



Centre de santé et de services sociaux
Lucille-Teasdale



MÉMOIRE PRÉSENTÉ

À LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'INTÉGRATION URBAINE DU PROJET

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

par

le Centre de santé et de services sociaux Lucille-Teasdale,
le Conseil pour le développement local et communautaire de Hochelaga-Maisonneuve
et Mercier-Ouest quartier en santé

Montréal, le 30 janvier 2008

Nous désirons remercier les personnes qui ont collaboré conjointement à la réalisation de ce mémoire, soit :

- M. Martin Alain, chargé de projet et de mobilisation, MOQS;
- M. Gilles Beauchamp, organisateur communautaire, CSSS Lucille-Teasdale;
- Mme Marie-Ève Brunelle, membre du conseil d'administration du CSSS Lucille-Teasdale;
- Mme Suzanne Crête, directrice générale associée, CSSS Lucille-Teasdale;
- Mme Johanne Fillion, chef d'administration de programme - services communautaires -prévention et promotion de la santé, CSSS Lucille-Teasdale;
- M. Gary Furlong, directeur général, CSSS Lucille-Teasdale;
- Mme Mireille Giroux, coordonnatrice, MOQS;
- Me Jean-Pierre Hébert, vice-président du conseil d'administration du CSSS Lucille-Teasdale;
- M. Yves Mathurin, directeur enfance-famille jeunesse – prévention et promotion de la santé – services communautaires, CSSS Lucille-Teasdale;
- Mme Nicole René, organisatrice communautaire, CSSS Lucille-Teasdale;
- M. Pierre Riley, membre du conseil d'administration du CSSS Lucille-Teasdale;
- M. Michel Roy, coordonnateur, CDLC HM;
- M. Martin St-Georges, organisateur communautaire, CSSS Lucille-Teasdale;
- Mme Lise Tremblay, présidente du conseil d'administration du CSSS Lucille-Teasdale.

PRÉAMBULE

Le présent mémoire s'inscrit dans la démarche de consultation publique sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Il rassemble les préoccupations des signataires face à ce projet d'envergure et jette un regard plus large sur la conception que nous nous faisons de la relation qu'a le projet avec les quartiers limitrophes.

La production de celui-ci est à n'en pas douter, le fruit d'une construction concertée qui fait l'unanimité. Il traduit les préoccupations de chacun dans leur champ respectif de responsabilités. Un *Addendum* produit par Mercier-Ouest quartier en santé est joint à ce mémoire. Cet *Addendum* met en évidence certaines préoccupations concernant plus spécifiquement la situation particulière de la localisation du quartier Mercier-Ouest.

PARTENAIRES

Le **Centre de santé et de services sociaux Lucille-Teasdale** dispense des soins et services de santé et services sociaux et soutient le développement d'un réseau local de services afin d'améliorer la santé et le bien-être de la population ainsi que l'accès aux services. Nous desservons une population d'environ 171 000 personnes habitant dans trois quartiers de l'Est de Montréal, soit Hochelaga-Maisonneuve, Mercier-Ouest et Rosemont. Nous comptons sur près de 2 400 employés et médecins pour offrir des services de première ligne dans trois CLSC ainsi que des services d'hébergement aux personnes en perte d'autonomie dans sept centres d'hébergement et des services d'un centre de crise en santé mentale.

Le **Conseil pour le développement local et communautaire Hochelaga-Maisonneuve (CDLC HM)**, fondé en 1993, est un regroupement d'organismes communautaires d'Hochelaga-Maisonneuve qui vise l'amélioration des conditions de vie de la population par l'action communautaire concertée comme approche privilégiée de développement socio-économique.

Nous intervenons dans les discussions et les décisions qui concernent notre communauté à partir de nos intérêts et de nos valeurs comme groupes, des besoins de la population et de notre compréhension des enjeux sociaux, politiques et économiques.

Mercier-Ouest quartier en santé (MOQS) est une table de concertation de quartier regroupant plus d'une trentaine de membres de divers horizons, soit des organismes communautaires, des institutions publiques et des citoyens du quartier Mercier-Ouest. L'organisme a été mis sur pied en 1991 pour améliorer la qualité de vie des citoyens de Mercier-Ouest. Il favorise la concertation intersectorielle, développe des projets et des services à la communauté et apporte un support aux organismes communautaires.

