

Jacques Normandeau inc.

10, Place Argonne
Lorraine, Québec
J6Z 3b9

162

DA25

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

**RAPPORT D'EXPERTISE CONCERNANT
LES IMPACTS SUR LA SANTÉ PUBLIQUE
DU PROJET DE MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME, À MONTRÉAL,
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

Jacques Normandeau, PhD

Lorraine, le 18 novembre 2001.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
Préliminaire: PRINCIPE FONDAMENTAL DE SANTÉ PUBLIQUE :	3
Projet de modernisation de la rue Notre-Dame	4
CONCLUSION	10
LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS	12

INTRODUCTION

L'objectif de ce rapport d'expertise est de soumettre l'avis d'un professionnel spécialisé en santé communautaire quant aux impacts sur la santé publique du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal, tel que proposé par le Ministère des transports du Québec.

Le mandat confié au soussigné par le Ministère des transports du Québec consistait à analyser différents documents produits dans le cadre de l'étude d'impact du projet et communiqués par le promoteur, et à répondre à la question suivante:

Quel jugement global de santé publique peut-on porter sur le projet final en ce qui concerne les riverains ?

Le document comprend 4 sections:

1. Une présentation de la grille d'analyse de santé publique appliquée au projet proposé;
2. L'analyse du projet final en fonction de cette grille;
3. Les conclusions concernant la question ci-haut mentionnée;
4. La liste des documents consultés.

Préliminaire

L'implantation d'une autoroute urbaine peut constituer une source importante de nuisances diminuant la qualité du milieu de vie pour les riverains. Ces nuisances peuvent être

- un bruit de fond excessif;
- des odeurs, poussières et gaz d'échappements;
- la création d'une frontière limitant les déplacements dans le quartier ou l'isolant d'autres quartiers;
- la dévitalisation de quartiers;
- la perte d'espaces verts et de sites communautaires ou historiques (patrimoine);
- la perte esthétique (vues, aspect de la structure implantée).

Un tel projet ne constitue donc pas *a priori* une contribution à la santé, au bien-être et à la qualité de vie des riverains.

PRINCIPE FONDAMENTAL DE SANTÉ PUBLIQUE :

Tout projet doit contribuer directement, ou indirectement, au maintien et à l'amélioration de la santé de la population.

L'intégration de tous les impacts positifs et négatifs d'un projet doit influencer positivement la santé et le bien-être de la population. Les bénéfices retirés d'une activité doivent largement dépasser les impacts négatifs qui lui sont associés. Ainsi, nous savons que l'activité physique peut entraîner des blessures, cependant les bénéfices que nous en retirons sont supérieurs aux préjudices subis en tant que société. L'action de la santé publique en ce domaine est donc la promotion d'une activité physique saine et sécuritaire.

En ce qui a trait aux projets d'infrastructures, la position de la santé publique pourrait se résumer ainsi (« Orientations en matière d'aménagement du territoire »):

Les aménagements doivent viser prioritairement les cibles suivantes :

- Le projet doit contribuer au maintien de services sociaux et de santé adéquats (accessibilité physique);
- Le projet doit contribuer au développement d'habitats sains et sécuritaires favorables à la santé et au bien-être des populations;
- Le projet doit contribuer à la diminution de l'exposition aux contaminants environnementaux;
- Le projet doit contribuer à la prévention des traumatismes et à la promotion de la sécurité.

Ces différents éléments constituent la grille d'analyse appliquée au projet soumis.

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Le projet doit contribuer au maintien de services sociaux et de santé (accessibilité physique);

L'implantation d'une autoroute urbaine devra faciliter le transport ambulancier et l'accessibilité aux services de santé et aux services sociaux. Le projet ne devra pas diminuer l'accès des riverains à ces services.

Le tracé proposé ne semble pas constituer une frontière pour les déplacements ambulanciers et ne diminue pas l'accessibilité aux établissements de santé. Un accotement élargi a été prévu dans certaines sections du projet pour permettre le passage des véhicules d'urgence.

