

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



Mémoire du
Centre de santé et de services sociaux (CSSS)
du Sud-Ouest-Verdun

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal relativement
au **Quartier Bonaventure-Réaménagement de l'autoroute**
Bonaventure (Phase 1)

Madeleine Breton

Directrice de la Planification, de la santé publique et des partenariats

Montréal, janvier 2010

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 constitue 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 (les conditions de vie; les prédispositions biologiques et génétiques; les habitudes de vie et les autres comportements reliés à la santé; l'environnement physique; l'organisation des services sociaux et de santé ainsi que l'accès aux ressources).

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 Quartier Bonaventure – Réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Phase 1). 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.

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'affirmer, sans l'ombre d'un doute, que l'environnement bâti constitue un déterminant important de la santé et du bien-être des populations¹. 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 : gaz à effet de serre (GES), qualité de l'air, bruit, etc., et d'autre part, par les comportements qu'elles induisent en termes de mobilité, activités physiques et autres. Un aménagement urbain déficient peut engendrer de l'insécurité, de l'exclusion sociale, des traumatismes routiers, des problèmes cardio-vasculaires et respiratoires, de même qu'il peut défavoriser l'activité physique et par conséquent, entraîner l'obésité et son lot de problèmes sur la santé.

Dans tout projet de développement urbain et d'infrastructure, les différentes dimensions de l'environnement bâti devraient être pensées et conçues de façon à maximiser les retombées positives sur l'état de santé des populations.

Dans le présent mémoire, nous nous attardons plus précisément à démontrer que les investissements importants que l'on s'apprête à réaliser dans le cadre du réaménagement de l'autoroute Bonaventure doivent être porteurs d'une vision favorable au développement de la santé et du bien-être de la population. Nos commentaires vont porter sur les enjeux résultant de l'interaction entre le projet et notre champ d'expertise notamment :

1. La requalification du secteur de l'autoroute Bonaventure
2. L'habitation
3. Le transport
4. La qualité de l'air
5. L'aménagement urbain et la vie de quartier

1. La requalification du secteur Bonaventure : une avancée positive

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure découle de la « Vision 2025 » élaborée par la Société du Havre de Montréal qui vise une réappropriation concrète de l'espace urbain et riverain du fleuve au profit de la population montréalaise.

Rappelons que tout ce secteur est au cœur de l'histoire ouvrière, commerciale, industrielle et ferroviaire de Montréal et qu'il nous apparaît indiqué de rappeler la richesse de ce passé dans le cadre de l'aménagement du nouveau quartier Bonaventure. La population du Sud-Ouest mérite que l'on souligne avec fierté sa contribution au développement de Montréal par un rappel historique sous la forme d'expositions, d'aménagement des espaces publics ou autres.

Signalons d'entrée de jeu, que le projet soumis à la consultation de ce soir est intéressant dans la mesure où il tente de rétablir une certaine continuité entre Griffintown et le faubourg des Récollets, deux secteurs divisés et déstructurés par la construction du viaduc ferroviaire du CN à la fin des années 20, puis par la construction de l'autoroute Bonaventure dans les années 60. Les efforts mis de l'avant pour redonner vie à cette portion de la ville sont, à notre avis, fort louables.

Il est évident que les concepteurs du projet ont apporté une attention particulière aux questions de transport actif et collectif et de développement durable. L'effort important consenti pour intégrer certains autres éléments de développement durable (toits verts, espaces publics faisant une place généreuse à la végétation et inclusion des objectifs LEED) mérite aussi d'être souligné pour ses retombées favorables à la santé, notamment pour leur incidence sur la diminution des îlots de chaleur.

2. Des habitations adaptées aux besoins de la population

Il n'y a aucun doute qu'un stock de logements stables, sécuritaires et abordables financièrement soit un des déterminants le plus important pour la santé physique et psychologique des personnes, des ménages et des communautés.