La modernisation de la rue Notre-Dame ... d'hier à aujourd'hui

Cela fera bientôt 40 ans que le débat se poursuit sur la réfection de la rue Notre-Dame autour de différents scénarios : une autoroute, pas d'autoroute, un boulevard, un boulevard-autoroute... Une longue période pendant laquelle de multiples projets ont été proposés à diverses consultations auxquelles la population des quartiers concernés a participé en y investissant énergie, intelligence et efforts.

Huit ans après la consultation de 2000, six ans après le rapport du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE), un projet dit «de compromis» entre la Ville de Montréal et le Ministère du Transport du Québec nous est présenté.

En tant qu'acteurs locaux responsables collectivement du bien-être et de la santé de la population des quartiers limitrophes, nous nous sommes penchés sur ce nouveau projet qui tout en comprenant des avenues intéressantes laisse en plan plusieurs questions et soulève de nombreuses inquiétudes.

Nous sommes conscients que les analyses fournies notamment par le Ministère de l'Environnement fondent en droit le projet présenté dans sa forme actuelle. Toutefois ayant participé aux consultations publiques portant sur les questions entourant l'intégration urbaine du projet, nous sommes à même de constater que certaines questions soulevées il y a huit ans demeurent d'actualité. Considérant l'importance cruciale de ces questions du point de vue de la santé et du bien-être actuel et à venir de la population dont nous sommes responsables collectivement, ne pas soulever ces questions réduirait notre contribution à un assentiment cosmétique.

La situation a-t-elle évoluée depuis huit ans ? Oui, les glaces polaires fondent à un rythme plus accéléré que prévu et les changements climatiques ne sont plus un danger imminent mais bien une réalité ressentie. Automobile, gaz à effet de serre, transformations climatiques; une association que nul ne peut mettre en doute. Cette association ayant maintenant un effet reconnu par la communauté internationale sur l'environnement est également identifiée comme ayant des impacts sur la santé des populations.

Les changements tels que proposés dans le projet ne nous démontrent pas une intégration harmonieuse des principaux déterminants de la santé. Dans ce contexte, nous sommes convaincus qu'un certain nombre de facteurs vont mettre à risque la santé des populations. Tout porte également à croire que les problèmes qui en découleront vont occasionner une pression importante sur un système de soins et services de santé déjà sous haute pression.

Actuellement, nous observons déjà que dans notre territoire:

- le taux de maladie cardio-vasculaire est plus élevé que pour l'ensemble de la population montréalaise;
- les résidents de notre territoire souffrent et/ou décèdent davantage des conditions suivantes : infarctus du myocarde, tumeur maligne des voies respiratoires, insuffisance cardiaque;
- la proportion des enfants de 12 ans et plus souffrant d'asthme est plus élevée que pour l'île de Montréal.

De plus, les populations les plus vulnérables ne seront pas épargnées par le projet Nous observons une forte concentration de logements sociaux sur une portion importante des abords de la rue Notre-Dame (annexe 1).

1. Huit ans plus tard

Parmi les changements des dernières années, notons la constitution de la nouvelle Ville de Montréal. Une préoccupation manifestée dans le mémoire du CLSC Hochelaga-Maisonneuve de mai 2000 (le CLSC Hochelaga-Maisonneuve fait maintenant partie du CSSS Lucille-Teasdale) était à l'effet que la Ville, dominée dans la Communauté urbaine de Montréal par le poids des banlieues, ne pouvait véritablement prendre les décisions critiques exigées par la situation en matière de transport collectif et d'étalement urbain qui permettrait une contribution de la métropole à l'effort de réduction des gaz à effet de serre.

Nous rêvions à cette époque, d'un train de banlieue vers l'est comme d'une solution structurante visant à diminuer la dépendance à l'automobile dans les déplacements ville-périphérie. La nouvelle ville s'est dotée d'un plan de transport audacieux qui prévoit, en priorité, de développer ce train. Bonne nouvelle. La moins bonne nouvelle, du point de vue local, c'est qu'il desservira plutôt les quartiers du nord-est de l'île. Le sud-est de l'île doit, pour l'instant, se contenter d'un projet de Service rapide d'autobus (SRB) dont l'échéancier au plan régional de transport s'apparente aux calendes grecques.

