

Centre de santé et de services sociaux
du Sud-Ouest–Verdun

262 P NP DM75

Projet de reconstruction du complexe Turcot
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Montréal

6211-06-124

Mémoire

du Centre de santé et de services sociaux (CSSS)

du Sud-Ouest–Verdun

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
relativement au projet de reconstruction du Complexe Turcot préparé
par le *Ministère des Transports du Québec*.

Montréal, juin 2009

Introduction

En juin 2004, le Centre de santé et de services sociaux (CSSS) du Sud-Ouest-Verdun a vu le jour. Suivant le principe de l'approche populationnelle, le CSSS s'est vu confier le mandat d'assurer la convergence des efforts d'un réseau de partenaires pour améliorer l'état de santé et de bien-être de la population.

Une collaboration étroite avec les différents niveaux de gouvernements, la Ville de Montréal, les arrondissements, le milieu de l'habitation, les entreprises d'économie sociale, les ressources non institutionnelles et les organismes communautaires est l'une des conditions de succès du développement d'une vision cohérente des actions pouvant améliorer la santé et le bien-être de la population du Sud-Ouest. Il revient à ces acteurs, et bien sûr, au CSSS du Sud-Ouest-Verdun en priorité de soutenir l'émergence de diverses stratégies de renforcement des principaux déterminants de la santé. C'est dans cet esprit de partenariat et de collaboration que le CSSS du Sud-Ouest-Verdun vous soumet son point de vue sur le projet de reconstruction de *l'échangeur Turcot*. Nos commentaires porteront principalement sur les enjeux de santé publique qui sont très précisément dans notre champ de compétence. D'autres observations seront d'ordre plus général et nous les soulevons à titre de corps public concerné par le bien-être de la collectivité.

1. Un lien étroit entre l'environnement bâti et la santé des populations

L'état d'avancement des connaissances dans le champ de la santé publique nous permet aujourd'hui d'établir, sans l'ombre d'un doute, que l'environnement bâti constitue un déterminant important de la santé¹ et du bien-être des populations. On entend par environnement bâti : l'aménagement urbain, le transport, la qualité de l'environnement et l'habitation. Ces quatre dimensions influencent la santé d'une part par l'exposition physique des citoyens à certaines contraintes : qualité de l'air, bruit, etc., et d'autre part, par les comportements qu'elles induisent en termes de mobilité, activités physiques et autres.

De ces quatre dimensions d'un environnement bâti, le transport et les aménagements urbains qui en découlent constituent des enjeux de taille. Les impacts négatifs du transport urbain sur la santé sont largement documentés et ne peuvent plus être ignorés. Dans tout projet de développement urbain et d'infrastructure, les différentes dimensions de l'environnement bâti peuvent être pensées et conçues de façon à maximiser les retombées positives sur l'état de santé des populations.

Le Ministère des Transports s'apprête à investir 1,5 milliard \$ dans le complexe Turcot, projet avec lequel nous devons possiblement composer pour les prochaines 40 ou 50 années. Nous bénéficions d'un momentum particulier pour examiner l'ensemble des dimensions de ce projet, notamment ses impacts sur la santé de la population locale et plus largement sur celle de Montréal.

Dans le présent mémoire, nous nous attardons plus précisément à démontrer que cet important investissement doit être porteur d'une vision favorable au développement de la santé et du bien-être de la population.

2. La population du territoire du CSSS : des enjeux importants au plan de la santé

La population du territoire du CSSS du Sud-Ouest-Verdun est généralement plus défavorisée et en moins bonne santé que la population montréalaise². Plus spécifiquement, les quartiers de Saint-Henri et Côte-St-Paul longent une partie importante du complexe Turcot. Constituant autrefois le cœur industriel de Montréal, ces deux quartiers ont été marqués par le déclin industriel et la fermeture du canal de Lachine au cours des années soixante. Durant la même période, la construction de l'échangeur Turcot et des autoroutes 15 et 720 ont créé une rupture de la trame urbaine et contribué à l'enclavement d'une population déjà fragilisée. Aujourd'hui, la population de Saint-Henri et Côte-St-Paul vit entourée par des autoroutes, des bretelles d'autoroutes, des voies de camionnage et des voies de chemin de fer ayant un impact majeur sur sa qualité de vie et son état de santé.