Le projet proposé n'aurait un impact que sur un établissement de santé (centre de soins prolongés). La relocalisation, et la modernisation subséquente, du centre de soins prolongés semble faire l'unanimité chez les intervenants. Cette relocalisation éloignerait cette population vulnérable d'un entreposage de matières dangereuses et d'une zone industrielle comportant des nuisances. Cette relocalisation devra cependant respecter les lieux de résidence des proches s'il s'agit d'un centre à vocation locale (origine de la clientèle).

1. Dans son ensemble, le projet ne semble pas diminuer l'accessibilité aux services de santé.
2. La création d'une voie réservée favorisera la circulation des véhicules d'urgence.
3. La relocalisation d'un centre de soins prolongés constituerait une amélioration de la qualité de vie des bénéficiaires.

Le projet doit contribuer à la diminution de l'exposition aux contaminants environnementaux et contribuer au développement d'habitats sains et sécuritaires favorables à la santé et au bien-être des populations;

Les aménagements devront démontrer un souci d'esthétique mettant en valeur les éléments du paysage et du patrimoine renforçant la notion d'appartenance et devront tenir compte des transformations socio-démographiques de la population (vieillesse de la population, jeunes familles).

L'étude d'impact déposée et le projet proposé démontrent un souci évident d'aménagement esthétique intégrant des éléments du patrimoine. Le promoteur présente les caractéristiques des populations locales et les liens avec les aménagements prévus.

Le projet et ses annexes devront contribuer à améliorer les conditions de l'habitat et seront adaptés au contexte socio-économique du milieu touché. Il devra contribuer à favoriser le maintien et le développement de voisinages de qualité et encourager le développement de la mixité sociale

Les aménagements proposés semblent constituer une nette amélioration visuelle en comparaison avec les aménagements actuels. Le développement et l'aménagement d'espaces publics sécuritaires constitue un facteur favorisant la mixité sociale.

Les aménagements proposés ne semblent pas contribuer à l'enclavement de quartiers, à l'isolement de la population riveraine ou à la création de frontières au mouvement des populations riveraines. Certaines mesures sont proposées pour recréer des îlots résidentiels. Le projet permettrait un accès ultérieur à la rive du fleuve advenant la relocalisation des activités portuaires actuelles.

Les espaces naturels, les boisés, les parcs et les lieux de pratique d'activités de plein air constituent des éléments essentiels à la qualité de vie et contribuent à la santé et au mieux être de la population. Le projet et ses annexes devront contribuer à protéger, réhabiliter et mettre en valeur le cadre bâti, les espaces publics et éléments du milieu naturel en milieu urbanisé qui favorisent la mixité sociale et la pratique sécuritaire d'activités physiques, principalement pour les jeunes.

Le plan d'aménagement présenté semble répondre à ces critères en ce qui a trait aux espaces verts, parcs, piste cyclable, lieux d'interprétation et espaces publics. Cependant, l'aménagement de plusieurs sites annexes est de juridiction municipale. Ces aménagements devront faire l'objet d'une concertation avec les différents quartiers touchés.

La réalisation du projet, ainsi que les annexes gérées par d'autres paliers de gouvernement, devra s'effectuer en concertation avec les différents quartiers touchés par le projet.

La proximité d'une route constitue une source de nuisances pour les citoyens (fumées, poussières, odeurs, bruit, etc.). Le projet devra contribuer à la diminution des nuisances actuelles, ou à tout le moins, ne pas les augmenter. Une harmonisation des usages devra s'effectuer afin de ne pas exposer indûment les riverains. Des équipements et un zonage approprié devront être prévus. Les abords immédiats de l'autoroute devraient être prioritairement des zones commerciales ou publiques. Le zonage devra interdire tout développement résidentiel en bordure de la route.

