

Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal

Québec 

Pour des quartiers en santé

Mai

2016

Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal dans la consultation sur les Quartiers avoisinant Turcot – Saint-Henri Ouest, Émard, Côte-Saint-Paul

Montréal, le 19 mai 2016

CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
Direction adjointe / Bureau du président-directeur général adjoint
Partenariat et soutien à l'offre de service
Coordination territoriale Santé publique et développement des communautés locales – Réseau local Sud-Ouest-Verdun

Rédaction : Élyse Cossette et Marie-Michèle Mondor

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
PRÉSENTATION DU CIUSSS CENTRE-SUD-DE-L'ÎLE-DE-MONTRÉAL	2
<i>VOLET ENVIRONNEMENT URBAIN</i>	3
1. Îlots de chaleur	3
2. Climat sonore	5
3. Qualité de l'air	8
<i>VOLET SOCIAL</i>	10
4. Enclavement des quartiers	10
5. Transport	11
6. Services de proximité	12
7. Logements accessibles et de qualité	14
8. Accès au canal de Lachine	15
9. Emploi	16
10. Aménagements participatifs	17
CONCLUSION	19
Résumé des recommandations :	19

INTRODUCTION

Le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal a comme mission de veiller à la santé et au bien-être de la population de son territoire, qui couvre notamment l'arrondissement Le Sud-Ouest. Dans le cadre des mandats locaux, régionaux et suprarégionaux qui lui sont dévolus, le CIUSSS offre une large gamme de services de santé et services sociaux généraux et spécialisés en s'assurant de les rendre accessibles, efficaces, efficients et de qualité.

Une collaboration étroite avec les différents niveaux de gouvernement, la Ville de Montréal, les arrondissements, le milieu de l'habitation, les entreprises d'économie sociale, les ressources non institutionnelles et les organismes communautaires est l'une des conditions de succès pour le développement d'une vision cohérente des actions pouvant améliorer la santé et le bien-être de la population du Sud-Ouest - Verdun. Il revient à ces acteurs, et bien sûr au CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal en priorité, de soutenir l'émergence de diverses stratégies de renforcement des principaux déterminants de la santé. C'est dans cet esprit de partenariat et de collaboration que notre établissement soumet son point de vue sur les quartiers avoisinant l'échangeur Turcot.

Nous présentons dans ce mémoire nos recommandations en lien avec le Plan de développement urbain économique et social (PDUES) pour les quartiers avoisinants l'échangeur Turcot. Nos commentaires porteront sur les enjeux liés directement à la santé, et plus largement sur le bien-être de la population. Notre vision s'articule autour du quartier complet, soit un milieu de vie où l'on peut se loger convenablement, travailler, bouger, se déplacer et accéder aux différents services. Nous présenterons dans un premier temps nos recommandations sur l'environnement urbain et dans un deuxième temps sur le volet social.

PRÉSENTATION DU CIUSSS DU CENTRE-SUD-DE-L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

Le CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal est issu de la fusion d'établissements publics et de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. La desserte en première ligne aux populations locales du territoire du CIUSSS demeure majoritairement assurée par les établissements liés antérieurement aux :

- Centre de santé et de services sociaux du Sud-Ouest-Verdun;
- Centre de santé et de services sociaux Jeanne-Mance.

Les autres établissements faisant partie du CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal sont les suivants :

- La corporation du Centre de réadaptation Lucie-Bruneau;
- Institut Raymond-Dewar;
- Institut universitaire de gériatrie de Montréal;
- Centre de réadaptation en dépendance de Montréal;
- Centre de réadaptation en déficience intellectuelle et en troubles envahissants du développement de Montréal;
- Institut de réadaptation Gingras-Lindsay-de-Montréal;
- Le Centre jeunesse de Montréal;
- Hôpital chinois de Montréal (établissement regroupé au CIUSSS).