Un autre changement des dernières années en matière de transport est le succès qu'ont rencontré les nouvelles offres de transport collectif, tels le train de banlieue vers Blainville et le métro de Laval. Un succès qui a obligé l'Agence métropolitaine de transport (AMT) à ajouter des trains à deux étages à sa flotte et la Société des transports de Montréal (STM) à accélérer son service. Cela démontre bien que lorsque l'offre de service est qualifiée, les usagers, même banlieusards, sont au rendez-vous !

Parmi les moins bons points de la récente évolution en matière de transport, il y a la décision de construire un nouveau pont sur le tracé de l'autoroute 25 vers Laval. Ce qui constitue, à n'en pas douter, une incitation à l'étalement urbain et un appel de voitures qui viendra bientôt rendre caduques, de l'aveu même du Ministère des Transports du Québec, le projet de réfection actuel de la rue Notre-Dame. De plus qu'advient-il de la réfection du boulevard Métropolitain en lien avec le réalisme des prévisions du flux de la circulation qui transitera par la rue Notre-Dame ? Dans ce contexte, comment croire que le projet actuel viendra régler les problèmes de fluidité du transport et réduira les nuisances dues aux engorgements.

2. Un projet de compromis

L'actuel projet conjoint de la Ville de Montréal et du Ministère des Transports du Québec permettra :

- d'ajouter aux facilités de transport en commun;
- d'améliorer la qualité, la quantité et la fonctionnalité, (raccordement aux autres circuits régionaux) des voies de transport actif, (vélo et marche);
- de protéger et mettre en valeur certains espaces publics et édifices patrimoniaux (Parc Morgan-Champêtre; la Tonnellerie; la bande verte le long de la rue Notre-Dame et les accès visuels au fleuve);
- de réduire, au moins temporairement, par des mesures de mitigation, l'utilisation de transit des voies de circulation dans les quartiers limitrophes.

Impacts sur la circulation

Cependant en ce qui concerne les composantes principales du projet, soit une augmentation de 50 % des voies pour l'automobile et le camionnage avec une augmentation prévue du débit (très conservatrice) de 50 %, il ne fait aucun doute qu'une augmentation des nuisances en termes de pollution par le bruit et par les émanations est d'ores et déjà prévisible. Rappelons que la situation actuelle est sur ces deux plans, tout près sinon en dépassement des limites acceptables pour la santé. Qu'en sera-t-il avec l'ajout de quatre voies ?

Au delà de l'importance des conditions imposées par le décret gouvernemental en termes de suivi des pollutions et de l'efficacité des mesures prises, nous demeurons surpris que l'actuel projet comporte huit voies de circulation, incluant deux voies réservées au transport collectif. De plus ces deux voies sont-elle véritablement réservées ou plutôt des voies partagées avec les autres utilisateurs en direction des bretelles d'accès ?

Quartiers verts ?

Nous sommes aussi perplexes devant l'objectif affirmé de faire du quartier Hochelaga-Maisonneuve un « quartier vert » grâce aux mesures de mitigation du transport de transit et par l'ajout de voies cyclables et d'espaces (de « coulées ») verts. Celles présentées dans les esquisses du parcours ne nous apparaissent pas suffisantes. Par ailleurs, pourquoi le quartier Mercier-Ouest a-t-il été laissé de côté à ce sujet ?

Transport actif / alternatifs et régionaux

Nous ne pouvons qu'embrasser la mise en valeur de modes de transport actif comme vecteur de santé et champ d'expérimentation de nouvelles manières de vivre la ville. Mais toute la population ne peut se déplacer à bicyclette pour aller mener le p'tit dernier à la garderie ou faire son marché... surtout dans l'état actuel de dénuement de certaines parties du territoire en matière de services d'alimentation de qualité et accessibles, le secteur Guybourg est plus qu'éloquent à ce chapitre...