Il semblerait, dans certains cas, que la réalisation du projet contribue à diminuer certaines nuisances. L'étude des impacts sur la qualité de l'air semble démontrer, dans la majorité des cas, une augmentation négligeable des nuisances chimiques et particulaires, et ce dans le cadre d'une modélisation du pire scénario. Les concentrations attendues respectent les normes courantes d'exposition pour la population générale. En ce qui a trait aux particules respirables, les données présentées sont incomplètes. Cependant, considérant d'autres sites montréalais, l'exposition présumée sera inférieure à ces sites.

Au niveau des nuisances sonores l'étude d'impact semble démontrer que la réalisation du projet améliorera le climat sonore actuel auquel sont soumises les populations riveraines.

Il est à noter qu'un projet résidentiel a été prévu par la Ville de Montréal en bordure du projet. Ce projet résidentiel serait cependant localisé en bordure d'une dalle de recouvrement de la route, ce qui atténue les impacts sonores.

Tout nouveau projet résidentiel devra être interdit en bordure du projet dans les zones non-recouvertes par une dalle ou ne bénéficiant pas de mesures efficaces permanentes de contrôle du bruit.

La proximité d'une route constitue aussi une source de risque provenant du transport de matières dangereuses. Le projet devra contribuer à la sécurité du transport des matières dangereuses. Les matières dangereuses transitant dans une zone populeuse ne devraient être acheminées qu'à des établissements locaux. Le projet ne devrait pas constituer une voie de transit préférentielle pour les matières dangereuses destinées, ou provenant, des établissements localisés à l'extérieur du milieu urbain immédiat. Les aménagements devront prévoir une possibilité d'intervention rapide en cas d'urgence.

La rue Notre-Dame constitue déjà un itinéraire dédié au camionnage. Le tracé proposé pourrait présenter des avantages particuliers pour le transport de matières dangereuses en transit (non-destinées à des entreprises locales) entre l'est de Montréal et le pont Jacques-Cartier. Cependant, les conditions de transport seront grandement améliorées par le projet en terme de sécurité, comparativement à la situation actuelle.

Le promoteur a aussi prévu des aménagements pour permettre l'évacuation de la tranchée et l'intervention des véhicules d'urgence en bordure de la tranchée.

Les établissements de santé et de services sociaux, les garderies et les écoles abritent un clientèle particulièrement vulnérable aux nuisances (ex. bruits, fumées, odeurs, circulation) et aux contraintes anthropiques (déversements, incendies, fuites de matières dangereuses). Cette vulnérabilité vient notamment des effets directs que ces phénomènes peuvent engendrer sur la santé, mais aussi de leur caractère dérangent et perturbant (ex. bruit vs sommeil) et du stress et l'anxiété qu'une situation d'urgence ou une évacuation peut faire vivre à ces populations. Le tracé retenu pour l'autoroute ne devrait pas passer à proximité de ces établissements lorsque cela est possible.

Le projet présenté ne constituerait une nuisance que pour un centre de soins prolongés. Il serait déjà prévu de relocaliser celui-ci.

L'étude d'impact n'identifie pas d'autres établissements vulnérables.

En ce qui concerne spécifiquement le bruit, le niveau sonore de type continu acceptable à la limite des résidences et des terrains de jeux ne devrait pas dépasser 50 dB(A) à 55 dB(A) à l'extérieur pendant la journée. Les limites recommandées à l'extérieur la nuit sont de 45 dB(A).

Dans les établissements de santé, l'effet du bruit concerne principalement la perturbation du sommeil et l'interférence dans les communications (dont les signaux d'alarme). Le niveau de bruit ne devra pas excéder 35 dB(A) à l'intérieur de la majorité des chambres où des patients sont traités, sous observation ou se reposent. Ce niveau correspond approximativement à un niveau de 55 dB(A) de bruit extérieur en tenant compte d'une atténuation moyenne de 20 dB(A) à travers des fenêtres fermées. Cette recommandation est également valable pour d'autres milieux sensibles tels que les garderies, les écoles.