Le CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal possède également certains mandats régionaux pour l'île de Montréal de par l'intégration de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, incluant la Direction de santé publique de Montréal. Pour assurer une véritable intégration des services offerts à la population à l'intérieur de son réseau territorial de services, le CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal a notamment la responsabilité d'assurer la prestation de soins et de services à la population de son territoire socio-sanitaire, incluant le volet santé publique.

VOLET ENVIRONNEMENT URBAIN

ÎLOTS DE CHALEUR

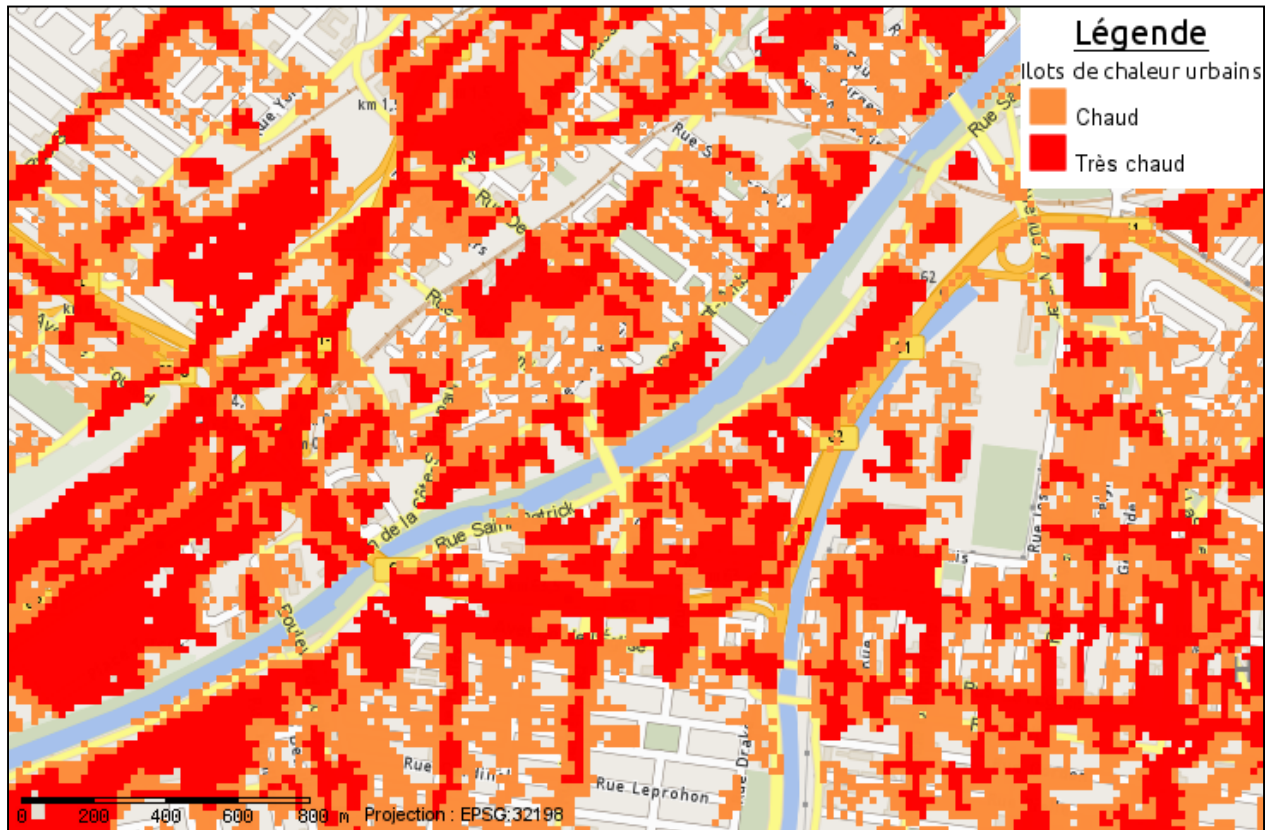
Les vagues de chaleur extrême ont des impacts importants sur la santé de la population. Par exemple, 106 personnes sont décédées à Montréal suite à la vague de chaleur extrême de juillet 2010. Les personnes âgées sont particulièrement touchées. Les îlots de chaleur, combinés aux « changements climatiques [qui] contribuent à accroître la fréquence et l'intensité des vagues de chaleur », ont une incidence sur la santé de la population¹.

