



**Pour la santé de tous :
Le développement du CUSM en symbiose avec le quartier
de Saint-Raymond et le sud-est de Notre-Dame-de-Grâce**

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre des consultations publiques sur le secteur Saint-Raymond et les abords du futur CUSM

*Pour un quartier en santé
Saint-Raymond*





Table des matières

Introduction	3
Priorité 1 : Assurer le désenclavement du quartier Saint-Raymond et le maintien du chemin Upper Lachine	4
Priorité 2 : Construire un pont cycliste et piéton au-dessus du boulevard Décarie et une piste cyclable sécuritaire en site propre	8
Construire un pont cyclable et piéton	11
Prolongement derrière le 5626, de Maisonneuve (entre l'édifice et la voie ferrée)	12
Priorité 3 : Assurer le transport actif et la santé du quartier	13
Priorité 4 : Favoriser l'accès au logement et la mixité du quartier	16
Priorité 5 : Accroître et soutenir les commerces de proximité	17
Conclusion	17
Appendice A : Sommaire des recommandations	

Rédaction :

Peter McQueen

avec la collaboration de:

Sujata Dey et Pierre Zovilé

Modélisation : Pierre Zovilé

Introduction

Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et aux Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

*Le quartier Saint-Raymond, situé à l'ouest de la station intermodale Vendôme, où l'on retrouve des circuits d'autobus, et une gare de train de banlieue dont les lignes desservent Blainville et Candiac, est un quartier avec un potentiel de développement résidentiel important, et ce, dans l'esprit du **Transit Oriented Development (TOD)**. C'est un quartier délimité par le chemin de fer et la falaise Saint-Jacques, qui peut profiter de plusieurs aménagements pour le revitaliser et rendre la vie des résidents plus agréable et humaine. Il est maintenant important d'évaluer dans quelle mesure l'hôpital apportera une valeur ajoutée à la vie du quartier et à ses habitants. Où seront construits les logements sociaux pour combler les besoins des résidents, pour enrichir et développer la vie de quartier? Plusieurs ont déjà décrié les zones hostiles aux piétons et le manque de commerces de proximité dans le quartier.*

L'arrivée du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) représente des opportunités, mais également des défis. On doit également considérer les impacts du projet Turcot, pendant sa construction qui s'étalera sur plusieurs années et, par la suite, lorsque le projet sera réalisé. Les nouveaux aménagements de la station intermodale Vendôme seront primordiaux pour le fonctionnement du secteur. Le projet est complexe et le nombre de partenaires impliqué rend

la tâche ardue : le CUSM, le MTQ, l'AMT, le CP, la STM, la Ville de Montréal et les communautés de NDG, du Sud-Ouest, et de Westmount.

Nous reconnaissons l'atout que représente un hôpital avec équipement de haute technologie et centre de recherche pour la santé de la population montréalaise. Néanmoins, nous pensons que l'implantation de l'hôpital doit être l'occasion d'apporter plusieurs améliorations au quartier, au chapitre même de la santé et de la qualité de vie.

- Augmenter le nombre et améliorer l'accessibilité à des logements de qualité;*
- Rehausser les conditions sanitaires du quartier en imposant des aménagements de proximité qui favorisent les déplacements à pied ou à bicyclette dans un cadre agréable et en toute sécurité;*
- Procéder à un verdissement abondant et de qualité et assurer la pérennité des plantations.*

Ces aménagements sont d'autant plus nécessaires à cause de la présence de l'autoroute Décarie et de l'échangeur Turcot. L'expansion du réseau artériel et ses effets néfastes sur la santé des résidents ainsi que des futurs patients du CUSM demandent des solutions pour améliorer la qualité de vie.

C'est pour ces raisons que nous avons proposé une approche symbiotique entre l'hôpital et le quartier. Un quartier en santé est vital pour un hôpital en santé. Et pour le long terme, la santé de la population en général requiert une approche plus globale qui considère les liens entre le quartier et son milieu comme essentiel à un développement harmonieux.

Priorité n°1: Assurer le désenclavement du quartier Saint-Raymond et le maintien du chemin Upper Lachine

Comme plusieurs intervenants à l'OCPM l'ont déjà mentionné, le quartier Saint-Raymond est enclavé par des barrières physiques au nord, sud, et à l'est du quartier: les voies ferrées du Canadian Pacifique au Nord, la falaise Saint-Jacques au Sud et l'autoroute Décarie à l'Est. Sans aucune école dans le quartier, avec un seul et unique parc, les résidants doivent se déplacer au Nord ou à l'Est pour rejoindre leurs services de quartier. Et pour y accéder, peu d'options sont disponibles : les citoyens peuvent soit traverser le tunnel Melrose, souvent critiqué par des résidants pour son aspect lugubre, le boulevard Décarie, ou le chemin Upper Lachine. Ce dernier accès par Upper Lachine est indispensable parce qu'il donne accès au métro Vendôme, aux autobus et aux trains qui desservent le secteur.

Depuis plusieurs années, des intervenants du quartier dénoncent l'enclavement du secteur pour des raisons de sécurité des résidants et d'équité. Il s'agit de la zone la plus défavorisée de NDG où un tiers des familles sont monoparentales et c'est également un lieu d'intégration pour plusieurs immigrants récents. De fait, 80% des résidants sont locataires¹.

Le plan proposé par le Bureau des grands projets de la Ville de Montréal pour l'intersection Décarie-De Maisonneuve est de fermer Upper Lachine à la circulation automobile et d'aménager les espaces ainsi dégagés en espaces publics paysagés sous prétexte que cette fermeture sera nécessaire pour régulariser l'intersection lorsque la section du boulevard de Maisonneuve deviendra bidirectionnelle à l'ouest du boulevard Décarie.

Nous avons des inquiétudes sérieuses par rapport à ce plan qui risque d'accentuer le processus d'enclavement du quartier, d'accélérer l'isolation et qui aura pour conséquence l'appauvrissement des populations du secteur. Sans accès aux services de proximité et facilement accessibles, les résidants n'auront pas la chance de profiter des bienfaits du développement durable et

de l'équité sociale dont les autorités en place font grand cas. De plus, nous sommes inquiets que cette décision soit prise sans même qu'il y ait de consultations auprès des résidants impliqués, et avant qu'aient débuté les consultations de l'OCPM.

Cette préoccupation rejoint une grande partie de la population. Une pétition, signée par plus de 1000 résidants du quartier, demande que l'option de fermer Upper Lachine soit abandonnée ou mise en place après que les travaux de l'échangeur Turcot soient terminés. Des résidants, commerçants et usagers du transport en commun nous ont fait part de leurs préoccupations pour la sécurité dans le quartier en lien avec la circulation automobile, l'impact sur la survie des commerces émergents du quartier et les déviations complexes prévues pour les autobus.

Nous constatons également ces faits troublants dans leur plan :

- *Le plan favorise le déplacement autoroutier au détriment des déplacements locaux par transport en commun.* Il propose de déplacer 3 000 voitures (soit plus ou moins 5000 personnes) tous les jours de la sortie de l'A-15 sud via la bretelle Addington et de Maisonneuve à l'hôpital plus rapidement. Mais, cela va ralentir le trajet des 15 000 personnes (7500 dans chaque direction) qui passent par le viaduc d'Upper Lachine à chaque jour dans sa configuration actuelle;
- *Le plan va compliquer la circulation et retarder les autobus, car ce dernier prévoit un virage à gauche sur De Maisonneuve et en direction ouest sur le boulevard Décarie en direction sud.* Cette configuration va générer des files d'attente pour les véhicules et de autobus au feu de circulation de cette intersection. Elle va également retarder les autobus 105 et 102 qui passent par De Maisonneuve pour aller de la station Vendôme au boulevard Décarie. Si le passage sous le viaduc était maintenu ouvert, ce virage à gauche pourrait être interdit. Le trafic à destination de l'hôpital pourrait continuer sur Upper Lachine pour ensuite tourner à gauche sur la nouvelle rue Prudhomme-Crowley. Par ailleurs, les autobus 90 et 104 devront prendre des détours complexes qui rallongeront le parcours pour se rendre à Saint-Raymond à partir à la station Vendôme;

1 Kraemer, S., Merriman, J., Prince, J., Bornstein, L.(2012). "Saint Raymond 2011 Baseline Study". Research Repot RR12-02E. Montréal: CURA Making Megaprojects Work for Communities - Mégaprojets au service des communautés.)