Il nous apparaît clairement que la mise en place de mesures visant à réduire l'utilisation de l'automobile ne peut être envisagée sans le déploiement d'alternatives de transport crédibles et attrayantes pour réaliser les déplacements internes aux « quartiers verts ». De plus, une articulation de ces moyens locaux doit être prévue aux transports régionaux, car ces quartiers ne sont pas que des îlots de résistance aux projets régionaux mais bien des lieux

de destination et d'origine des transports régionaux et surtout des quartiers de vie.

Ainsi, la dernière étude (2003) Origine-Destination de l'Agence métropolitaine de transport nous apprend qu'il y a autant d'automobilistes (5 300) qui se déplacent en provenance de la banlieue est (Le Gardeur, Repentigny, l'Assomption...) pour venir dans les quartiers Mercier, Hochelaga-Maisonneuve et Rosemont qu'il y en a, de même provenance, qui se rendent au centre-ville et sa périphérie (5 800). Naturellement les flots en provenance de Saint-Bruno et Boucherville (par exemple) sont plus importants vers le centre-ville et sa périphérie (4 000) que vers les trois quartiers mentionnés (1 700). Sinon, le centre-ville ne serait plus le centre-ville !

Ces données réaffirment l'obligation d'articuler les circuits régionaux de transport aux circuits locaux si nous voulons non seulement protéger les quartiers d'une circulation de transit délétère, mais aussi soutenir le développement économique et social local qui ne peut se faire sans intégration régionale. Pour ce faire, une connaissance locale de la dynamique des quartiers est indispensable.

Réalisation du projet et vie de quartier

Il est sûr qu'il y aura des nuisances durant la longue période de construction de la nouvelle rue Notre-Dame pour les résidents des quartiers concernés et les usagers de la route. Des mesures d'atténuation sont prévues et sont une des conditions imposées par le gouvernement au projet. Mais nous croyons qu'une mesure d'atténuation des nuisances s'impose avant toute autre, soit l'implantation d'un système de transport collectif durant la construction.

Cette mesure est un moyen efficace de réduire le nombre d'automobiles qui devront se partager une route encore plus encombrée qu'aujourd'hui et constitue une occasion à saisir pour les décideurs qui affirment vouloir changer les habitudes et façonner l'avenir. Il s'agit bien là d'un moment critique où certains seront plus enclins d'essayer quelque chose de nouveau, temporairement rendu plus attrayant encore.

À ce chapitre, une des conditions imposées au projet nous semble manquer de mordant: « Déposer une étude dans laquelle le Ministre des Transport propose des moyens d'améliorer l'offre de transport alternative à l'automobile sur l'Île de Montréal - au plus tard cinq ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée ». Considérant l'importance stratégique de cet enjeu, nous croyons que cette étude doit être réalisée dès maintenant et donner lieu à des mesures concrètes le plus tôt possible. L'urgence d'agir est là !

La forme précise que cette « alternative en période critique » pourrait prendre n'est pas encore arrêtée (voie réservée, autobus nolisés, passages à bas prix, stationnements incitatifs en points d'origine...) Au fait des dynamiques locales, nous sommes persuadés qu'un comité impliquant citoyens, acteurs du milieu et experts devrait être formé afin de trouver des solutions praticables pouvant être monitorées au cours de la période de construction. Ces leçons ainsi tirées de l'expérience serviraient d'ancrage terrain à l'étude d'alternatives commandée par le gouvernement. Il s'agit à notre avis du comité le plus important à mettre en place considérant l'urgence d'innover.