Avec la crise du logement des dernières années, la pénurie de logements dont le coût est accessible à de petits budgets a provoqué une aggravation de la situation des ménages moins nantis. Pour Le Sud-Ouest, rappelons que le nombre de ménages toute catégorie confondue en attente d'un logement social en HLM s'élève à 1 088 ² et que 33.3% des ménages locataires consacrent plus de 30% de leur revenu au logement³. Un portrait des familles montréalaises réalisé par la CRÉ de Montréal a lui aussi mis en évidence les problèmes accrus qu'éprouvent les familles avec enfants à se loger à cause de la rareté et du coût des logements de grande taille⁴. Ces situations sont plus fréquentes pour les familles monoparentales et immigrantes, une réalité bien présente dans le Sud-Ouest.

Nous saluons le fait que le projet prévoie la réalisation de logements sociaux, tel que stipulé dans la stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal, afin qu'au minimum 15% des nouvelles unités d'habitation construites sur le territoire de Montréal soient des logements sociaux et communautaires, et ce, d'autant plus que la presque totalité des terrains visés est une propriété municipale. Cet effort est particulièrement important considérant que la grande majorité des ménages locataires dans le Sud-Ouest n'ont pas les revenus suffisants pour accéder au 15% d'unités d'habitation abordable prévu dans le projet; une perspective de développement résidentiel répondant toutefois à une demande significative des ménages de la grande région montréalaise.

Par contre, la typologie des logements projetés dans cet avant-projet en ce qui a trait aux îlots centraux nous semble peu indiquée pour répondre aux besoins des familles. Or, comme nous venons de le voir, les besoins sont criants pour cette partie de notre population. De ce fait, il nous apparaît important de prévoir ce développement dans un secteur mieux adapté au bien-être des familles en milieu urbain. La présence d'espaces verts, de services de proximité, d'écoles, de cours intérieures permet de mieux combler les attentes des familles. En ce sens, la localisation des unités de logement famille dans le secteur du Faubourg des Récollets ou encore leur localisation dans de futurs développements dans Griffintown semble plus appropriée pour permettre un épanouissement de tous les membres de la famille. La question du logement social est au cœur de tous les projets.

Or, certains sites sont plus propices et plus adaptés pour répondre aux besoins des familles vulnérables.

Voilà pourquoi, ***nous recommandons*** :

I- ... que le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure prévoit à l'extérieur des îlots centraux une proportion importante de produits résidentiels répondant aux attentes et besoins particuliers des familles avec enfants, par la construction de logements de 2 ou 3 chambres à coucher et plus, ainsi qu'à un accès à des cours ou espaces verts familiaux. Cette approche contribuera à freiner l'exode des familles au profit des banlieues, un objectif privilégié par la ville.

II- ... que la Ville de Montréal et les arrondissements concernés développent, dans le cas du projet Bonaventure, une vision d'ensemble des grands chantiers en cours et à venir dans les secteurs voisins (Faubourg des Récollets et Griffintown), afin de planifier de façon plus cohérente l'inclusion et la localisation des logements sociaux et abordables et services correspondants aux besoins des différents types de clientèles, le tout en respectant minimalement ou en dépassant les objectifs prévus dans la stratégie d'inclusion de la ville.

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

3.1 Des visées de réduction du volume de circulation au profit du transport collectif

Vivre en ville implique un grand nombre de défis. L'un d'entre 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 émerge relativement à la nécessité d'un virage important en matière de transport durable.

Dans la région métropolitaine, le transport routier est responsable de 47 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)⁵. 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. 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 de sauver annuellement 189 vies et d'économiser 900 \$ millions en frais de santé⁶.

Dans ce contexte, la démolition de l'autoroute Bonaventure, sa transformation en un boulevard urbain et l'aménagement d'un corridor dédié au transport collectif sont concordants avec les visées de la santé publique quant à la réduction du volume de circulation automobile par un transfert modal au profit du transport collectif. Les modélisations réalisées pour la Société du Havre laissent en effet supposer une diminution d'un peu plus de 20% des déplacements automobiles au profit d'une augmentation de 66 à 73 % de la part modale du transport collectif.