La carte 1 montre bien que le territoire du PDUES est recouvert d'îlots de chaleur urbains, particulièrement les secteurs avoisinants l'axe autoroutier et les secteurs industriels. Ces secteurs sont aussi le lieu de résidence d'une grande proportion de personnes âgées. Ainsi, seulement dans le territoire à l'étude, on compte cinq résidences pour personnes âgées dans l'ouest de Saint-Henri et deux à Côte-Saint-Paul, en plus de deux associations de l'Âge d'or². Les données du recensement de 2011 confirment que la proportion d'aînés dans ce secteur est importante, particulièrement dans l'ouest de Saint-Henri (le secteur de recensement 84 présentait 15,1 % de personnes âgées de 75 ans et plus en 2011).

¹ Directeur de santé publique de Montréal. 2014. *Chaleur accablante*. [En ligne] <http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/chaleur>. Consulté le 10 mai 2016.

² À Saint-Henri, les résidences sont : Habitations Carillon, Centre d'hébergement Saint-Henri, Résidence Jean-Marie Chabot, Résidence Côte-Saint-Paul, Résidence Hormidas-Delisle. À Côte-Saint-Paul, les résidences sont : Habitations Anger et Floralties Saint-Paul. De plus, deux lieux très fréquentés par les aînés se retrouvent dans le territoire à l'étude : l'Âge d'or Saint-Zotique et l'Âge d'or Saint-Paul.

Carte 1 : Îlots de chaleurs urbains.



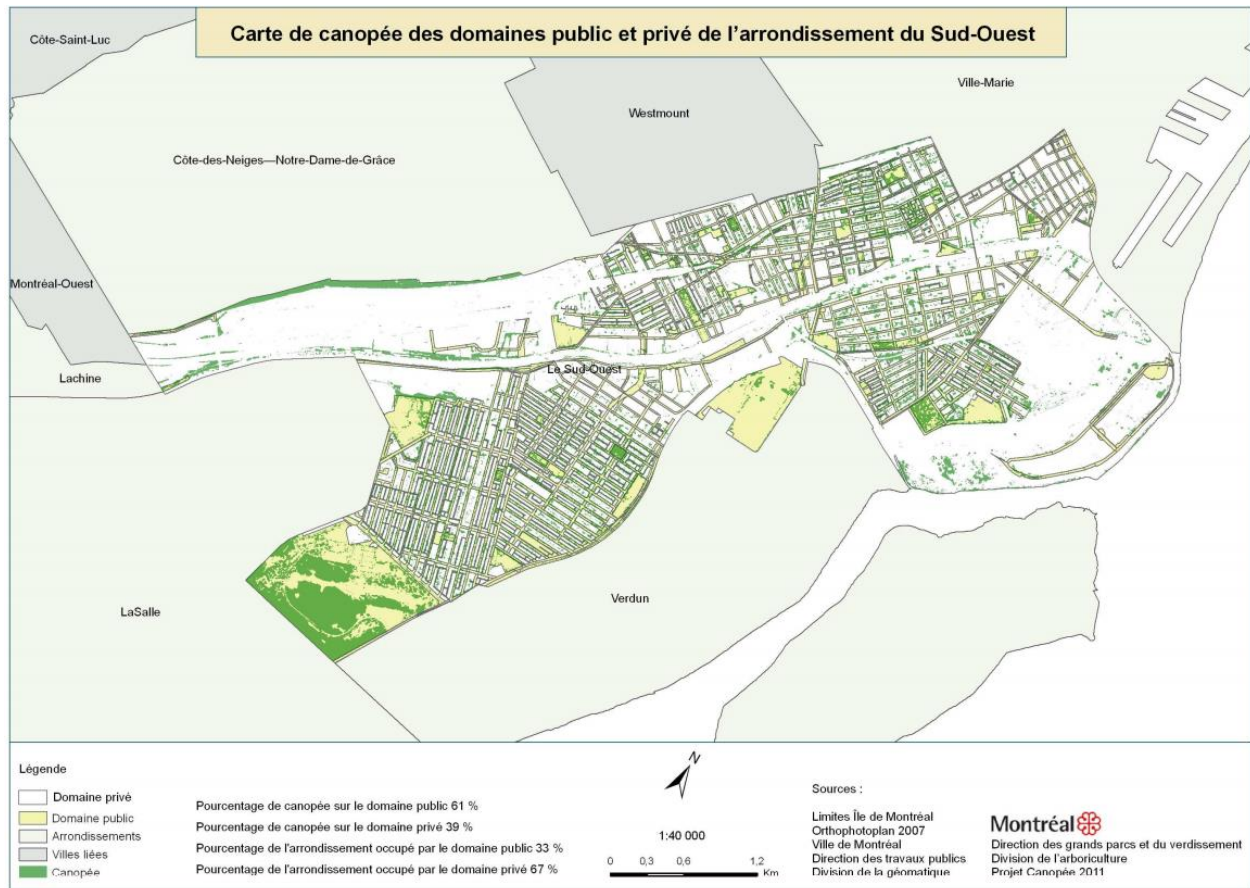
Source : Institut national de santé publique. Québec. 2013. *Îlots de chaleur urbains et température de surface*. [En ligne] <http://www.monclimatmasante.qc.ca/public/%C3%AElots-de-chaleur.aspx>. Consulté le 10 mai 2016.