3. Conséquemment, nous recommandons:

- Qu'avant toute chose, considérant l'impact prévisible de l'augmentation de quatre à huit voies sur l'état de santé de nos populations, nous privilégions l'option deux voies pour les voitures et le camionnage, plus une voie « réellement » réservée pour le transport collectif;
- Que l'intégration de la philosophie et des composantes des « quartiers verts » n'attende pas une quelconque décision sur le projet faisant ici l'objet d'une consultation. Elle constitue à ce stade-ci une urgence d'agir. Nous tenons également à réaffirmer que toute forme finale de projet doit démontrer l'intégration substantielle de cette philosophie sur la totalité du parcours. Cette approche est reconnue comme ayant des impacts positifs sur la santé des populations et des collectivités en créant des environnements favorables à la santé;
- Que l'intégration des connaissances des dynamiques locales « fines » soit mise à contribution dans l'ensemble du projet. L'expertise détenue par les citoyens, les établissements et les organismes locaux doit être exploitée ceci en matière de transport, d'utilisation de l'espace public et de la sécurité. Prioritairement, cette expertise devra être utilisée à la production de l'étude sur les transports alternatifs qui doit être débuté non pas cinq ans avant la fin des travaux mais bien avant le début de ceux-ci. À cet égard un comité doit être créé avec la participation des représentants des tables de concertation multisectorielles des quartiers limitrophes.
- Que la fonction d'accès aux quartiers limitrophes par la rue Notre-Dame ne soit pas laissée pour compte. De plus, le lien entre les réseaux de circulation locale et régionale doit être intégré. Cette priorité est valable, tant pour le transport automobile que pour le transport en commun et encore là, l'expertise des acteurs locaux doit être mise à contribution.

Conclusion

En conclusion, assurer l'avenir en santé de nos populations et collectivités impose des choix épineux. Le processus de consultation en cours a porté sur les aspects plus cosmétiques du projet. Nous demeurons convaincus que l'intégration des principaux déterminants de la santé devrait être au cœur d'une réflexion plus porteuse de vision et d'avenir. Cette réflexion impose d'ouvrir le débat sur le fond même de la question, soit la place du transport dans nos collectivités et dans l'aménagement urbain.

Soyez assurés que si vous décidez d'engager cette réflexion, nous serons au rendez-vous.

ADDENDUM

Quelques préoccupations additionnelles pour Mercier-Ouest

Le projet Notre-Dame tel que présenté : un enjeu particulier pour Mercier-Ouest

Malgré les réticences quant à la pertinence du projet tel que présenté, MOQS considère qu'il est dans son mandat et dans l'intérêt des citoyens de Mercier-Ouest de faire en sorte que ce projet, s'il est réalisé et malgré les questions fondamentales qu'il soulève, s'intègre le plus harmonieusement possible au quartier.

Globalement, le réaménagement de la Rue Notre-Dame peut contribuer à diminuer quelques nuisances, dans des secteurs bien précis, sur le plan de la circulation locale Mercier-Ouest. En effet, l'utilisation de la rue Dickson comme voie de transit, en prolongement de la rue Souigny, vers la rue Notre-Dame constitue une nuisance depuis longtemps décriée par les citoyens qui habitent le secteur. Le débranchement éventuel de la rue Dickson de la rue Souigny et l'ajout d'un nouvel accès vers Notre-Dame par le boulevard de l'Assomption contribueront à diminuer le flot de véhicules sur Dickson. Le prolongement de la piste cyclable déjà présente sur la rue Souigny constitue également une avancée importante dans le quartier en matière de transport alternatif. Au-delà de ces améliorations, MOQS note que les autorités ne se sont pas penchées sur la question de l'utilisation du terrain à l'Ouest du prolongement du boulevard de l'Assomption rendu disponible par le déplacement vers l'Est de la cour de triage (ci-après « secteur l'Assomption »). Il s'agit pourtant d'un enjeu important pour le quartier Mercier-Ouest et qui est indissociable du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame.

Lors des séances publiques d'information et de consultation, il a été question en effet du possible déplacement de la cours de triage à l'Est du prolongement du boulevard de l'Assomption, libérant ainsi un immense terrain (le « secteur l'Assomption ») – 300 000 m² – entre le prolongement du boulevard de l'Assomption et le quartier Hochelaga-Maisonneuve sans toutefois que les autorités en place ne soient en mesure d'éclairer les citoyens sur la nature des développements qui sont prévus ou tout simplement possibles sur ce terrain. MOQS croit que le développement du secteur l'Assomption constitue une occasion unique de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens du quartier Mercier-Ouest, plus particulièrement ceux du secteur Guybourg.