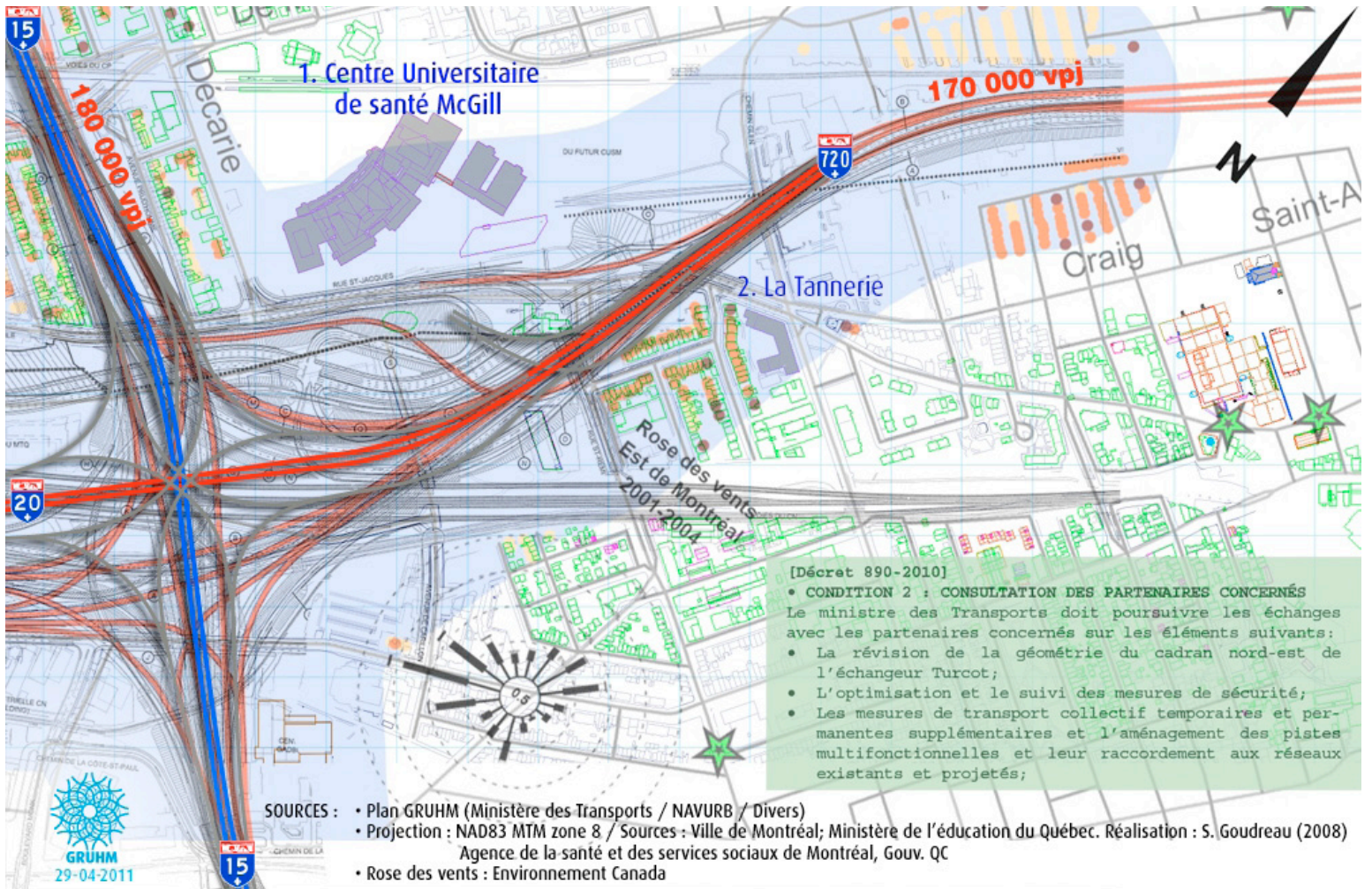


Schéma 1 : L'échangeur Turcot et les vents dominants - Quart nord-est



Schéma 2 : comptage de circulation Source : Ville de Montréal

- *Le plan encourage les automobilistes à utiliser NDG et Westmount comme raccourci.* Cette augmentation de l'achalandage pourrait avoir des conséquences inattendues: l'ouverture de la bretelle Addington (sortie de l'A-15 Sud) qui débouche sur le boulevard de Maisonneuve en direction est (située à un pâté de maison au sud de la sortie Sherbrooke actuelle) va doubler la quantité de véhicules qui quittent l'A-15 Sud avant l'échangeur Turcot lorsque la construction aura débuté et que les déviations seront en place. Les véhicules risquent d'utiliser ces sorties comme raccourcis pour rejoindre le centre-ville par Westmount, ou pour rejoindre le pont Champlain en passant par Saint-Henri et les abords du CUSM;
- *Selon les études de circulation, plus de 10 000 véhicules circulent sur cet axe actuellement, y compris des autobus, et il n'y a aucun plan pour les déplacer;*
- *Aménager un espace public dans un tunnel :* étant donné la morphologie de cet espace, il y a de fortes chances d'obtenir un lieu sombre et humide, qui ne possède aucune des caractéristiques requises pour faire un espace public de qualité malgré les intentions louables de ses auteurs. En ce domaine, le quartier est déjà doté du tunnel Melrose dont le confort et le caractère invitant laissent déjà à désirer. Nous nous demandons également si des fonds adéquats sont réservés pour assurer sa réalisation.

Pour ces raisons, nous recommandons :

1. *De reconsidérer la fermeture d'Upper Lachine.* Lorsque le viaduc ferroviaire sera terminé à l'été 2013, on pourrait rouvrir le boulevard Décarie à la circulation et conserver le lien vers Upper Lachine sous le viaduc tel qu'il est actuellement. La section de la rue Girouard qui passe sous le viaduc serait à sens unique en direction sud, telle qu'elle l'a déjà été. (Voir graphique 3) C'est la solution la plus rapide et la plus économique pour rouvrir la bretelle d'accès aux A-15 Sud et A-20 Ouest. De cette manière, la circulation autoroutière évitera de traverser le quartier de Saint-Henri ou la route de Sainte-Anne-de-Bellevue lorsqu'elle sera interrompue en raison des travaux du viaduc du CN à Ville-Saint-Pierre;
2. *De ne pas transformer le boulevard de Maisonneuve à deux sens* et de profiter de la nouvelle rue Crowley qui rend possible des circuits plus directs en limitant le nombre de virages pour ainsi réduire le nombre de mouvements à l'intersection Décarie/de Maisonneuve;

3. *Au minimum, nous recommandons que la Ville abandonne l'idée de fermer Upper Lachine avant la fin des travaux sur Turcot.* Pour le moment, à l'occasion de la réouverture du boulevard Décarie, on doit conserver l'intersection d'Upper Lachine dans sa forme actuelle et ramener la rue Girouard à sens unique vers le sud, dans la section qui passe sous le viaduc ferroviaire, afin de rouvrir la rampe d'entrée aux autoroutes A-15 sud et A-20 ouest. Entretemps, on doit étudier d'autres options;
4. *Réduire au minimum le nombre de changements dans l'intersection pour simplifier les déplacements afin de limiter les risques d'accident impliquant piétons ou cyclistes et réduire le temps d'attente à l'intersection pour tout type d'usagers.*

Dans le contexte actuel, ces options auraient les avantages suivants :

- De générer des économies pour les contribuables montréalais pour qu'elles éliminent certains travaux et permettent à la ville de sauver du temps en minimisant l'ampleur du chantier;
- Moins d'impacts sur la population qui a déjà eu à faire face à la réfection des égouts et à la reconstruction d'un pont ferroviaire;
- Éviter plusieurs années d'efforts, de patience et de tolérance pour les citoyens de NDG qu'ils soient piétons, cyclistes, usagers du transport en commun, personnes à mobilité réduite ou automobilistes avec deux années supplémentaires (2014-2015) de construction à l'intersection des boulevards Décarie et de Maisonneuve / Upper Lachine (2011-2013). Après les travaux des égouts, le chemin de fer et les étapes intermédiaires, les citoyens considèrent avoir été suffisamment patients, et ce avec raison.

Plus de 1 000 résident(e)s de NDG ont signé notre pétition pour demander que le chemin Upper Lachine ne soit pas fermé à la circulation alors que le viaduc Saint-Jacques, qui passe au-dessus de l'autoroute A-15, est en construction et que la voie sera fermée entre 2013 et 2015. Si ces deux chemins sont fermés en même temps, le seul accès au quartier Saint-Raymond de la station Vendôme, de Saint-Henri, de la sortie A-720 Ouest à Saint-Jacques serait la petite rue Crowley. Les automobilistes à la recherche de circuits alternatifs risquent de recréer de la congestion sur les rues Sherbrooke, Girouard, Terrebonne ainsi que sur plusieurs autres rues avoisinantes.