La population du territoire du CSSS du Sud-Ouest-Verdun présente une espérance de vie moindre de 4,4 ans pour les hommes et de 3 ans pour les femmes³ que celle de la population montréalaise. Les données sociosanitaires compilées par la Santé publique de Montréal pour les périodes se situant entre 2001 à 2006 mettent en évidence comparativement à l'ensemble de la population montréalaise des taux de morbidité de 23 % et de mortalité de 50 % plus élevés en lien avec

les maladies de l'appareil respiratoire⁴.

Paradoxalement, selon les données du recensement de 2006, la population âgée de 15 ans et plus des quartiers Côte-St-Paul et Saint-Henri utiliserait moins l'automobile comme mode de transport que la moyenne de la population montréalaise⁵. Ces données laissent supposer que la population du territoire du CSSS qui subit quotidiennement les impacts négatifs de ces autoroutes n'en serait pas la principale utilisatrice.

3. L'incidence du transport sur la santé publique

3.1 Circulation routière et pollution

Vivre en ville implique un grand nombre de défis. L'un d'eux est la relation entre la circulation automobile et la santé des populations. La pollution engendrée par l'augmentation de l'activité humaine, particulièrement le transport de personnes, suscite des inquiétudes du point de vue de la santé publique d'où un consensus scientifique social émergeant au regard de la nécessité d'un virage important en matière de transport durable.

Certaines villes aux États-Unis (Portland, Seattle et Buffalo) ont déjà entrepris un tel virage en démolissant des autoroutes et en aménageant des boulevards urbains ou des trames de rue qui contribuent à l'apaisement de la circulation automobile et à la revitalisation des secteurs environnants. D'autres villes, particulièrement en Europe, misent sur le développement du transport en commun et d'aménagements urbains favorisant le recours à la marche et au vélo pour se déplacer⁶.

À Montréal, le transport routier est responsable de 42 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)⁷. Aujourd'hui, les liens entre l'augmentation des GES et les changements climatiques sont clairement établis. Nous connaissons les conséquences de ces changements, notamment l'augmentation des épisodes de smog et des phénomènes de canicules. Ces changements climatiques jouent également un rôle dans la prolifération des allergènes ayant un impact sur la santé des populations en termes de problèmes respiratoires et de décès prématurés.

Le MTQ envisage de maintenir l'achalandage dans l'échangeur Turcot s'établissant actuellement à 290,000 véhicules par jour et même d'en améliorer la fluidité selon ses propres estimations à 304,000 véhicules par jour en 2016. Pour opérer des changements sur la qualité de l'air, le MTQ se fie sur les améliorations technologiques à venir en ce qui concerne l'émission par les voitures de particules fines et de GES⁸. Le projet en lui-même n'inclut aucune visée quant à l'amélioration de la qualité de l'air et nous avons tout lieu de croire que les impacts négatifs sur la santé des populations avoisinantes seront maintenus.

Il nous apparaît important de rappeler l'étude publiée en 2006 par Smargiassi⁹ qui établissait que le risque d'hospitalisations pour des problèmes respiratoires chez les Montréalais de 60 ans et plus est de 21 % plus élevé chez les individus habitant le long des routes achalandées. Une autre étude réalisée à Montréal a démontré que les mères vivant à 200 mètres ou moins des autoroutes présentaient 17 % plus de risque de donner naissance à un enfant de faible poids¹⁰. Rappelons que des

logements, des écoles, des centres de la petite enfance et des résidences pour personnes âgées sont situés à proximité de l'autoroute.

En tant qu'organisation responsable de la surveillance locale de la santé, nous sommes inquiets que le projet du MTQ ne présente aucun objectif ferme de réduction de la production de GES et ne tienne pas davantage compte des engagements gouvernementaux en matière de qualité de l'air et de promotion de la santé. À cet égard, signalons qu'une étude réalisée par le Département de santé publique de Toronto estime qu'une réduction de 30 % des émissions des véhicules permettrait annuellement de sauver 189 vies et d'économiser 900 \$ millions en frais de santé¹¹.