L'étude d'impact semble démontrer une nette amélioration du climat sonore avec la réalisation du projet. Le seul établissement vulnérable identifié, un centre de soins prolongés, sera relocalisé.

Au Québec, plus d'un demi-million de personnes (10% de la population) sont affectées par l'herbe à poux. Le pollen de cette plante est la cause de problèmes respiratoires; elle est en cause dans la rhinite allergique et peut contribuer à des crises d'asthme sévères. L'herbe à poux colonise les sols perturbés, dénudés et compactés (ex. bord des routes, terrains vagues, etc.). Le projet et ses annexes devront contribuer à diminuer l'exposition de la population au pollen de l'herbe à poux.

Le projet fait mention de la présence d'herbe à poux, en bordure d'un segment de la piste cyclable, qui pourraient être éradiquée par le projet. Cependant, considérant la multitude de terrains vagues et de sites à l'abandon dans la zone d'étude, lieux propices à la pousse de l'herbe à poux, cet effet positif est négligeable.

1. L'étude d'impact déposée et le projet proposé démontrent un souci évident d'aménagement esthétique intégrant des éléments du patrimoine;
2. Les aménagements proposés semblent constituer une nette amélioration visuelle en comparaison avec les aménagements actuels;
3. Le développement et l'aménagement des espaces publics sécuritaires constitue un facteur favorisant la mixité sociale;
4. Les aménagements proposés ne semblent pas contribuer à l'enclavement de quartiers, à l'isolement de la population riveraine ou à la création de frontières au mouvement des populations riveraines;
5. La réalisation du projet contribue à diminuer certaines nuisances et a un effet nul ou négligeable sur d'autres nuisances;
6. Les conditions de transport de matières dangereuses seront grandement améliorées par le projet en terme de sécurité, comparativement à la situation actuelle;
7. Le projet présenté ne constituerait pas une nuisance pour des établissements vulnérables;
8. L'étude d'impact semble démontrer une nette amélioration du climat sonore avec la réalisation du projet;
9. Le projet a un effet positif négligeable sur le contrôle de l'herbe à poux.

CONDITIONS ADDITIONNELLES

La réalisation du projet, ainsi que les annexes gérées par d'autres paliers de gouvernement, devra s'effectuer en concertation avec les différents quartiers touchés par le projet.

Tout nouveau projet résidentiel devra être interdit en bordure du projet dans les zones non-recouvertes par une dalle ou ne bénéficiant pas de mesures efficaces permanentes de contrôle du bruit.

Le projet doit contribuer à la prévention des traumatismes et à la promotion de la sécurité.

La sécurité est un droit fondamental et une condition essentielle à tout développement durable de la société. Un climat social de paix, le contrôle des dangers reliés aux blessures non intentionnelles, et le respect de l'intégrité physique, matérielle ou morale des personnes, peut se réaliser en partie en agissant sur l'environnement. Les aménagements devront être réalisés de manière à promouvoir la sécurité des citoyens.

En ce qui concerne le développement de pistes cyclables, de parcs riverains et de sentiers pédestres, la sécurité devra autant être considérée que la mobilité afin d'éviter des aménagements constituant une menace importante à la sécurité des usagers et des occupants des terrains avoisinants. Une signalisation et des trajets sécuritaires sont à prévoir, en particulier aux intersections avec le réseau routier.

Le Ministère des Transports a démontré un réel effort quant à l'intégration de la sécurité des usagers et des riverains dans l'aménagement du corridor et de ses annexes.

En ce qui a trait aux aménagements annexes, ces derniers relèvent de la compétence municipale, et de ce fait ne seront pas inclus dans l'actuelle procédure d'examen des impacts du projet.

Le tracé actuel de la piste cyclable traverse une zone isolée et sans issues latérales en bordure de la BFC Montréal (Longue-Pointe). Cette situation représente un risque pour les usagers.