Accès au CUSM

Schéma des circuits **VERSION 002**

20-10-2012
REV 03

Proposition :
Projet Montréal
Peter McQueen

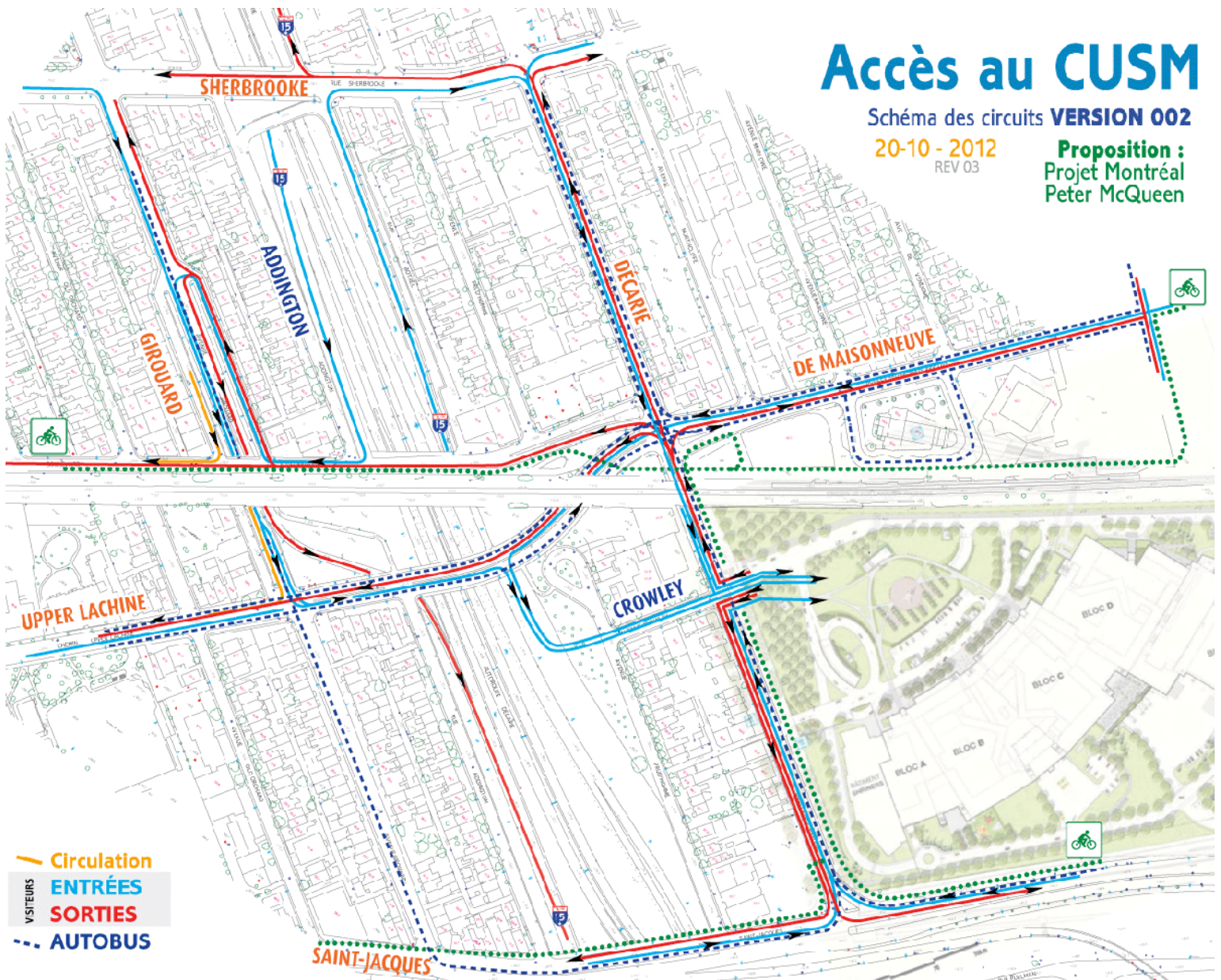


Schéma 3 : Proposition d'accès au CUSM

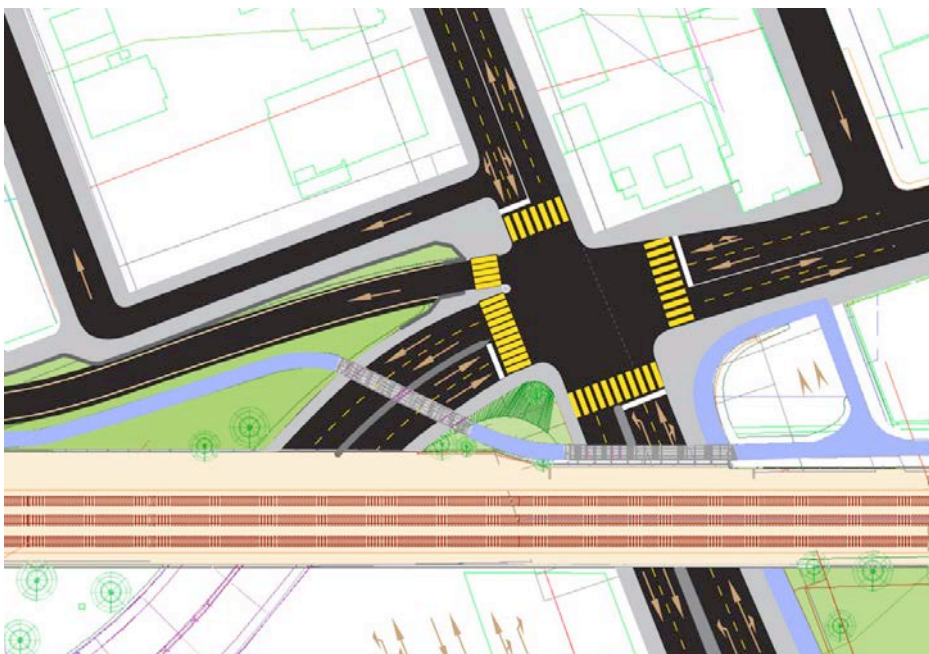


Schéma 4 : Intersection proposée pour le croisement des boulevards Décarie et de Maisonneuve

Voici des liens vers notre synchronisation de l'intersection :

Maquette interactive et simulation

<http://c8l.ca/1kl>

<http://c8l.ca/1km>

Entrées et sorties :

<http://c8l.ca/1kn>

Priorité n°2: Construire un pont cycliste et piéton au-dessus du boulevard Décarie et une piste cyclable sécuritaire en site propre

Les bénéfices du transport actif sont reconnus: la réduction de la pollution, l'exercice comme moyen de prévenir les maladies cardiovasculaires et l'obésité, donc d'améliorer les conditions de santé de la population. La création d'occasions de pratiquer l'activité physique à l'extérieur favorise la cohésion sociale en créant des liens dans la communauté. De plus, ce qui est rarement mentionné : privilégier le transport actif permet de réaliser des économies. Selon Transports Canada : « l'aménagement et l'entretien d'installations pour les cyclistes et les piétons coûtent nettement moins cher que la construction et l'entretien d'installations pour les automobiles. Par exemple, le coût d'aménagement d'une voie cyclable est d'environ 20 000 \$ le kilomètre s'il n'est pas nécessaire d'élargir la route et de 150 000 \$ le kilomètre s'il faut élargir la route. À titre de comparaison, il en coûte environ 1,3 million \$ le kilomètre pour élargir à quatre voies une artère urbaine à deux voies »².

De plus, la popularité du vélo augmente et exige des installations pouvant accueillir le nombre croissant de cyclistes. Selon Vélo Québec, en 2000, un tiers des Montréalais utilisaient le vélo au moins une fois par semaine, et avec la popularité de BIXI, ce nombre grimpe chaque année.

Lorsque la Ville de Montréal a ouvert la piste cyclable Claire Morissette qui traverse le centre-ville sur le boulevard de Maisonneuve, c'était avec célébration et fierté méritée. Enfin, les cyclistes pouvaient traverser le centre-ville d'est en ouest en toute sécurité. Claire Morissette, une militante pour l'usage du vélo et fondatrice de Cyclo Nord Sud et de Communauto a toujours rêvé de créer un vrai réseau cyclable pour que les cyclistes, quel que soit leur niveau ou leur âge, puissent se sentir en sécurité.

Si on continue sur cette piste qui est l'épine dorsale est-ouest traversant Westmount, il y a vraisemblablement un tronçon manquant (voir Schéma 5). La rue de Maisonneuve est la seule « autoroute à vélo » est-ouest de Montréal. À l'intersection du boulevard Décarie, il n'y a pas d'alternative réaliste pour les cyclistes de NDG, Montréal-Ouest et Côte-St-Luc qui reviennent du centre-ville. Côte-Saint-Antoine et toutes les rues au nord obligent les cyclistes à monter des collines importantes à travers

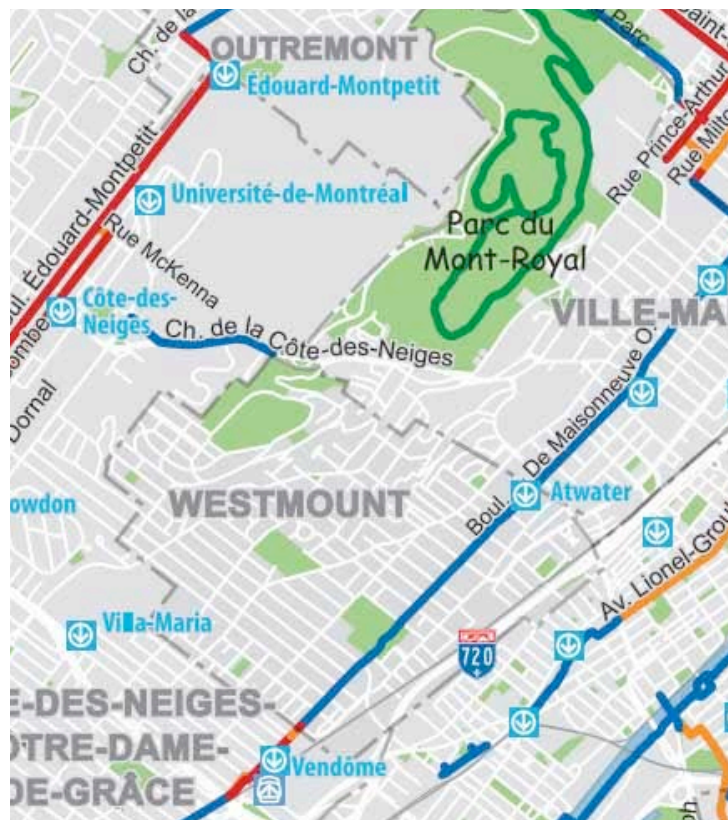


Schéma 5 : Carte des routes pour les vélos

Westmount. La rue Sherbrooke a au moins quatre voies automobiles et est très achalandée près des sorties de l'autoroute A-15 à la hauteur de Décarie. De plus, la colline Saint-Jacques à Saint-Henri sera en construction pendant plus de sept ans en raison du chantier du projet Turcot.

L'intersection de Maisonneuve et Décarie est actuellement très dangereuse pour les cyclistes, mais également pour les piétons, comme nous pouvons le constater dans les statistiques d'Urgence-santé sur les accidents de piétons, cyclistes et automobilistes. (cf. Schéma 6) Actuellement, 1 800 cyclistes par jour utilisent cette piste cyclable (Quartier vert actif et en santé). Lors d'une journée d'été de semaine, environ 4 850 piétons et 1 750 cyclistes circulent sur De Maisonneuve entre Northcliffe et Marlowe. (Quartier vert actif et en santé).

Toute personne qui réside dans le quartier Saint-Raymond et qui souhaite utiliser le réseau de transport en commun est obligée de passer par l'intersection Décarie-De Maisonneuve pour se rendre à la station intermodale Vendôme qui est la principale porte d'entrée du réseau de transport en commun dans le quartier.