Recommandation générale :

Nous recommandons que le projet soit revu afin d'inclure une vision de développement favorable à la santé dans l'ensemble de ses composantes.

Recommandation spécifique 1 :

Nous recommandons que le projet prévoie des objectifs clairs de diminution du volume du trafic routier et d'émission des GES.

3.2 Transport actif et obésité

Le Plan de transport¹² adopté par la ville de Montréal en 2008 vise entre autres à « améliorer radicalement la qualité de

l'environnement de la métropole et la qualité de vie des citoyens qui l'habite ». Il y est énoncé que Montréal veut « réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif...» La Ville tout comme l'Agence métropolitaine de transport (AMT) préconisent le développement de différents projets de transport en commun (navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Trudeau, amélioration du service de trains de banlieue, réseau de transport rapide par autobus, etc.). La Direction de santé publique de Montréal considère que, pour l'ensemble de l'agglomération montréalaise, l'idéal serait d'atteindre que 50 % des déplacements se fassent en transport en commun et transport actif en 2020¹³. Le CSSS du Sud-Ouest-Verdun endosse pleinement ces objectifs. Nous pensons qu'il faut agir en ce sens tout de suite.

Montréal est appelée à voir sa population se densifier, il faut prendre le virage du transport collectif et actif et planifier aujourd'hui la ville de demain. Le transport actif est reconnu comme une des façons les plus directes de diminuer le nombre de cas de maladies cardio-respiratoires et d'obésité. Le simple fait de marcher pour se rendre aux équipements de transport en commun constitue en soi un exercice favorable à la santé¹⁴. Dans son rapport annuel en 2006, la Direction de santé publique de Montréal illustre le fait que les pays industrialisés ayant la plus faible part modale en transport actif, dont le Canada, sont davantage frappés par l'obésité¹⁵.

Recommandation spécifique 2 :

Nous recommandons que les différents projets de transport en commun prévus par la Ville et l'AMT soient implantés dès maintenant afin de diminuer le volume de la circulation automobile et que le réaménagement de l'échangeur Turcot intègre des mesures précises visant l'augmentation de l'offre en transport en commun et l'usage du transport actif.

4. Le transport comme élément structurant de l'aménagement urbain et de la santé

L'environnement physique, en particulier un logement accessible et abordable est un des déterminants de la santé des populations¹⁶. La vie de quartier, la proximité des services, les relations de voisinage et d'entraide constituent des éléments tout aussi importants. Le village des Tanneries à St-Henri et le quartier de Côte-St-Paul ont été particulièrement affectés par la construction des autoroutes et voies ferrées qui ont contribué à leur enclavement. Au cours des dernières années, le CSSS du Sud-Ouest-Verdun a appuyé diverses initiatives : comités de citoyens, plantations, jardins communautaires, activités sociales mises en place par les résidants de ce secteur qui se sont mobilisés pour améliorer leur environnement immédiat et se redonner une vie de quartier. Par leurs efforts, les résidants ont maintes fois témoigné un enracinement profond à leur quartier. Le projet actuellement mis de l'avant par le MTQ prévoit la démolition d'environ 160 logements abordables dans la partie nord du secteur pour réaménager l'échangeur Turcot, contribuant ainsi à une fragilisation plus grande de ce secteur.

Du côté du quartier de Côte-St-Paul, le CSSS entend les craintes de la population résidante à l'effet que la construction en remblais du nouveau complexe Turcot contribuera à l'enclavement accru du quartier en limitant les déplacements à l'intérieur même du quartier. La population exprime une augmentation du sentiment d'isolement et d'insécurité face à l'implantation d'un nouvel aménagement constituant une importante barrière architecturale.

Nous sommes obligés de constater que le projet ne permet pas de lever les obstacles actuels à la circulation des piétons et à la convivialité des quartiers. Il présente plutôt une augmentation de l'enclavement et l'isolement physique des populations de Saint-Henri et Côte-St-Paul. Le projet va à l'encontre de la Charte du piéton¹⁷ de la Ville de Montréal dans laquelle il est clairement indiqué qu'il faut « éliminer progressivement les coupures physiques et éviter d'en créer de nouvelles ».