Toutefois, le CSSS du Sud-Ouest-Verdun souligne l'importance de s'assurer qu'il s'agit d'un gain réel, et non pas d'un simple déplacement vers d'autres axes routiers notamment vers le secteur voisin de Griffintown et l'échangeur Turcot, une crainte

exprimée par de nombreux résidants et interlocuteurs dans le Sud-Ouest. Il n'est pas souhaitable de continuer à examiner chaque projet de transport isolément les uns des autres. La réduction du nombre de déplacements en automobile et des émissions des GES est un enjeu qui appelle une vision globale du développement des transports et des axes routiers dans la région métropolitaine et nous ne pouvons qu'inviter les différents paliers de gouvernements à agir dans ce sens et à identifier des cibles concrètes à atteindre.

III- En conséquence, nous recommandons que la Ville de Montréal et les interlocuteurs concernés prévoient des objectifs clairs en termes de diminution du volume du trafic routier et d'émission des GES sur l'ensemble de son territoire et en termes d'augmentation de l'offre du transport collectif pour la région métropolitaine.

Dans tout projet de développement urbain, l'espace dévolu au stationnement constitue un élément important pour limiter la place faite à l'automobile. En ce qui concerne la proportion des espaces de stationnement nécessaires aux futures résidences, bureaux, commerces et services prévus dans le projet, la Société du Havre affirme vouloir *tendre* vers le minimum exigé par la réglementation. Le CSSS du Sud-Ouest-Verdun est aussi d'avis que le stationnement doit être réduit au minimum, ceci parce que la localisation du site est propice à l'utilisation de divers moyens de transport actif (réseau piétonnier souterrain et en surface, pistes cyclables) et collectif (corridor Dalhousie, stations de métro Bonaventure et Victoria).

IV- À cet égard, le CSSS recommande que la Société du Havre s'engage fermement à ne pas dépasser le nombre minimal de cases de stationnement prévu par la réglementation.

3.2 Des aménagements favorisant une plus grande place du transport actif

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 santé. Dans son rapport annuel en 2006, la Direction de santé publique de Montréal illustre le fait que les pays industrialisés, dont le Canada, ayant la plus faible part modale en transport actif sont davantage frappés par l'obésité⁷.

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure comporte plusieurs éléments favorisant le transport actif : larges trottoirs incitant les déplacements à pied en surface, aménagement de liens avec le réseau piétonnier souterrain, proximité des transports en commun et intégration de supports à vélo et de stations BIXI. Autant d'éléments qui, au final, contribueront au développement d'un environnement bâti plus favorable à la santé.

Tout en constituant un pas dans la bonne direction en termes de réduction du volume de la circulation automobile au profit du transport collectif et actif, il n'en demeure pas moins qu'une forte présence de l'automobile et des autobus sera maintenue dans tout le secteur, particulièrement aux heures de pointe.

Cette forte présence des véhicules soulève la question de la sécurité des déplacements à pied et à vélo. En effet, le bilan de la route dressée par la Direction de la Santé publique de Montréal dans son rapport annuel de 2006 illustre que le nombre de piétons blessés est plus élevé dans les arrondissements centraux. Il est souligné que cette donnée *peut s'expliquer par divers facteurs, dont la taille et la densité de la population, le plus grand nombre de déplacements à pied, le volume accru de la circulation de transit, l'absence d'aménagements de qualité pour les piétons, etc*⁸.

La Direction de santé publique de Montréal considère que, pour l'ensemble de l'agglomération montréalaise, l'idéal serait que 50 % des déplacements se fassent en transport en commun et transport actif en 2020. Le CSSS du Sud-Ouest-Verdun endosse pleinement cet objectif. Nous pensons qu'il faut agir en ce sens, et ce, dès maintenant.