Deux principales stratégies sont reconnues pour réduire les îlots de chaleur. D'une part, l'utilisation de matériaux ayant une grande capacité réfléchissante permet de réduire l'absorption de rayons solaires par les surfaces. Par exemple, des matériaux de construction de couleur pâle peuvent être utilisés pour les infrastructures autoroutières ou pour les bâtiments. Le règlement en vigueur dans l'arrondissement Le Sud-Ouest favorisant le remplacement des membranes de toit plat par des toits blancs est une bonne mesure en ce sens. D'autre part, le verdissement et la plantation d'arbres permettent de réduire la superficie des surfaces minéralisées³. Des efforts notables doivent être faits au niveau du verdissement et de la plantation d'arbres spécifiquement adaptés pour ce contexte. La carte 2 montre la faible canopée dans le territoire du PDUES en 2011. La Direction des grands parcs et du verdissement de la Ville de Montréal affirme que « [l]es grands projets urbains, tels le projet de l'échangeur Turcot ainsi que la conversion de la gare de triage Pullman, doivent être considérés comme des occasions d'augmenter la canopée, et ce, malgré un milieu inhospitalier pour l'établissement des végétaux »⁴. Nous partageons cet avis.

³ Santé Canada. 2009. « L'effet des îlots de chaleur urbains : causes, impacts sur la santé et stratégies d'atténuation ». *Changements climatiques et santé. Bulletin sur l'adaptation*. Numéro 1. Novembre 2009, 2 p.

⁴ Direction des grands parcs et du verdissement. 2011. *La canopée montréalaise*. Ville de Montréal. 171 p.

Carte 2 : Canopée des domaines public et privé de l'arrondissement du Sud-Ouest.



Source : Direction des grands parcs et du verdissement. Ville de Montréal. 2011. *La canopée montréalaise*. p. 82.