Nous devons veiller à ce que le projet du MTQ ne laisse pas une fois de plus de profondes blessures dans le tissu urbain du sud-ouest de Montréal. Au contraire, nous croyons qu'il devrait inclure une opportunité d'édifier un nouveau secteur de la ville et retisser une trame urbaine animée et conviviale. Les autorités en santé publique énoncent de plus en plus la nécessité de prévoir un aménagement urbain conforme aux principes de développement durable et prenant appui sur le transport comme élément structurant. Depuis plusieurs années, Montréal fait face au défi de l'étalement urbain et connaît un solde migratoire négatif au profit des banlieues. La politique familiale de la Ville de Montréal énonce la nécessité de développer une offre de produits d'habitation adaptés aux besoins des familles pour maintenir et ramener cette population en ville. La réfection du corridor est/ouest

du complexe Turcot présente une opportunité de planification d'une nouvelle trame urbaine qui en misant sur la réduction de la circulation automobile et l'introduction de mesures de transport en commun et actif pourrait susciter l'émergence de nouveaux quartiers comprenant une mixité de fonctions : habitations incluant du logement social et abordable, proximité de commerces et d'équipements communautaires et collectifs, intégration d'espaces verts et autres ; un peu à l'image du projet *Les Bassins Nouveau du Havre* en voie d'être développé à l'extrémité sud-est du quartier de la Petite-Bourgogne.

Recommandation spécifique 3 :

Nous recommandons que le projet du complexe Turcot soit revu de façon à maintenir l'intégrité des quartiers Saint-Henri et Côte-St-Paul et renforcer ces milieux de vie. Il doit également agir comme moteur du développement d'une nouvelle trame urbaine dans le sud-ouest de Montréal.

5. Quelques autres considérations : pollution sonore et sécurité

Au cours des derniers mois, nous avons été témoins à maintes reprises des inquiétudes de la population du territoire au regard de ce projet quant aux problématiques liées au bruit et à la sécurité pendant et après les travaux de réfection. Pour avoir nous-mêmes effectué à plusieurs reprises des visites sur le site du complexe Turcot, nous avons pu constater la pollution sonore engendrée par cet important complexe routier limitant toute possibilité de maintenir un niveau de conversation normale à proximité.

La Direction de santé publique de Montréal aborde cette question dans son rapport annuel de 2006 et documente certains impacts du bruit notamment sur la qualité du sommeil, le niveau de fatigue et même sur la santé mentale des individus.

Quelle que soit la version retenue pour le projet, il y a un certain consensus à l'effet que le complexe actuel doit faire l'objet de rénovations majeures, que ces travaux s'échelonnent dans le temps et qu'ils engendreront des nuisances (poussière, bruit, entrave à la circulation piétonne, etc.) pour la population résidant à proximité. La gestion de ces travaux nécessite des mesures d'atténuation et de surveillance qui doivent être clairement établies et communiquées à la population du sud-ouest pour garantir sa qualité de vie et sa sécurité.

Sans formuler des recommandations précises, nous croyons que ces questions devraient être étudiées plus en profondeur avec les autorités possédant une expertise dans ces domaines et que les mesures retenues devraient être communiquées en continu à la population concernée. À cet égard, nous offrons notre collaboration à titre de centre de santé pour faciliter les communications en lien avec la santé auprès de la population locale.

En conclusion

À travers le projet du complexe Turcot, le sud-ouest et plus largement Montréal planifient leur avenir et déterminent en grande partie la qualité de vie et l'état de santé des populations résidentes actuelles et futures. Il est impératif de penser le développement du projet Turcot dans le contexte plus large des enjeux de transport, d'aménagement urbain et de santé des Montréalais. Un tel projet doit s'élaborer avec

l'ensemble des partenaires concernés (Ville, AMT, DSP, etc.).

Dans sa forme actuelle, le projet de reconstruction du complexe Turcot n'est pas porteur d'une vision de développement de la qualité de vie et de santé de la population du territoire du CSSS du Sud-Ouest-Verdun et plus largement de la population montréalaise.