2 Guide de planification et des ressources sur les transports actifs au Canada

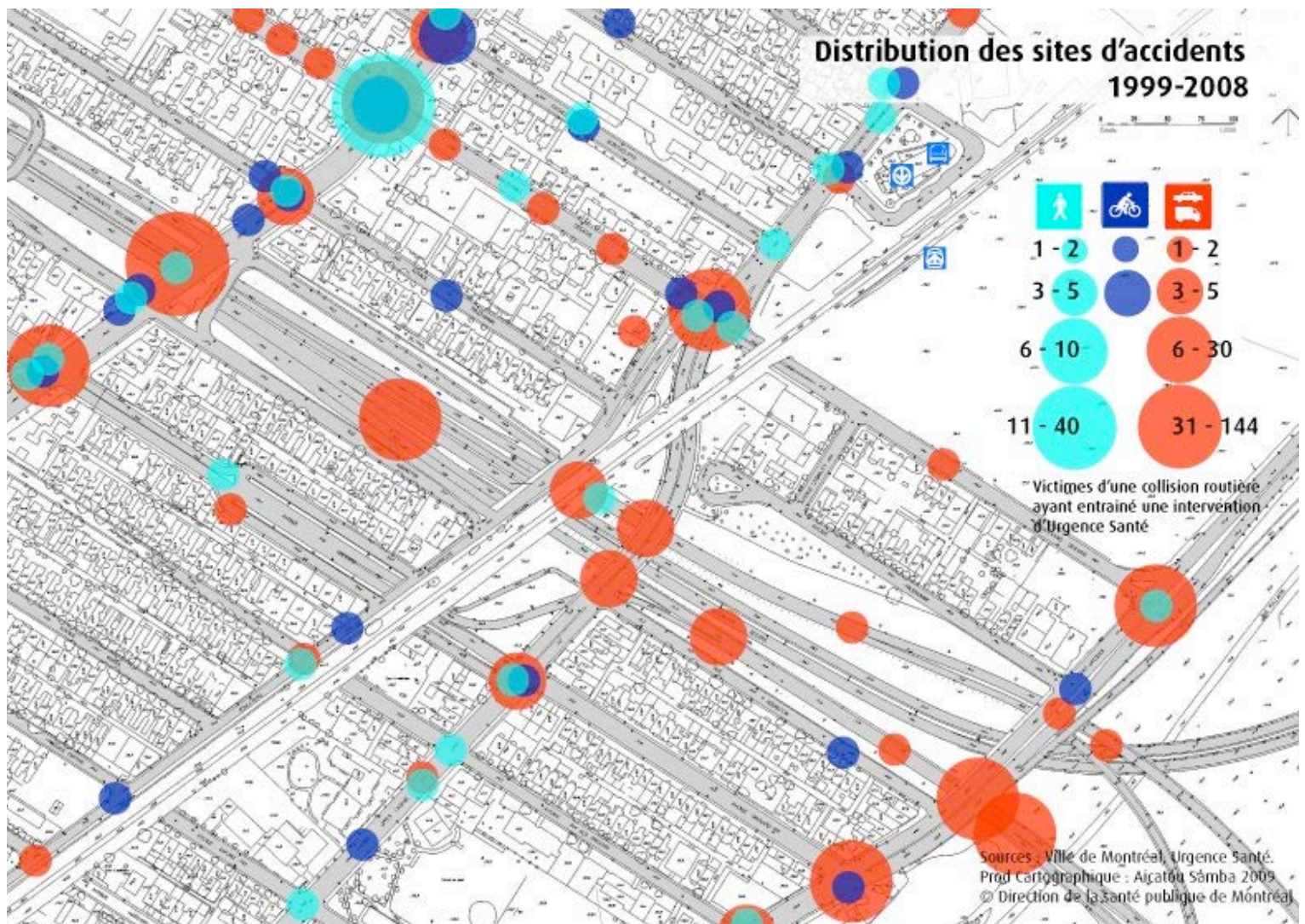


Schéma 6 : Distribution des sites d'accidents

L'intersection Décarie-de Maisonneuve-Upper Lachine est, et restera, une intersection dangereuse, où les vélos descendent une pente en accélérant avant une zone de collision potentielle, surtout lorsque 12 000 véhicules passent par cette intersection chaque jour. Les dessins de l'intersection du nouveau projet, présentés par les services de la Ville, et qui suggèrent que la pente soit atténuée ne correspondent pas à la réalité. La Ville a confirmé qu'étant donné que le pont ferroviaire sera plus bas de 1,5 mètre pour permettre aux camions de passer sous le viaduc, le centre de l'intersection devra être plus bas de 0,5 m. Le centre de l'intersection sera donc en dépression et formera une cuvette dont il est difficile de prévoir les différentes pentes en regard des directions. Il reste à souhaiter qu'en situation de chaussée glissante la nouvelle morphologie de l'intersection ne soit pas la cause directe d'une augmentation du nombre d'accidents.

Selon Quartier vert actif et en santé de NDG : « la piste cyclable souffre de quelques contraintes. Elle se bute à l'intersection Décarie-de Maisonneuve qui n'est pas favorable aux transports actifs en raison d'une configuration difficile à comprendre pour un piéton et un cycliste, de l'absence de feu à décompte piétonnier et la transformation de la piste cyclable en bande cyclable à l'est de Décarie. »

Dans les quartiers limitrophes de l'hôpital, il y a un intérêt marqué au sein des groupes et citoyens pour une piste cyclable qui soit sécuritaire. Parmi eux, l'Association cycliste et piétonne de NDG, l'Association cycliste et piétonne de Westmount et l'Association piétonne et cycliste du Sud-Ouest de Montréal ont souvent organisé des représentations auprès de la Ville de Montréal. Le 7 mai 2012, plus de 200 cyclistes se sont présentés avec des casques de vélos à la réunion du conseil d'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce pour demander un pont cycliste et piéton.

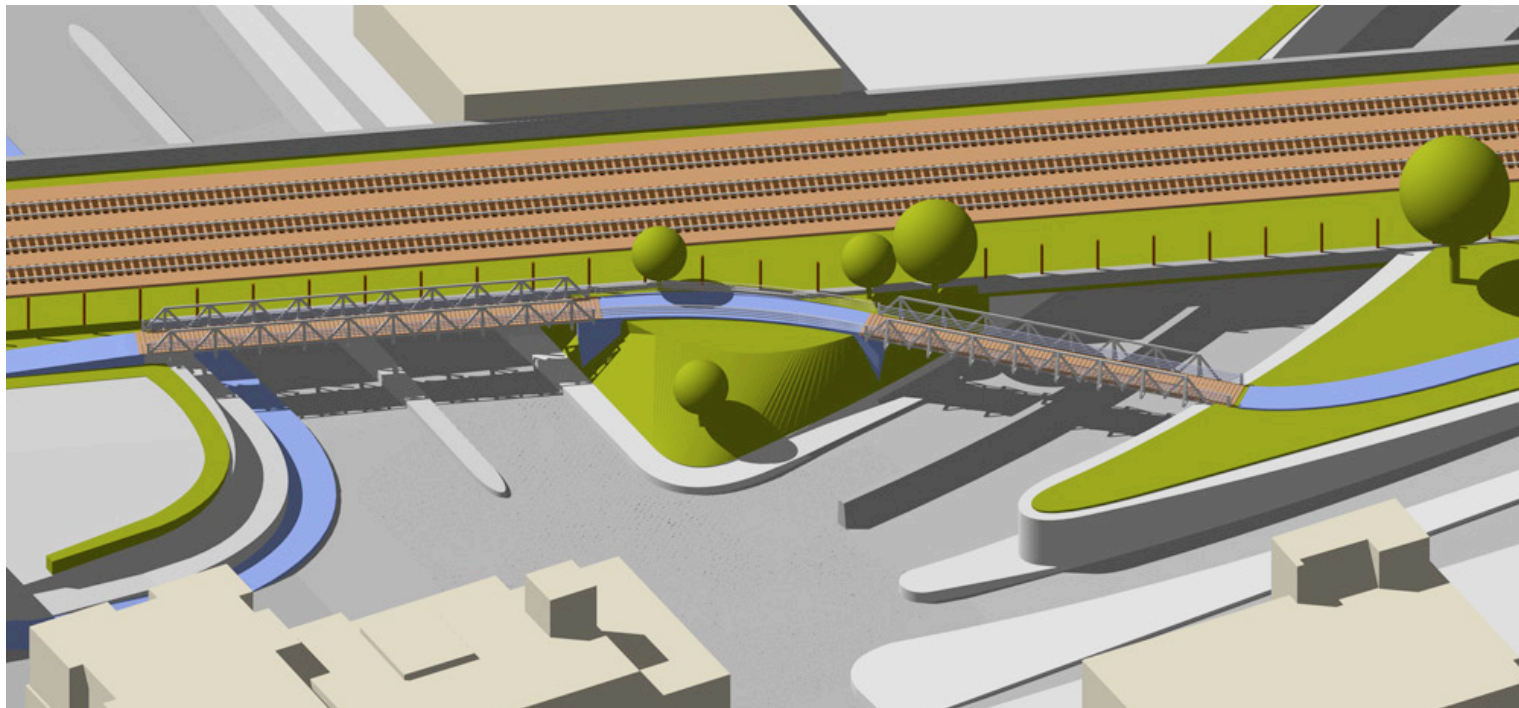


Schéma 7 : le tracé d'un pont cyclable

La Ville propose une bande cyclable unidirectionnelle qui longerait chaque côté du boulevard de Maisonneuve devant la station de métro Vendôme, là où les autobus entrent à une extrémité et sortent de l'autre. Ce choix n'est pas rassurant en matière de sécurité, sachant que de nombreux piétons choisissent également ces deux endroits pour traverser le boulevard de Maisonneuve. Selon des études, la sécurité d'une piste est l'un des critères qui encourage le plus les cyclistes dans leurs choix de routes et la pratique du cyclisme. Dans la première étude à grande échelle utilisant les GPS pour suivre les déplacements de 164 cyclistes à Portland, « Les pistes cyclables séparées sont plus attrayantes, suivies par les boulevards vélo, et les rues de quartier à faible débit mieux adaptées pour le cyclisme. 26% des cyclistes vont effectuer des détours pour emprunter un chemin séparé et 18% pour utiliser un boulevard vélo ³ ».