Recommandation 1

Nous recommandons :

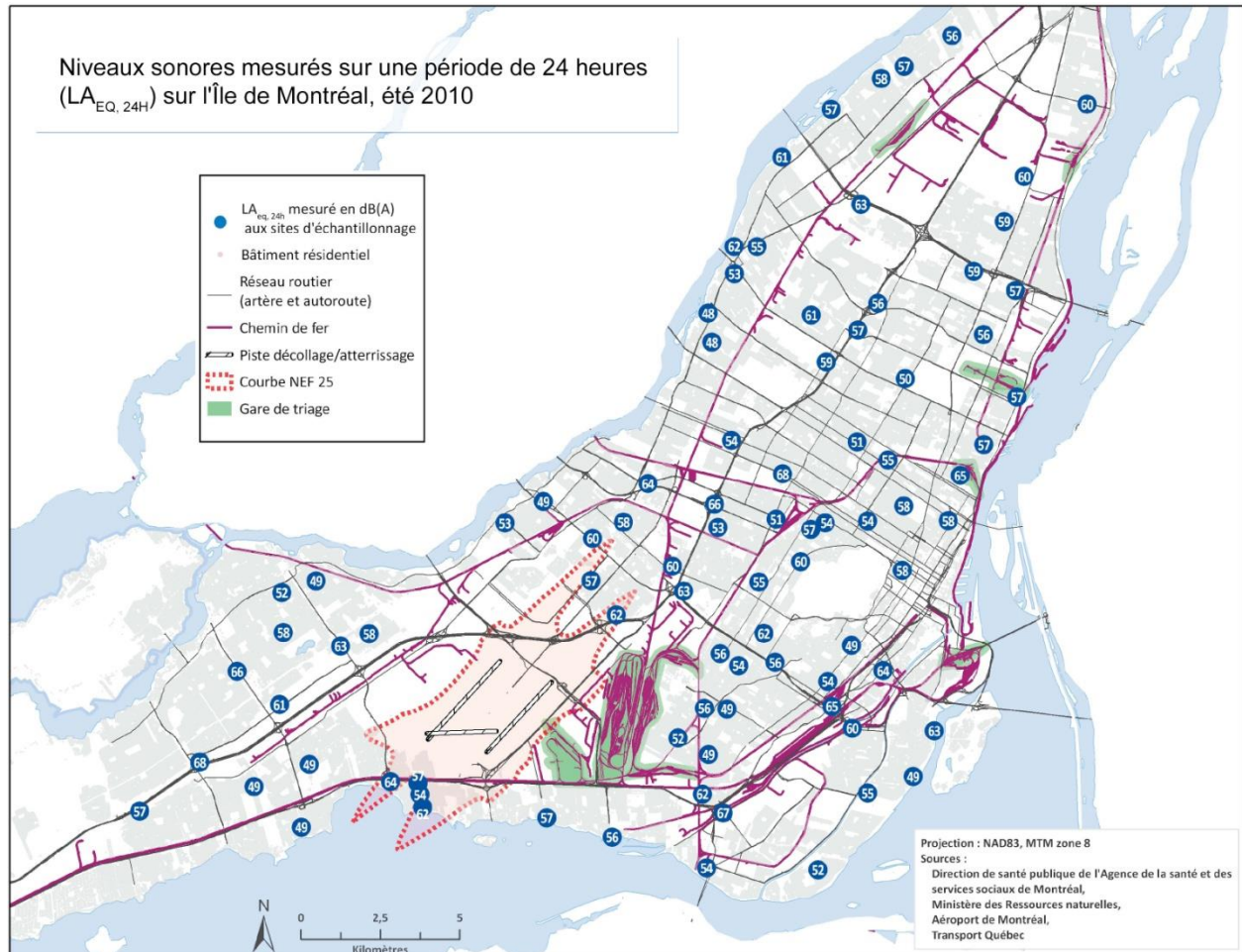
- *d'augmenter la couverture végétale et la canopée dans le secteur visé;*
- *de continuer de fournir les efforts nécessaires pour augmenter les surfaces construites avec des matériaux réfléchissants afin de réduire les îlots de chaleur, ceci dans le but de minimiser les impacts sur la santé des populations qui vivent dans ce secteur.*

CLIMAT SONORE

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les nuisances de la pollution sonore ne se limitent pas à une simple fatigue ou une gêne momentanée. En effet, le bruit peut avoir différents impacts sur la santé dont la perturbation du sommeil, le développement de troubles cognitifs et des problèmes cardiovasculaires, comme l'hypertension et l'apparition d'acouphènes. Bien entendu, les effets sur la santé dépendent du niveau d'intensité et de la fréquence de l'exposition au bruit. La valeur de bruit maximum recommandée par l'OMS est de 55 dB(A) (décibels pondérés pour l'oreille humaine) sur 24 heures.