La Société du Havre et la Ville de Montréal doivent donc prévoir des aménagements sécuritaires et efficaces pour ralentir la circulation automobile, limiter le camionnage,

sécuriser les transports des piétons et cyclistes. Pour les piétons, l'accès sécuritaire au transport en commun et aux éventuels services du quartier doit être sans compromis. La planification du nouveau Quartier Bonaventure constitue une opportunité pour la Société du Havre et la Ville de Montréal de se démarquer en matière de design et de sécurité urbaine et de tracer la voie aux projets à venir de développement montréalais. La sécurité des aménagements pour piétons et cyclistes contribuera directement à la réduction des traumatismes et décès routiers. Toutes les traverses piétonnières devraient être réalisées selon les standards les plus élevés. Il faudra porter une attention particulière à la sécurité aux abords de la garderie déjà existante située à l'intersection des rues Duke et William et des résidences des Lofts Lowney.

En ce qui concerne les cyclistes, rappelons que « le stress et la peur liés à la sécurité routière peuvent annuler tout sentiment de plaisir »⁹. Or, la pratique régulière du vélo a une incidence directe sur la santé des populations. Ainsi, une étude canadienne révèle que dans les secteurs où plus de 95 % des gens se déplacent au travail en automobile, 54% de la population affiche un excès de poids. Cet excès de poids est présent chez 42 % de la population dans les environnements où moins de 60% des gens dépendent de l'automobile pour aller au travail¹⁰. Il est indispensable que le projet inclue l'aménagement de voies cyclables réservées et sécuritaires sur l'ensemble du site. Outre l'installation de stations BIXI, rappelons également la nécessité de prévoir une offre adéquate de supports à vélo intérieurs et extérieurs comme incitatif à l'utilisation de ce mode de transport.

V- Nous recommandons que divers moyens comme des feux pour piétons avec signaux sonores, la surélévation et le marquage des traverses, des terre-pleins comme lieu de refuge, l'aménagement de voies cyclables réservées et sécuritaires, un éclairage approprié et la limitation de la vitesse automobile, soient mis en place pour sécuriser le nouveau quartier Bonaventure et les secteurs avoisinants et ainsi, les rendre plus attrayants pour les familles, notamment.

4. La qualité de l'air

L'avancée des connaissances en santé publique permet d'établir avec certitude que la santé des populations est directement affectée par l'exposition physique à certaines contraintes, dont la pollution de l'air.

Les modélisations réalisées à ce jour pour le projet Bonaventure au regard de la qualité de l'air montrent un patron de dispersion des polluants émis par la voie réservée aux autobus plus important du côté du sud-ouest, de même qu'une augmentation des particules fines (PM_{2.5}) dans l'air. La limite établie selon les normes pancanadiennes est de 30 et la mesure actuelle est de 29. On peut donc entrevoir dès maintenant que la limite canadienne sera dépassée et que les résidences à proximité en seront affectées.

VI- À cet égard, nous recommandons la mise en place de toutes les mesures possibles pour atténuer le dépassement de la norme (entretien de la voie réservée aux autobus, installation de systèmes de ventilation hautement performants dans les nouvelles constructions, etc.) et d'effectuer des études complémentaires pour prendre en compte l'abaissement de l'autoroute et le gabarit définitif des immeubles construits sur le site.

5. Aménagement urbain et vie de quartier

Comme nous l'avons souligné plus haut, l'environnement physique, en particulier un logement accessible et abordable est un des déterminants de la santé des populations. La vie de quartier, la proximité des services, les relations de voisinage et d'entraide constituent des éléments tout aussi importants. Le grand défi consiste à trouver un juste équilibre entre le développement résidentiel et celui du développement économique, récréatif et industriel. De par son emplacement et la place dédiée au transport routier et ferroviaire, nous doutons que le nouveau secteur Bonaventure puisse offrir une vie de quartier conviviale et adaptée aux besoins des familles; c'est pourquoi nous croyons qu'il serait plus approprié de privilégier le développement d'habitation familles à l'extérieur des îlots centraux.