Nous sommes préoccupés par l'arrivée de l'hôpital car, nous estimons que l'augmentation de l'achalandage de la station Vendôme à 12 000 voyageurs supplémentaires par jour. Une augmentation des conflits entre autobus et cyclistes ainsi qu'entre piétons et véhicules automobiles est à craindre et il semble inévitable que le nombre d'accidents suive l'augmentation caractéristique qui résulte d'un achalandage en progression.

3 Traduction libre Oregon Transportation Research and Education Consortium
http://otrec.us/files/Bike_model_brief.pdf

Cette situation n'annonce rien de bon pour inciter les citoyens du quartier à pratiquer la marche à pied, surtout les personnes plus vulnérables, les personnes âgées, handicapées, et en perte d'autonomie, encore moins pour les usagers de l'hôpital qui voudront se rendre régulièrement sur les lieux, à pied, en sécurité. Pour les cyclistes tous les dangers de la conduite en ville sont toujours présents dans la configuration proposée par la Ville. D'un côté, les véhicules, qui passent trop près des cyclistes et de l'autre, les portières s'ouvrent brusquement.

Pour ces raisons nous recommandons :

- 5. La réalisation d'un pont cyclable et piéton dans les plus brefs délais. Nous avons mandaté le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve pour étudier le segment au dessus de Décarie et Upper Lachine. Selon l'étude, il est possible d'installer un pont cyclable en dehors de l'emprise ferroviaire actuelle sans occuper le terrain du CP. On peut installer une piste cyclable et un chemin pour les piétons. Les résidents des rues adjacentes de l'ouest de Addington, qui habitent entre De Maisonneuve et Sherbrooke, auraient ainsi deux options pour accéder au métro Vendôme : soit marcher jusqu'à Sherbrooke et attendre l'autobus 105 ou marcher directement vers le métro Vendôme en empruntant le pont;
- 6. Le déplacement de la piste cycle derrière le 5626, de Maisonneuve;

- 7. Faire participer la STM et le syndicat des chauffeurs d'autobus au processus de planification. Que les chauffeurs d'autobus et la STM soient impliqués comme parties prenantes, et ce immédiatement, dans la planification de cet espace, en particulier pour chercher des solutions sécuritaires pour les autobus et cyclistes;
- 8. Faire participer les organismes et les groupes cyclistes des quartiers environnants. Que des réunions ponctuelles aient lieu entre les représentants des cyclistes de Westmount, NDG et le Sud-Ouest pour arriver à une solution optimale pour cette intersection.

Un pont pour cyclistes et piétons

Un pont cyclable traverserait au dessus du Boulevard Décarie pour rejoindre le pont ferroviaire derrière le bâtiment sur De Maisonneuve. (Schéma 7) <http://c8l.ca/1ko>

Selon nos estimations, le prix d'un pont cyclable varie entre 480 000 \$ et 600 000 \$ (les coûts incluent la construction des passerelles, le transport et l'installation des passerelles, la conception et la construction des butes d'ancrage des passerelles, mais excluent les honoraires professionnels, les taxes et l'acquisition du terrain).

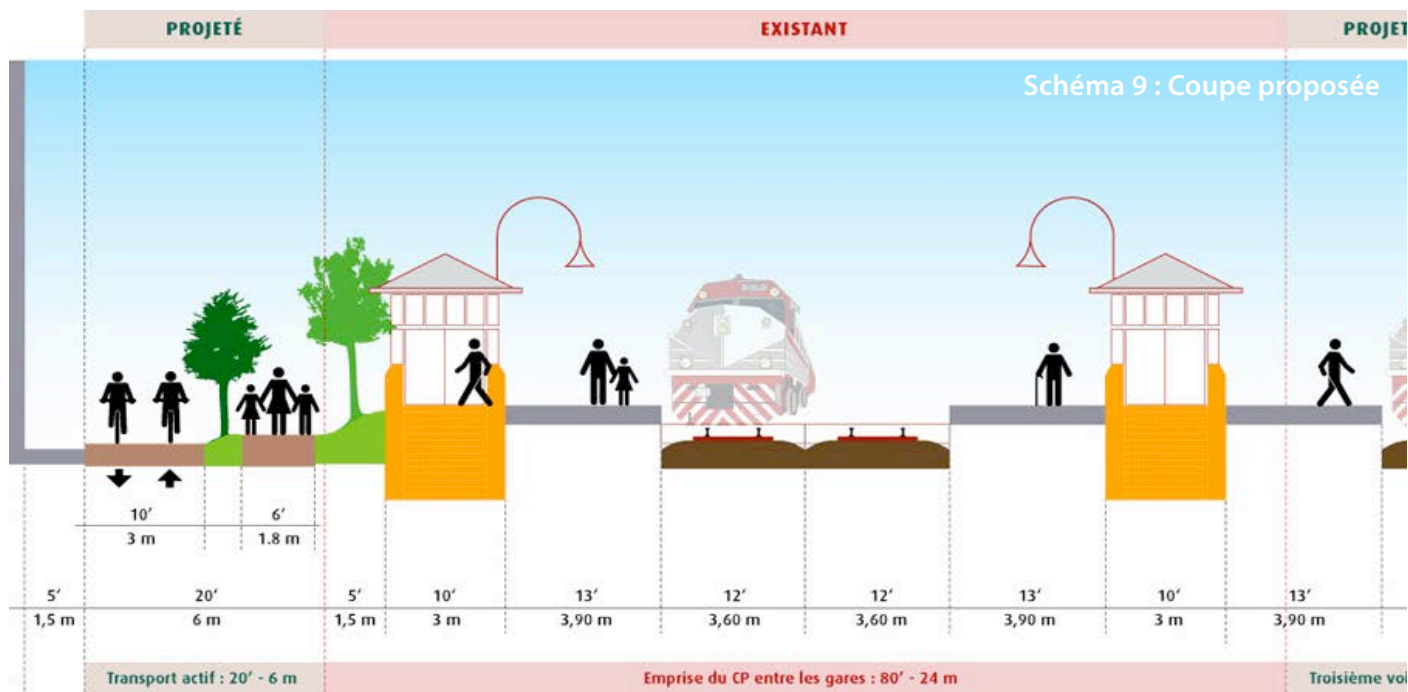
<http://c8l.ca/1kp>



Option 1 : Éconoswing - 480 000 \$



Option 2 : ligne droite – 640 000 \$



Prolongement derrière le 5626, De Maisonneuve (entre l'édifice et la voie ferrée)

Même avec le tronçon situé derrière le 5626, boulevard De Maisonneuve, le pont pour cyclistes et piétons serait peu coûteux par rapport à l'infrastructure routière. Selon les estimations de la Ville de Montréal, le coût de construction derrière ce bâtiment, avec le pont, sera de l'ordre de 3,6 millions de dollars y compris le coût de l'achat de terrain. (Sans le terrain, il coûterait 2,6 millions de dollars)

Si on prend le 2M\$ pour un pont à vélo sur le boulevard Décarie et le chemin derrière la station de métro Vendôme, qu'on le divise par les 2 000 cyclistes qui y passeront quotidiennement, le résultat est de 1 000\$ pour chaque personne. En comparaison, le projet Turcot coûte 3,6 milliards \$ pour 150 000 usagers de la voiture quotidiennement, soit 24 000 \$ chacun et le projet du Train de l'Est coûtera 500 millions \$ pour 10 000 usagers, soit 50 000 \$ par usager, et ce, avant l'ajout des dépenses opérationnelles.

Étant donné que le gouvernement du Québec a annoncé, en juin 2012, 20M\$ d'investissements dans la région du Grand Montréal et que la Ville de Montréal a annoncé qu'elle investira 9 millions de dollars par année dans le développement des pistes cyclables, ce tronçon majeur devrait être considéré prioritaire parmi les investissements compte tenu de l'importance géographique, de l'achalandage et du danger potentiel.

Nous avons compris que selon le Bureau de la division des grands projets de la Ville de Montréal, il y aurait des considérations à prendre en compte dans l'installation d'un pont cyclable par De Maisonneuve.

D'abord, il y aurait la question de l'espace. Le Canadien Pacifique exigerait un retrait de 8 m minimum comme espace tampon entre la voie ferrée et la piste cyclable et un dégagement de 4,8 m entre la chaussée et ces passerelles. Selon l'étude d'opportunité préparée par le GRUHM, avec l'ajout d'une troisième voie de l'AMT, ce serait étroit, mais il y aurait suffisamment d'espace pour répondre aux exigences du CP. (Voir Schéma ci-dessus)

Selon le Bureau de grands projets, l'AMT a également récemment confirmé ses intentions d'ajouter une quatrième voie ferrée le long de l'emprise ferroviaire du côté nord. Étant donné que ces projets s'achèvent généralement plusieurs années après leur annonce, et que c'est possible que le projet soit même abandonné, nous pourrions entreprendre le projet et enlever la piste si jamais ces plans se concrétisent.

Nous comprenons qu'il y a également la complexité du « partenaire » Canadien Pacifique et des négociations à faire pour acquérir le terrain du CP.