Les résultats d'une étude de la Direction de santé publique de Montréal de 2010⁵ montrent que les niveaux mesurés à Montréal sur 24 heures sont souvent supérieur à cette valeur de 55 dB(A). Les échantillons sonores notés dans le territoire du PDUES sont particulièrement élevés avec des valeurs de 60 dB(A) et 65 dB(A).

Carte 3 : Niveaux sonores mesurés sur une période de 24 heures sur l'Île de Montréal, été 2010.



Source : Direction de santé publique de Montréal. 2014. *Avis de santé publique sur le bruit du transport et ses impacts potentiels sur la santé des Montréalais*. Montréal : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, p. 6

Les sources de bruit sont nombreuses, mais l'échangeur Turcot génère sans contredit une quantité non-négligeable de nuisances sonores. Les autres sources sont notamment le camionnage sur les artères (rues Saint-Patrick et Notre-Dame), la circulation ferroviaire⁶, et les activités industrielles.

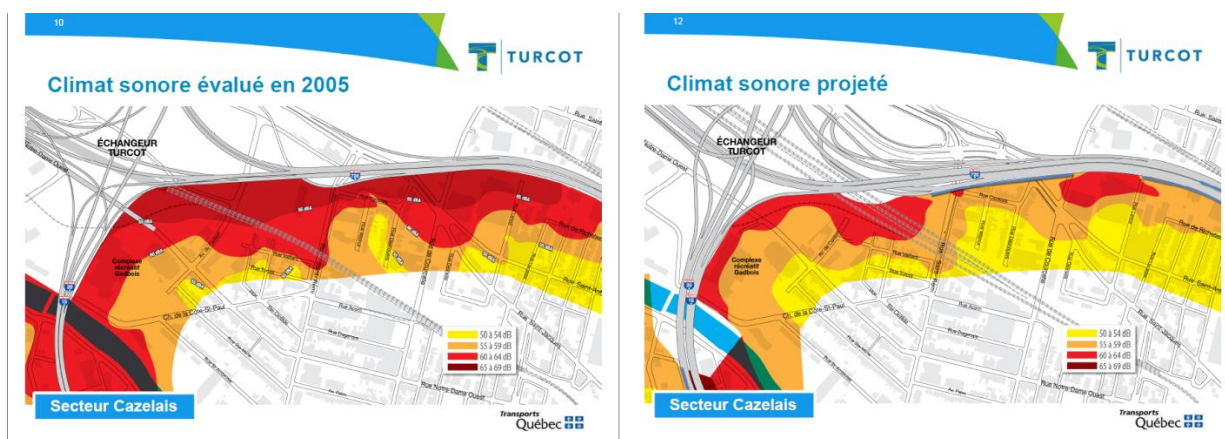
⁵ Direction de santé publique de Montréal. 2014. *Avis de santé publique sur le bruit du transport et ses impacts potentiels sur la santé des Montréalais*. Montréal : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 8 p.

⁶ Voir Direction de santé publique de Montréal. 2013. *Avis de santé publique concernant les impacts sanitaires du bruit engendré par les activités ferroviaires de la compagnie CN à Pointe-Saint-Charles*. Montréal : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 19 p.

Idéalement, les nuisances sonores sont réduites à la source. Dans le cas contraire, deux types de mesures d'apaisement peuvent être mises en place : l'insonorisation des immeubles occupés et l'implantation de barrières acoustiques. Dans le cadre du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, le Ministère des transports affirme que les niveaux sonores dans les quartiers avoisinant l'échangeur seront moindres avec les mesures de mitigation projetées. Nous y voyons là une occasion idéale pour abaisser le niveau de bruit généré par le passage de plus de 300 000 véhicules quotidiennement et ainsi améliorer la santé et la qualité de vie des résidents et des travailleurs de Saint-Henri et de Côte-Saint-Paul.