En effet, la partie Sud du quartier Mercier-Ouest, notamment entre les rues Hochelaga et Notre-Dame, constitue une mosaïque d'espaces résidentiels, industriels et institutionnels qui n'est pas sans impacts sur la population de deux enclaves résidentielles, soit les secteurs Guybourg (entre les rues Notre-Dame et Souigny dans l'axe de la rue de Cadillac) et Longue-Pointe (entre les rues Notre-Dame et Ontario dans l'axe de la rue Haig). Ces deux secteurs ont un urgent besoin de services de proximité ainsi que d'espaces verts. Dans le cas du secteur Guybourg – le plus proche du secteur l'Assomption – les dernières années ont vu la fermeture de nombreuses institutions d'importance comme l'école Guybourg et la caisse populaire. De même, l'ensemble du quartier Mercier-Ouest fait face à de nombreux défis, notamment en matière de besoins en logements sociaux (familles et aînés).

C'est dans cette optique que se pose, pour MOQS, la question cruciale de l'accessibilité routière et piétonnière au « secteur l'Assomption ». L'accès par le quartier Hochelaga-Maisonneuve (notamment par la rue Ontario) semble la plus évidente, bien que cette option ne figure pas dans les plans présentés lors de la séance d'information publique. Toutefois, les besoins de désenclaver le secteur Guybourg nous incitent à vouloir explorer l'accès au « secteur l'Assomption » par l'Est. Le prolongement de la rue Toulouse constitue une première possibilité. Toutefois, le bénéfice pour les résidents du secteur Guybourg serait supérieur si un accès pouvait se situer plus au sud, bien que plusieurs obstacles se dressent à cet endroit entre les deux secteurs. MOQS se demande également quelles seront les modalités d'accès, à partir du

prolongement du boulevard de l'Assomption lui-même, au « secteur l'Assomption ». Le type de développement possible dans le « secteur l'Assomption » sera fortement tributaire, selon MOQS, de la capacité et de la facilité d'y accéder. MOQS ne peut donc que déplorer l'absence – du moins en apparence – de réflexion de la part des promoteurs non seulement sur la question du potentiel de développement du « secteur l'Assomption », mais également sur cette question de l'accessibilité au secteur, accessibilité qui aura pourtant des répercussions majeures sur la capacité de répondre aux besoins de la population de Mercier-Ouest.

En tenant compte de l'opportunité sans précédent que représente l'aménagement du secteur l'Assomption et des besoins grandissants des citoyens du quartier Mercier-Ouest, MOQS considère que tout développement dans ce secteur devra impérativement se faire avec la volonté :

- ...de **prévoir le développement résidentiel du sud du quartier par le développement des artères dans l'axe est-ouest**. Le développement du secteur l'Assomption doit éviter de créer une nouvelle enclave résidentielle dans le quartier Mercier-Ouest et, au contraire, contribuer à désenclaver le secteur Guybourg en aménageant des accès routiers et piétonniers vers l'Est;
- ...de **répondre aux besoins des citoyens de Mercier-Ouest en matière de logements sociaux**;
- ...d'**améliorer l'offre d'espaces verts et de services de proximité** (notamment des commerces), déficiente dans la partie sud du quartier;
- ...d'**impliquer de près les citoyens et organismes du quartier Mercier-Ouest** dans tout processus d'aménagement du secteur l'Assomption. À ce titre, des liens de communications doivent être établis dès maintenant entre la Ville, le ministère des Transports, les citoyens et le milieu communautaires de Mercier-Ouest concernant ce dossier.

MOQS rappelle également qu'il est primordial pour la qualité de vie du quartier Mercier-Ouest :

- ...d'**explorer la possibilité, comme c'est le cas dans Hochelaga-Maisonneuve, d'instaurer des « zones vertes »** dans Mercier-Ouest;
- ...de **prévoir des mesures d'atténuation du bruit** pour les portions de la rue Notre-Dame situées entre la rue Dickson et l'autoroute 25.

Ces demandes contribueront, nous croyons, à améliorer la qualité de vie générale des citoyens de Mercier-Ouest.

Mireille Giroux
Coordonnatrice
Mercier-Ouest quartier en santé

Montréal, le 30 janvier 2008