Nous avons émis, ce soir, quatre recommandations que je résume ici :

Recommandation générale :

- ✓ ***Nous recommandons que le projet soit revu afin d'inclure une vision de développement favorable à la santé dans l'ensemble de ses composantes.***

Recommandations spécifiques :

- ✓ ***Nous recommandons que le projet prévoie des objectifs clairs de diminution du volume du trafic routier et d'émission des GES.***
- ✓ ***Nous recommandons que les différents projets de transport en commun prévus par la Ville et l'AMT soient implantés dès maintenant afin de diminuer le volume de la circulation automobile et que le réaménagement de l'échangeur Turcot intègre des mesures précises visant l'augmentation de l'offre en transport en commun et l'usage du transport actif.***

- ✓ **Nous recommandons que le projet du complexe Turcot soit revu de façon à maintenir l'intégrité des quartiers Saint-Henri et Côte-St-Paul et renforcer ces milieux de vie. Il doit également agir comme moteur du développement d'une nouvelle trame urbaine dans le sud-ouest de Montréal.**

En terminant, soyez assurés de la volonté de notre CSSS de jouer un rôle important dans le cadre de ses ressources, mandats et expertises, pour que tout nouveau développement offre une vie de quartier à l'échelle humaine pour une population en santé et sécurité.

Références ;

¹ Les déterminants de la santé sont; les habitudes de vie, l'environnement socioculturel, économique et physique. *L'approche populationnelle : une nouvelle façon de voir et d'agir en santé*. ASSS, novembre 2004, page3.

² *Portrait de la population*, CSSS Sud-Verdun, Trousse d'information, ASSS de Montréal, novembre 2004, page 2 et 3.

³ <http://santépub-mtl.qc.ca/Portrait/csss/sudouestverdun/chiffrier/chiffrescles.xls> et <http://www.santépub-mtl.qc.caPortrait/montreal/chiffrier/chiffrescles.xls>

⁴ *Portrait de la population*, CSSS Sud-Verdun, Trousse d'information, ASSS de Montréal, novembre 2004, page 2, 3 et 15.

⁵ *Portrait sociodémographique de la population, Territoire du CSSS du Sud-Ouest-Verdun*, CSSS Sud-Ouest-Verdun, Montréal 2009, page 62.

⁶ Citation de John Norquist, Président du «Congress of the New Urbanism» ÉUA, tirée du Devoir, Jeanne Corriveau, édition du samedi 4 et dimanche 5 avril, 2009.

⁷ *Le transport urbain, une question de santé*. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Direction de la santé publique, ASSS, 2006, Figure 6, page 20.

⁸ *Étude d'impact sur l'environnement*, Résumé, février 2009, MTQ, page 44.

⁹ *Rapport synthèse, Étude Smargiassi sur la santé des personnes âgées vivant près des rues achalandées*, Smargiassi, Audrey, DSP, 2005.

¹⁰ Article «*Neighbouring socioeconomic status, maternal education and adverse birth outcomes among , mothers living near highways*», in Journal of epidemiology and

community health, par Généreux, Mélissa, Auger, Nathalie (UdeM) et Auger, Marc (INSP) et Daniel, Mark (U. of South Australia. Juillet 2008.

¹¹ *Air Pollution Burden of Illness from Traffic in Toronto*, Toronto Public Health, Dr Mckeown, David, Medical Officer of Health. Toronto 2007. Pages 31 et 32.

¹² *Plan de Transport*, Ville de Montréal, résumé 2008.

¹³ *Le transport urbain, une question de santé*. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Direction de la santé publique, ASSS, 2006, page 103.

¹⁴ *Air Pollution Burden of Illness from Traffic in Toronto*, Toronto Public Health, Dr Mckeown, David, Medical Officer of Health. Toronto 2007. Page 36.

¹⁵ *Le transport urbain, une question de santé*. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Direction de la santé publique, ASSS, 2006, page 74 et figure 32.

¹⁶ Voir note 1.

¹⁷ *Plan de Transport*, Ville de Montréal, résumé 2008.