1. Le projet constitue une amélioration en terme de sécurité;

CONDITIONS ADDITIONNELLES

L'aménagement des annexes gérées par d'autres paliers de gouvernement, devra s'effectuer en concertation avec des experts en sécurité publique.

CONCLUSION

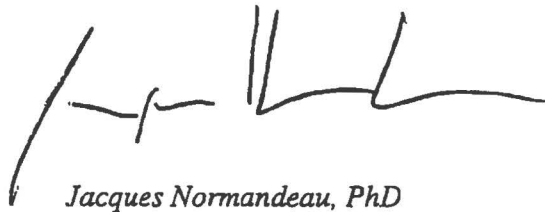
Après lecture des documents qui m'ont été communiqués par le promoteur, il est de mon opinion que :

- Dans son ensemble, le projet ne semble pas diminuer l'accessibilité aux services de santé;
- La création d'une voie réservée favorisera la circulation des véhicules d'urgence;
- La relocalisation d'un centre de soins prolongés constituerait une amélioration de la qualité de vie des bénéficiaires;
- L'étude d'impact déposée et le projet proposé démontrent un souci évident d'aménagement esthétique intégrant des éléments du patrimoine;
- Les aménagements proposés semblent constituer une nette amélioration visuelle en comparaison avec les aménagements actuels;
- Le développement et l'aménagement des espaces publics sécuritaires constitue un facteur favorisant la mixité sociale;
- Les aménagements proposés ne semblent pas contribuer à l'enclavement de quartiers, à l'isolement de la population riveraine ou à la création de frontières au mouvement des populations riveraines;
- La réalisation du projet contribue à diminuer certaines nuisances et a un effet nul ou négligeable sur d'autres nuisances;
- Les conditions de transport de matières dangereuses seront grandement améliorées par le projet en terme de sécurité, comparativement à la situation actuelle;
- Le projet présenté ne constituerait pas une nuisance pour des établissements vulnérables;
- L'étude d'impact semble démontrer une nette amélioration du climat sonore avec la réalisation du projet;
- Le projet a un effet positif négligeable sur le contrôle de l'herbe à poux;
- Le projet constitue une amélioration en terme de sécurité.

Par conséquent, je me dois de conclure que le projet complété de modernisation de la rue Notre-Dame, tel que présenté par le promoteur dans l'étude d'impact soumise à la consultation publique, pourrait contribuer à l'amélioration de la santé publique des riverains si toutes les conditions de réalisation décrites sont respectées.

Cependant, certaines conditions additionnelles de réalisation pourraient contribuer à la bonification du projet :

1. La réalisation du projet, ainsi que les annexes gérées par d'autres paliers de gouvernement, devra s'effectuer en concertation avec les différents quartiers touchés par le projet et en consultation avec des experts en sécurité publique.
2. Tout nouveau projet résidentiel devra être interdit en bordure du projet dans les zones non-recouvertes par une dalle ou ne bénéficiant pas de mesures efficaces permanentes de contrôle du bruit;



Jacques Normandeau, PhD

18 novembre 2001

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS

MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. *Orientations en matière d'aménagement du territoire : document de travail*, octobre 1997, 60 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement, chapitre 1 : mise en contexte, annexes*, août 2001, pagination multiple.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement, chapitre 2 : description du milieu récepteur*, août 2001, pagination multiple.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement, chapitre 3 : Description du projet*, août 2001, 25 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement, chapitres 4, 5 et 6*, août 2001, 86 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement, résumé*, août 2001, 67 pages et annexes.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 5 juillet 2001, 30 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, juillet 2001, 24 pages et annexes.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 30 avril au 27 juin 2001, pagination diverse.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 5 septembre 2001, 4 pages et annexe.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Profils de la population et des espaces verts*, document complémentaire, août 2001, 28 pages et annexes.