aucun

problème de capacité et les bretelles de l'échangeur supporte des débits de l'ordre de 200 véhicules à l'heure, ce qui est largement inférieur à la capacité de l'échangeur.

En terme d'accessibilité, les sites 1 et 2 nous apparaissent nettement supérieurs aux autres sites à l'étude. Pour toute autre information, nous demeurons à votre disponibilité.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le directeur de Laval - Mille-Îles,

A handwritten signature in black ink, reading "Paul A Fournier" with a horizontal line extending from the end of the name.

PAUL-ANDRÉ FOURNIER

LOCALISATION DES
TERRAINS
CHCO. SUD LANAUDIÈRE



site
DES FOISS.

MASCOCHE

640

LACHENAIE

MEVILLE

LEGARDEUR

3.1

3.2

CHARLEVOIX

40

2

1

MONTÉE DOMAIG

St CHARLES

RUE DES PRAIRIES

ILE
BOURBON