Selon les projections fournies par le Ministère des transports pour l'ouest de Saint-Henri, le climat sonore sera amélioré suite à la reconstruction de l'échangeur Turcot. Cependant, le bruit restera plus élevé que les valeurs recommandées par l'OMS, soit 55 dB(A), dans une grande partie du territoire, notamment où se situent le complexe récréatif Gadbois, l'école secondaire James Lyng, les Habitations De Carillon, le Centre d'hébergement de Saint-Henri et plusieurs rues résidentielles. Les cartes 4 et 5 illustrent clairement l'impact positif des écrans antibruit projetés. Il serait donc pertinent d'installer de telles mesures tout au long de l'échangeur afin d'atténuer les nuisances sonores présentes après la reconstruction de l'échangeur.

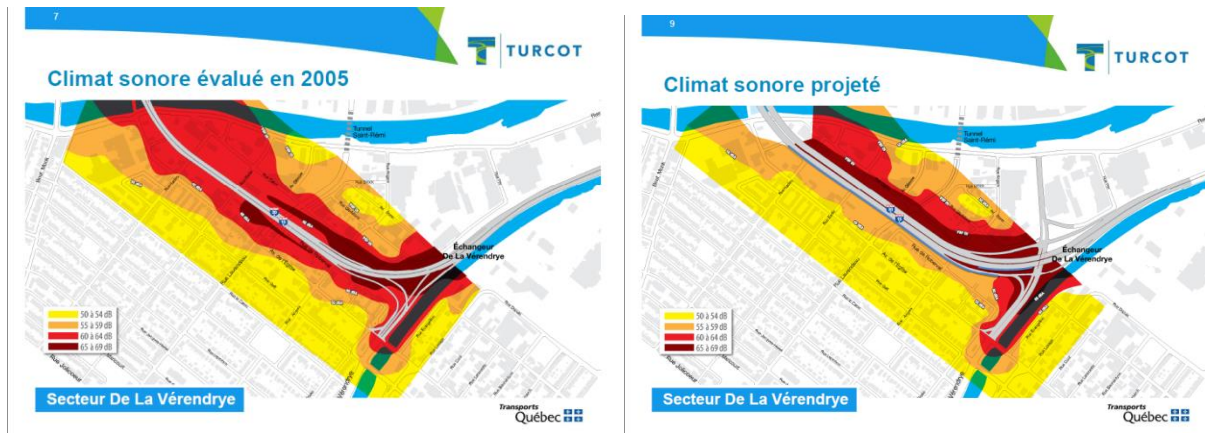
Cartes 4 et 5 : Climat sonore évalué en 2005 et projeté suite à la reconstruction de l'échangeur Turcot, secteur Cazalais.



Source : Ministère des transports du Québec. 2014. Gestion du bruit. Présentation au Comité de bon voisinage Turcot. [En ligne] [https://www.turcot.gouv.qc.ca/fr/Documents/Turcot_Gestion%20du%20bruit%20\(2014-11-18\).pdf](https://www.turcot.gouv.qc.ca/fr/Documents/Turcot_Gestion%20du%20bruit%20(2014-11-18).pdf), p. 10 et 12.

De la même façon, les cartes 6 et 7 présentent les améliorations au climat sonore projetées après la reconstruction de l'échangeur Turcot dans Côte-Saint-Paul, avec l'installation d'écrans antibruit. Ainsi, du côté sud de l'échangeur, on note une nette amélioration grâce à l'installation de ces écrans. Il faut toutefois mentionner que le climat sonore reste au-delà de la valeur de 55 db(A) recommandée par l'OMS dans une partie du territoire, notamment tout près de l'école primaire Marie-de-l'Incarnation. Au nord, dans le secteur Cabot, où l'on ne prévoit pas d'écran antibruit, on constate une dégradation du climat sonore tout le long de l'échangeur entre les deux canaux. Bien que ce secteur soit peu habité, on y retrouve quelques résidences et plusieurs entreprises et bureaux dans lesquels des travailleurs passent plusieurs heures par jour.