Les abords de la station Vendôme sont déjà très animés; trains, métros et autobus y convergent et sont source de nombreux déplacements de piétons. Les autobus entrent et sortent dans leur zone de service en périphérie de la station pour poursuivre leur chemin par le boulevard De Maisonneuve. La circulation des véhicules automobiles complète ce centre stratégique du transport en commun dans le quartier.

L'augmentation des déplacements de tous types confondus dans le quartier liée à l'arrivée de l'hôpital ainsi que la croissance de la circulation risquent de rendre la situation plus difficile à gérer. Si les cyclistes et une partie des piétons sont en sécurité, le nombre d'accidents ne devrait pas augmenter, et ce, malgré la hausse de la circulation.

En conclusion, pourquoi ne pas contribuer au quartier en rendant l'intersection plus sécuritaire, et plus rapide pour les autobus et autos en enlevant les cyclistes et une partie des piétons de l'intersection avec un pont cyclable léger et peu coûteux?



Schéma 10 : NO₂ émissions autour de l'hôpital

Priorité n°3: Assurer le transport actif et la santé du quartier

Tout comme la Ville de Montréal et les autres partenaires, nous sommes en faveur du transport actif pour combattre la pollution issue des véhicules à moteur, la sédentarité de la population et améliorer la santé en général. Nous sommes ravis de l'engagement de la Ville de Montréal et les partenaires du transport dans ce sens. En tant qu'institution de la santé, le CUSM peut également contribuer à la santé de la population en incitant ses usagers qui le peuvent et son personnel à utiliser le transport actif. Selon la Direction de la santé publique, « En tant qu'employeur majeur – avec plus de 100 000 employés à Montréal – le réseau de la santé a une responsabilité particulière : montrer l'exemple et s'engager à promouvoir concrètement le virage du transport durable » peut-on lire dans la mission de l'organisme.

Une telle contribution est d'autant plus nécessaire pour la santé des patients et des résidents, car la proximité de l'autoroute Décarie et l'échangeur Turcot représentent un risque potentiel non négligeable pour la santé. Plusieurs chercheurs, y compris ceux de la Direction de la santé publique de Montréal, ont étudié l'impact de la pollution générée par la circulation automobile sur les populations affectées par des problèmes cardio-vasculaires et qui résident à proximité des grandes autoroutes.

Selon un rapport de la Direction de santé publique, les études des chercheurs hollandais sur les populations qui habitent le long des grandes artères sont plus à risque graves de santé et ont deux fois plus de chance de mourir d'une maladie cardiopulmonaire:

Selon leurs résultats, dans l'ensemble de la population, le risque relatif de décéder le lendemain d'une hausse de 100 µg/m³ dans la concentration de fumées noires atteint 1,38. Mais ce risque augmente à 1,89 – un écart prononcé – pour les citoyens vivant le long d'artères très fréquentées, c'est-à-dire où circulent plus de 10 000 véhicules par jour.

En Hollande toujours, de 1986 à 1994, des chercheurs ont suivi près de 5 000 citoyens âgés de 55 à 69 ans vivant à proximité d'artères à grand débit (c'est-à-dire à moins de 50 m d'une grande voie urbaine ou à moins de 100 m d'une voie rapide). Ils observent ainsi que le risque relatif de décès par maladie cardiopulmonaire est de 1,95 (ou près du double) chez ces citoyens par rapport à ceux habitant plus loin)⁴

4 http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/2-89494-491-8.pdf

Des polluants tels que les particules fines, oxydes d'azote (NOx), dioxyde de carbone (CO²), monoxyde de carbone (CO), particules, dioxyde de soufre (SO²) et benzène sont associés à la pollution véhiculaire.

Un des plus dangereux polluants est le dioxyde d'azote (NO²) (80 % des émissions de NO² à Montréal viennent des véhicules). Des recherches démontrent que les plus hautes concentrations de dioxyde d'azote à Montréal se trouvent près de l'intersection de l'autoroute métropolitaine et l'autoroute Décarie⁵. La carte du bioxyde d'azote dans le quartier autour de Décarie apparaît au Schéma 10.

Il faut ajouter à cette problématique les îlots de chaleur qui sont aussi influencés par les autoroutes et le trafic automobile. Selon le Schéma 11, le terrain du CUSM et plusieurs parties du quartier Saint-Raymond sont couverts par des îlots de chaleur. Seule la verdure de la falaise Saint-Jacques offre une aire d'îlot de fraîcheur. La chaleur peut avoir un impact sur la santé de la population, surtout les populations vulnérables comme les personnes âgées, les jeunes enfants et les personnes atteintes d'une maladie.

5 Crouse, Dan. On the Associations Between Local Concentrations of Ambient Air Pollution, Neighbourhood-scale Deprivation, and Postmenopausal Breast Cancer in Montreal

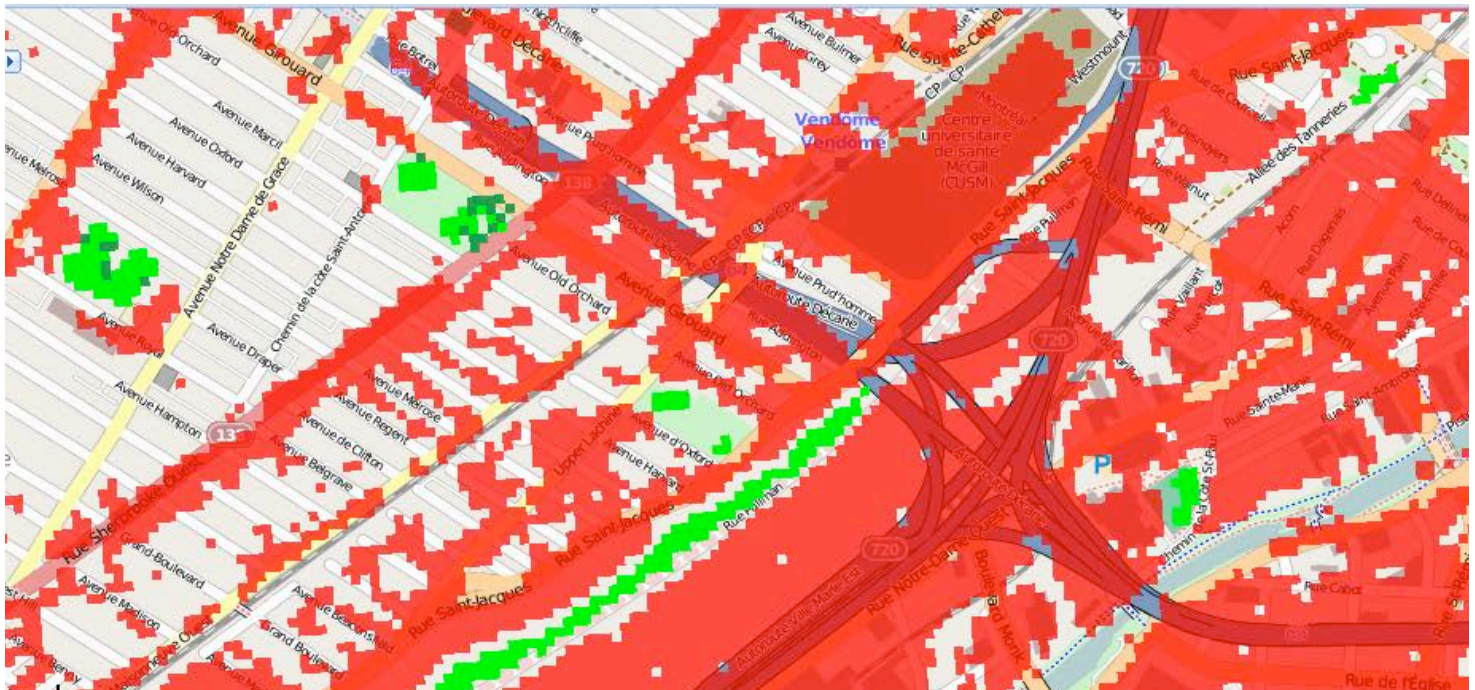


Schéma 11: Îlot de chaleur et de fraîcheur Source : Institut national santé publique http://geoegl.msp.gov.qc.ca/inspq_icu/

La chaleur accablante amplifiée engendrée par les îlots de chaleur urbains peut provoquer des inconforts, des faiblesses, des troubles de la conscience, des crampes, des syncopes, des coups de chaleur, voire exacerber les maladies chroniques préexistantes comme le diabète, l'insuffisance respiratoire, les maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires, neurologiques et rénales, au point de causer la mort⁶.

La réduction du parc automobile, l'ajout de verdissement, les aménagements urbains pour contrer les îlots de chaleur tels que les toits blancs ou toits verts sont importants pour le quartier et pour les patients.

C'est dans l'intérêt de tous de réduire l'utilisation de l'automobile dans le quartier. Néanmoins, il y a des obstacles au transport actif et au transport en commun :

- la grande distance entre l'entrée de l'hôpital et le métro Vendôme;
- l'achalandage du métro Vendôme et le manque d'engagement pour une deuxième entrée au métro Vendôme. La STM a indiqué que l'hôpital va générer plus de 3,8 millions de voyages par an jusqu'à Vendôme, ce qui portera le volume à 14,7 millions de voyages. Ils devront se faufiler dans un tunnel pour se rendre à l'hôpital lorsqu'il ouvrira;
- la barricade de l'entrée d'urgence par Westmount qui aurait facilité l'accès aux cyclistes et piétons du Sud-Ouest et de Westmount;
- le piètre état du tunnel Melrose. Ce tunnel est délabré, plein d'odeurs et insécurisant pour des résidents ainsi qu'inaccessible pour les personnes handicapées, en perte d'autonomie, les poussettes et les cyclistes;
- le nombre de stationnements.