Les familles peuvent s'installer dans des milieux d'une certaine densité bien que certains accommodements doivent être mis en place (cours privées, accès distincts aux logements et occupation des étages inférieurs). Nous aimerions attirer l'attention sur la nécessité de tenir compte des questions de cohabitation entre les ménages familiaux et les autres types de ménages. Nous soulignons aussi l'importance de la mise en place d'équipements collectifs adaptés aux familles sur des espaces collectifs réservés, ce que l'état d'avancement du projet ne permet pas de constater.

Avec les familles viennent des enfants dans les parcs, dans les services de garde et dans les écoles. Les familles, tout comme l'ensemble des ménages qu'ils soient locataires ou propriétaires, requièrent un environnement où l'on retrouve une vie de quartier à caractère communautaire, sécuritaire et conviviale incluant une variété de services de proximité au plan des sports, loisirs, culture, santé, approvisionnement alimentaire et autres. La Société du Havre et les arrondissements concernés doivent donc s'assurer dès maintenant avec les partenaires du milieu, de la planification de tous les services connexes nécessaires à la présence des nouveaux résidents et plus particulièrement des familles. Une attention particulière devra être portée au développement de services de garde. *L'Enquête sur la maturité scolaire des enfants montréalais* conclut que le territoire du CSSS du Sud-Ouest – Verdun est celui où le taux de places disponibles en services de garde est le plus bas. Par ailleurs, il est aussi un de ceux qui compte une forte proportion d'enfants vulnérables sur le plan de la maturité scolaire (40,5%)¹¹.

VII- Nous recommandons d'inclure dans les secteurs avoisinants le réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Faubourg des Récollets et Griffintown) des conditions favorables au développement de nouveaux projets de CPE en réponse aux besoins de la population et des travailleurs du territoire (espaces dédiés, localisation sécuritaire, prix d'acquisition ou de location compatibles avec les programmes de financement existants).

VIII- En plus du développement de places dans les CPE, ***nous recommandons qu'un groupe travail formé de représentants de la Ville de Montréal et d'organismes du milieu spécialisés dans le domaine soit formés afin de définir les critères et les conditions nécessaires à mettre en place pour que les familles puissent vivre en toute quiétude dans un environnement répondant à leurs besoins.*** Il peut s'agir de services publics comme des écoles, des cliniques médicales ou encore de services de proximité tels que marchés d'alimentation, pharmacie, commerces de toutes sortes. Ce groupe de travail se devra de réfléchir aussi au développement de l'emploi dans le respect des principes d'inclusion et de mixité sociale.

Conclusion et recommandations

Le projet de *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1* est important pour la population de l'arrondissement Sud-Ouest et de Montréal. Au même titre que la réfection de l'échangeur Turcot, le projet Les Bassins du Nouveau Havre et la revitalisation de Griffintown, il est l'un des quatre grands chantiers qui se dérouleront sur le territoire du CSSS au cours des prochaines années. Il nous apparaît essentiel que les interlocuteurs concernés par ces différents chantiers se concertent et développent une vision intégrée et cohérente de ces développements en vue de maximiser les retombées positives pour la vie de milliers de résidants du Sud-Ouest.

Dans le même esprit, 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.

C'est en ayant en tête le mieux-être de la collectivité dans son entier que nous résumons les recommandations émises par le CSSS du Sud-Ouest-Verdun :

► Sur le plan de l'habitation, nous recommandons :

I- ... que le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure prévoit à l'extérieur des îlots centraux une proportion importante de produits résidentiels répondant aux attentes et besoins particuliers des familles avec enfants, par la construction de logements de 2-3 chambres à coucher et plus, ainsi qu'à un accès à des cours ou espaces verts familiaux.