⁶ Besancenot, 2002; Luber et McGeehin, 2008

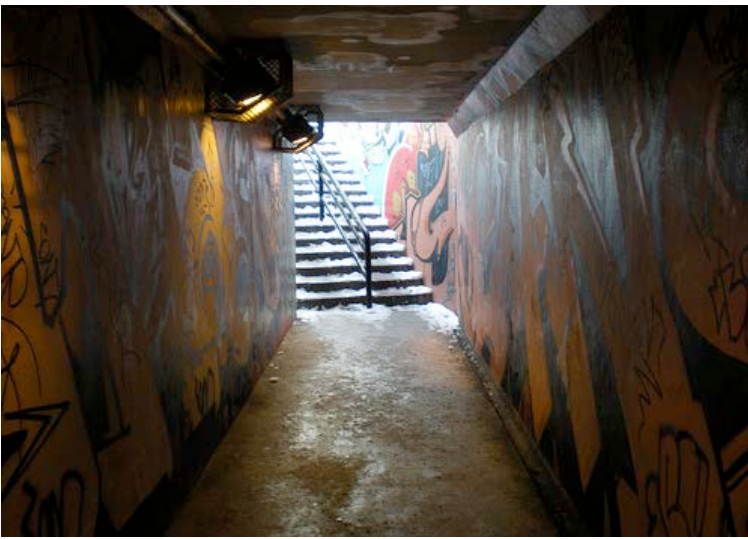


Schéma 12 : Tunnel Melrose

Pour cela nous recommandons :

- 9) La confirmation d'une deuxième entrée au métro Vendôme. Cette entrée devrait être accessible aux personnes à mobilité réduite. Nous avons annoncé cette préoccupation depuis des années. Si notre préoccupation avait été considérée au début du processus, le prix de l'installation de ce tunnel, qui est évalué à 75 millions \$, aurait été beaucoup moins cher;
- 10) Le réaménagement complet du tunnel Melrose: Si la ville a la volonté réelle d'améliorer les conditions du transport actif, il faudrait créer une rampe dans cette entrée, utiliser des lumières et un revêtement mural pour égayer l'intérieur, et rendre cet espace étroit plus humain afin de faire disparaître l'effet d'insécurité qui se dégage de sa condition actuelle. Aux abords des murs végétalisés pourraient également embellir ce parcours;
- 11) Réduction du nombre de stationnements et encouragement du partage des espaces entre employés et visiteurs;
- 12) Enlever la barricade à l'entrée d'urgence de Westmount pour les cyclistes au Chemin Glen-De Courcelles. Cela permettra une deuxième entrée au site réclamée par les groupes communautaires du quartier, et permettra aux vélos et aux piétons de Westmount et du Sud-Ouest d'utiliser la route d'urgence qui a la particularité d'avoir une pente douce.
- 13) De mieux intégrer la Falaise St-Jacques dans le quartier et d'aménager le parc pour que les vélos, le ski de fond et d'autres activités de plein air puissent s'y dérouler. Une piste cyclable qui a des liens avec les pistes du canal de Lachine serait également souhaitable;
- 14) D'augmenter la quantité d'espaces verts et la canopée dans le quartier soit par l'ajout de parcs, de saillies vertes, de ruelles vertes. Le Plateau Mont-Royal (figures 14 et 15) a des excellents exemples;
- 15) De rétrécir la chaussée d'Upper Lachine avec des aménagements de mobilier urbain tels que des terrasses, des supports à vélos, des saillies vertes;
- 16) D'augmenter les opportunités pour l'agriculture urbaine dans le quartier en partenariat avec l'hôpital. L'opportunité pour les patients et des résidents à faire le jardinage contribuerait à la santé et l'échange avec le quartier;
- 17) De sécuriser les intersections dangereuses, réduire la vitesse des autoroutes et de rehausser les traverses piétonnes pour que les piétons soient plus visibles et prioritaires aux feux de circulation;
- 18) De meilleurs aménagements des viaducs Girouard, Upper-Lachine et Décarie avec de l'éclairage et un traitement plus invitant;
- 19) D'intégrer des installations d'art public, des murs végétalisés, des murales en lien avec des citoyens pour faire un quartier plus attractif;
- 20) En collaboration avec la communauté italienne et d'autres communautés, introduire du mobilier urbain qui pourrait signifier leur présence .

Dans le quartier lui-même, il y a des enjeux pour rendre le transport actif plus attrayant et pour combattre les îlots de chaleur.

D'abord, il y a un manque de parcs. L'un de ces parcs, le parc Terry Fox, est peu utilisé. Sa forme en longueur, le long de la rue Saint-Jacques qui est très fréquentée et donc bruyante y est probablement pour quelque chose. Pour assainir le quartier, l'augmentation de la verdure, la diminution de la circulation automobile, et les efforts pour sécuriser les intersections sont des travaux importants. L'étude du Quartier Vert Actif en Santé de NDG donne d'excellentes pistes de solutions pour rendre la vie plus saine et attractive.

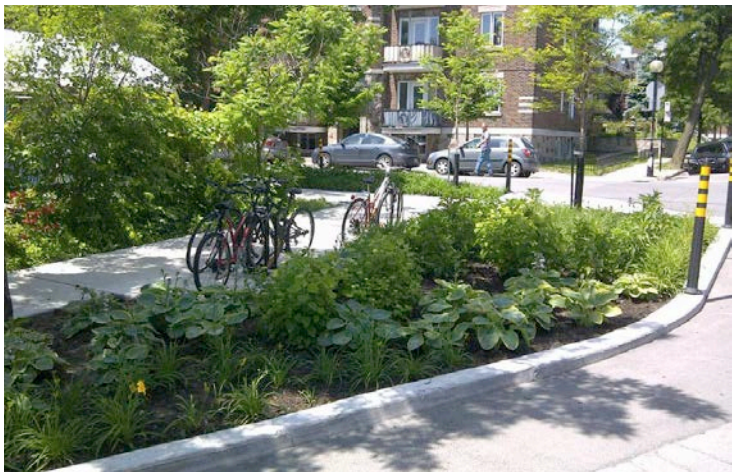


Schéma 14 : Saillie Gilford-Messier, parc St-Pierre-Claver



Schéma 15: Bac à fleurs pour réduire circulation, ruelle verte

Priorité n°4: Logement et mixité du quartier

Depuis la construction du CUSM, il y a des pressions liées à l'embourgeoisement du secteur. Les chiffres de l'arrondissement nous indiquent que 84 % des logements dans les abords du CUSM sont en location et que dans Saint-Raymond, 77 % des logements sont en location. La Société canadienne d'hypothèque et du logement a indiqué une baisse constante dans l'offre des logements locatifs à Montréal. Les pressions à la conversion de ces logements en copropriété vont en augmentant. Les résidents actuels sont très vulnérables aux pressions du marché : le taux de chômage est de 12,6 % dans Saint-Raymond et 46 % des personnes dans les abords du CUSM vivent sous le seuil de faible revenu. (statistiques de l'arrondissement)

Ajouté à cela, le fait que le dernier projet de logement social dans NDG était le projet Benny Farm, il y a 10 ans. Il y a un grand manque de logement de qualité. Les familles à faible revenu ont désespérément besoin de logements de qualité décente dans la communauté. Ceci avec une grande vigilance pour conserver un parc de logement locatif décent doit être une priorité pour contrer cette tendance.

Nous avons déjà vu des exemples de logements locatifs abordables éliminés à Saint-Raymond et ses environs : les unités qui ont été perdues avec l'expansion du Hangar Physio sur Saint-Jacques et l'expulsion des locataires dans des logements locatifs abordables dans le bâtiment au coin de Girouard et Sherbrooke. Il y a tout lieu de croire que cette tendance va se poursuivre, notamment en vue de convertir des espaces résidentiels en cliniques et en bureaux.

Tout en étant conscient qu'il y a des règlements en place

qui sont théoriquement destinés à empêcher que de telles conversions ne se produisent, ce qui s'est passé dans le bâtiment sur la rue Sherbrooke et Girouard est un témoignage de la facilité avec laquelle les propriétaires parviennent à contourner la loi, et ce, malgré les alertes de la communauté à propos de ce qui se passait à l'arrondissement en temps opportun.

Pour ces raisons, nous recommandons :

- 21) Tout en respectant l'opportunité d'une mixité d'occupation des logements dans NDG et Saint-Raymond, en particulier, que le logement social et abordable soit développé en priorité dans Saint-Raymond;
- 22) Que l'arrondissement applique la politique d'inclusion demandant une contribution de 15% de logements sociaux et 15% de logements abordables pour la construction de 200 unités et plus;
- 23) Que l'arrondissement poursuive les négociations avec les promoteurs pour la contribution des unités de logements sociaux en bas de 200 unités;
- 24) Qu'une politique de mise en réserve des terrains pour le logement social dans le quartier soit mise en place, et que des terrains soient mis en réserve dans St-Raymond dès que possible;
- 25) Que les emplacements spécifiques soient définis pour ces logements et que la sensibilisation soit menée avec les organisations locales et les GRT pour soutenir le développement du logement social et les coopératives dans le quartier;
- 26) Que l'arrondissement surveille la transformation des unités en copropriété.

Priorité n°5: Accroître et soutenir les Commerces de proximité

Les commerces sont essentiels parce qu'ils donnent des emplois pour les résidents, sécurisent les rues et dynamisent le quartier. La mixité commerciale et résidentielle fait des quartiers plus invitants. Les commerces de proximité sont appréciés par des résidents et sont une clé essentielle à un quartier vivant. Dans nos discussions avec les commerçants de Upper Lachine et de Sherbrooke, il apparaît évident que des meilleures installations et une meilleure accessibilité des lieux sont des clés de leur réussite.

Bien qu'il ait été largement vanté par l'arrondissement, la ville de Montréal et le CUSM que l'arrivée de l'hôpital sera une opportunité pour le développement des entreprises locales à Saint-Raymond, ce n'est pas évident. Beaucoup ont été touchés de manière très négative par les fermetures de rue et par plusieurs années de chantiers de construction. D'autres chantiers sont encore

Conclusion

Le destin du quartier est désormais lié à celui de l'hôpital. Cette réalité met en relief l'importance d'une véritable collaboration entre la communauté, l'hôpital et la Ville de Montréal qui doit se faire dans le respect mutuel, l'honnêteté et une probité irréprochable.

Par contre, ce n'est pas un processus sans heurts ou frustrations. Nous reconnaissons l'établissement d'un conseil interquartier et du comité de bon voisinage. À plusieurs reprises, les citoyens et les experts n'ont pas reçu les mêmes informations : l'information est présentée dans un format trop complexe pour les citoyens, ou pire, les décisions sont prises avant la consultation avec les citoyens.

Ce que nous avons vécu avec l'arrondissement, le centre-ville et le CUSM à ce jour a été problématique à plusieurs reprises. La communication ne repose pas sur un esprit de franche collaboration visant la recherche de la meilleure solution pour tous, mais plutôt la meilleure façon de concrétiser des décisions prises en comité restreint.

Notre recommandation finale se présente comme suit:

29) Dans la gouvernance du projet, la ville et les parties impliquées doivent faire des efforts sérieux afin d'aboutir à une collaboration transparente et active avec la communauté. Les résidents et organismes locaux doivent être impliqués en tant qu'acteurs reconnus pas seule-

à venir. Le projet de fermeture d'Upper Lachine augmentera l'isolement de ce quartier encore plus et est susceptible d'avoir un impact négatif sur les entreprises locales. Beaucoup sentent à ce point que leur existence est en péril.

Des commerçants ont un rôle en revitalisant le quartier et pour cela nous recommandons :

- 27) Qu'un plan d'action concret soit tracé en collaboration avec les acteurs locaux tels que les CDEC, les petites entreprises, restaurants, etc. pour définir ensemble les mesures qui feront en sorte que l'arrivée de l'hôpital aura un impact économique positif;
- 28) Au lieu d'utiliser des fonds pour attirer de nouvelles industries majeures et des entreprises, en priorité essayer de stimuler l'épanouissement des commerces qui existent déjà.

ment comme figurants. L'information et les documents devraient être disponibles et vulgarisés si nécessaire. Tout manquement à ces règles représente une raison supplémentaire au désenchantement des citoyens pour la classe politique et l'administration gouvernementale.

Les citoyens ne sont pas un frein à la réalisation des projets, ou à la concrétisation du progrès en général, mais des acteurs importants dans la prise de décision et une source inépuisable d'inspiration pour qui possèdent assez d'humilité pour écouter leurs suggestions et doléances. Ils ont les meilleures connaissances du secteur. Les citoyens de NDG revendiquent une meilleure santé pour tous, même pour ceux qui vivent à proximité des autoroutes ou des hôpitaux. Ils revendiquent également un quartier dynamique aux services de proximité facilement accessibles, aux espaces verts de qualité en quantité suffisante, et pour se déplacer, un réseau qui permet de conjuguer mobilité et exercice physique dans un cadre agréable et sécuritaire. Finalement pour éviter de déstabiliser le quartier avec une flambée des prix, le patrimoine de logements locatifs existant doit être maintenu et épaulé par de nouveaux logements en lien avec la demande (logements sociaux et abordables).

Ce n'est pas irréalisable lorsque la probité et la volonté politique d'agir est au rendez-vous.

Appendice A : Sommaire des recommandations

1. De reconsidérer la fermeture d'Upper Lachine
2. De ne pas mettre le boulevard de Maisonneuve à deux sens, et de profiter de la nouvelle rue Crowley qui rend possible des circuits plus directs en limitant le nombre de virages à et permet ainsi de réduire le nombre de mouvements à l'intersection Décarie/de Maisonneuve;
3. Au minimum nous recommandons que la Ville abandonne l'idée à fermer Upper Lachine avant la fin des travaux sur Turcot. Pour le moment, à l'occasion du ré-ouverture du boulevard Décarie qu'on conserve l'intersection d'Upper-Lachine dans sa forme actuelle, et qu'on ramène la rue Girouard à sens unique vers le sud, dans la section qui passe sous le viaduc ferroviaire tel qu'elle à déjà été, afin de rouvrir la rampe d'entrée aux autoroutes A-15-Sud et A-20-Ouest. Entretiens, qu'on étudie d'autres options;
4. Réduire au minimum le nombre de mouvements dans l'intersection pour simplifier les déplacements afin de limiter les risques d'accident impliquant piétons ou cyclistes et réduire le temps d'attente à l'intersection pour tout type d'usagers;
5. La réalisation d'un pont cyclable et piéton dans les plus brefs délais;
6. La possibilité de déplacer la piste cycle derrière le 5626, de Maisonneuve
7. Faire participer la STM et le syndicat des chauffeurs d'autobus au processus de planification. Que les chauffeurs d'autobus et la STM soient impliqués comme parties prenantes, et ce immédiatement, dans le redesign de cet espace, en particulier pour chercher des solutions sécuritaires pour les autobus et cyclistes;
8. Faire participer les organismes et les groupes cyclistes des quartiers environnants. Que des réunions continues aient lieu entre les représentants des cyclistes de Westmount, NDG et le Sud-Ouest pour arriver une solution optimale pour cette intersection;
9. La confirmation d'une deuxième entrée au métro Vendôme. Cette entrée devrait être accessible aux personnes à mobilité réduite. Nous avons annoncé cette préoccupation depuis des années. Si notre préoccupation avait été considérée au début du processus, le prix de l'installation de ce tunnel, qui est évalué à 75 millions \$, aurait été beaucoup moins cher;
10. La réaménagement complet du tunnel Melrose: Si la ville a la volonté réelle d'améliorer les conditions du transport actif, il faudrait créer une rampe dans cette entrée, utiliser des lumières et un revêtement mural pour égayer l'intérieur, et rendre cet espace étroit plus humain afin de faire disparaître l'effet d'insécurité qui se dégage de sa condition actuelle. Aux abords des murs végétalisés pourrait également embellir ce parcours.
11. Réduction du nombre de stationnements et encourage le partage des espaces entre employés et visiteurs;
12. Débarrasser l'entrée d'urgence de Westmount pour les cyclistes au Chemin Glen-De Courcelles;
13. De mieux intégrer la Falaise St. Jacques dans le quartier et d'aménager le parc pour que les vélos, le ski de fond et d'autres activités de plein air puissent s'y dérouler. Une piste cyclable qui a des liens avec les pistes du canal de Lachine serait également souhaitable;
14. D'augmenter la quantité d'espaces verts et la canopée dans le quartier soit par l'ajout de parcs, de saillies vertes, de ruelles vertes;
15. De rétrécir la chaussée d'Upper Lachine avec des aménagements de mobilier urbain tels que des terrasses, des supports à vélos, des saillies vertes;
16. D'augmenter les opportunités pour l'agriculture urbaine dans le quartier en partenariat avec l'hôpital. L'opportunité pour les patients et des résidents à faire le jardinage contribuerait à la santé et l'échange avec le quartier;
17. De sécuriser les intersections dangereuses, réduire la vitesse des autoroutes et de rehausser les traverses piétonnes pour que les piétons soient plus visibles et prioritaires aux feux de circulation;
18. Meilleurs aménagements des viaducs Girouard, Upper-Lachine et Décarie avec de l'éclairage et un traitement plus invitant;
19. Intégrer des installations d'art public, des murs végétalisés, des murales en lien avec des citoyens pour faire un quartier plus attractif;
20. En collaboration avec la communauté italienne, et d'autres communautés, introduire du mobilier urbain qui pourrait signifier la présence de ces communautés;
21. Tout en respectant l'opportunité d'une mixité d'occupation des logements dans NDG et Saint-Raymond, en particulier, que le logement social et abordable soit développé en priorité dans Saint-Raymond;
22. Que l'arrondissement applique la politique d'inclusion demandant une contribution de 15% de logements sociaux et 15% de logements abordables pour la construction de 200 unités et plus;
23. Que l'arrondissement poursuive les négociations avec les promoteurs pour la contribution des unités de logements sociaux en bas de 200 unités;
24. Qu'une politique de mise en réserve des terrains pour le logement social dans le quartier soit mise en place, et que des terrains soient mis en réserve dans St-Raymond dès que possible;
25. Que les emplacements spécifiques soient définis pour ces logements et que la sensibilisation soit menée avec les organisations locales et les GRT pour soutenir le développement du logement social et les coopératives dans le quartier;
26. Que l'arrondissement veille sur la transformation des unités en copropriété;
27. Qu'un plan d'action concret soit tracé en collaboration avec les acteurs locaux tels que les CDEC, les petites entreprises, restaurants, etc. pour définir ensemble les mesures qui feront en sorte que l'arrivée de l'hôpital aura un impact économique positif;
28. Au lieu d'utiliser des fonds pour attirer de nouvelles industries majeures et des entreprises, en priorité, essayer de stimuler l'épanouissement des commerces qui existent déjà;
29. Dans la gouvernance du projet, la ville et les parties impliquées doivent faire des efforts sérieux afin d'aboutir à une collaboration transparente et active avec la communauté. Les résidents et organismes locaux doivent être impliqués en tant qu'acteurs reconnus pas seulement comme figurants. L'information et les documents devraient être disponibles et vulgarisés si nécessaire. Tout manquement à ces règles représente une raison supplémentaire au désenchantement des citoyens pour la classe politique et l'administration gouvernementale.