II- ... que la Ville de Montréal et les arrondissements concernés développent, dans le cas du projet Bonaventure, une vision d'ensemble des grands chantiers en cours et à venir dans les secteurs voisins (Faubourg des Récollets et Griffintown), afin de planifier de façon plus cohérente l'inclusion et la localisation des logements sociaux et abordables et services correspondants aux besoins des différents types de clientèles, le tout en respectant minimalement ou en dépassant les objectifs prévus dans la stratégie d'inclusion de la ville.

► Sur le plan du transport, nous recommandons :

III- ... que la Ville de Montréal et les interlocuteurs concernés prévoient des objectifs clairs en termes de diminution du volume du trafic routier et d'émission des GES sur l'ensemble de son territoire et en termes d'augmentation de l'offre du transport collectif pour la région métropolitaine.

IV- ... que la Société du Havre s'engage fermement à ne pas dépasser le nombre minimal de cases de stationnement prévu par la réglementation.

V- ... que divers moyens comme des feux pour piétons avec signaux sonores, la surélévation et le marquage des traverses, des terre-pleins comme lieu de refuge, l'aménagement de voies cyclables réservées et sécuritaires, un éclairage approprié et la limitation de la vitesse automobile, soient mis en place pour sécuriser le nouveau quartier Bonaventure et les

secteurs avoisinants et ainsi, les rendre plus attrayants pour les familles, notamment.

► Sur le plan de la qualité de l'air, nous recommandons :

VI- ... la mise en place de toutes les mesures possibles pour atténuer le dépassement de la norme (entretien de la voie réservée aux autobus, installation de systèmes de ventilation hautement performants dans les nouvelles constructions, etc.) et d'effectuer des études complémentaires pour prendre en compte l'abaissement de l'autoroute et le gabarit définitif des immeubles construits sur le site.

► Au plan de l'aménagement et de la vie de quartier, nous recommandons :

VII- ... d'inclure dans les secteurs avoisinants le réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Faubourg des Récollets et Griffintown) des conditions favorables au développement de nouveaux projets de CPE en réponse aux besoins de la population et des travailleurs du territoire (espaces dédiés, localisation sécuritaire, prix d'acquisition ou de location compatibles avec les programmes de financement existants).

VIII- ... qu'un groupe travail composé de représentants de la Ville de Montréal et d'organismes du milieu spécialisés dans le domaine soit formé afin de définir les critères et les conditions nécessaires à mettre en place pour que les familles puissent vivre en toute quiétude dans un environnement répondant à leurs besoins.

Références

1. *L'approche populationnelle : une nouvelle façon de voir et d'agir en santé.* Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Novembre 2004, p.3.
2. *Profil statistique en habitation de l'arrondissement Sud-Ouest.* Direction de l'habitation, Ville de Montréal, Mai 2009, p.16.
3. *Rapport annuel 2008.* Office municipal d'habitation de Montréal, Août 2009, p.51.
4. *Regard sur les familles montréalaises.* Comité Familles, CRÉ de Montréal, Janvier 2007.
5. *Le transport urbain, une question de santé.* Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006, Figure 6, p. 20.
6. *Air Pollution Burden of Illness from Traffic in Toronto,* Toronto Public Health, Dr Mckeown, David, Medical Officer of Health. Toronto 2007. pp. 31 et 32.
7. *Le transport urbain, une question de santé.* Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006, Figure 6, p. 75.
8. *Le transport urbain, une question de santé.* Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006, Figure 6, p. 49.
9. *Le transport urbain, une question de santé.* Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006, Figure 6, p. 80.
10. *Le transport urbain, une question de santé.* Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006, Figure 6, p. 78.
11. *Enquête sur la maturité scolaire des enfants montréalais, Portrait du CSSS du Sud-Ouest-Verdun – 2008.* Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2008.