Cartes 6 et 7 : Climat sonore évalué en 2005 et projeté suite à la reconstruction de l'échangeur Turcot, secteur De La Vérendrye.



Source : Ministère des transports du Québec. 2014. *Gestion du bruit. Présentation au Comité de bon voisinage Turcot*. [En ligne] [https://www.turcot.gouv.qc.ca/fr/Documents/Turcot_Gestion%20du%20bruit%20\(2014-11-18\).pdf](https://www.turcot.gouv.qc.ca/fr/Documents/Turcot_Gestion%20du%20bruit%20(2014-11-18).pdf), p. 7 et 9.

Recommandation 2

Nous recommandons la mise en place de mesures d'atténuation du bruit, comme l'installation de murs antibruit des deux côtés de l'échangeur, afin d'atteindre la valeur recommandée par l'OMS, soit de 55 dB(A) 24 heures sur tout le territoire du PDUES. Des interventions doivent être faites en priorité dans les secteurs habités et où se trouvent les écoles.

QUALITÉ DE L'AIR

Il est de notoriété publique que la qualité de l'air a des impacts importants sur la santé respiratoire et cardiovasculaire de la population. Ces impacts seront plus ou moins sévères selon les concentrations présentes des polluants, la durée de l'exposition et l'état de santé des personnes exposées. De plus, certaines personnes sont plus sensibles aux effets de la pollution atmosphérique : enfants, femmes enceintes et personnes âgées⁷.

Le secteur du transport routier est responsable de 85 % des concentrations d'oxyde d'azote (NOx) dans l'air et de 38 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) – incluant le dioxyde de carbone (CO₂)⁸. Rappelons que des logements, des écoles, des centres de la petite enfance et des résidences pour personnes âgées sont situés à proximité de l'autoroute.

⁷ Ministère de la santé et des services sociaux du Québec. 2016. *Comment la pollution atmosphérique peut-elle affecter la santé?* [En ligne] http://www.msss.gouv.qc.ca/sujets/santepub/environnement/index.php?qualite-de-lair-pollution#pol_q2. Consulté le 10 mai 2016.

⁸ Direction de santé publique. 2010. *Un air extérieur et un environnement sonore de bonne qualité. Plan régional de santé publique 2010-2015*. Montréal : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, p. 1.

Il a été démontré que les personnes de 60 ans et plus vivant le long des voies routières achalandées sont plus à risque d'être hospitalisées pour des problèmes respiratoires⁹. Or, une grande proportion d'ainés vit à Côte-Saint-Paul et dans l'ouest de Saint-Henri, territoires les plus touchés par l'échangeur.

Par ailleurs, la proximité du domicile d'un axe autoroutier est un facteur de risque pour la santé des enfants.

- Les naissances prématurées : les mères résidant à moins de 200 mètres d'une route à haut débit ont un risque supérieur de près de 20 % de donner naissance à un bébé prématuré.
- Les naissances de bébés de faible poids : une étude montréalaise a démontré que les mères vivant à 200 mètres ou moins des autoroutes présentaient 17 % plus de risque de donner naissance à un enfant de faible poids¹⁰.
- Les problèmes respiratoires chez les enfants : pour les enfants vivant à moins de 150 mètres d'une route où circulent plus de 10 000 véhicules par jour, on observe des symptômes respiratoires (toux et aggravation de l'asthme). Plus la distance entre le domicile et l'autoroute est faible, plus grand est l'impact sur les difficultés respiratoires chez l'enfant¹¹. Sur le territoire du CLSC de Saint-Henri, 27,2 % des enfants entre 6 mois et 12 ans résident à moins de 200 mètres d'une autoroute.

Des mesures doivent être mises en place pour réduire la pollution de l'air provenant du transport routier. D'une part, l'amélioration du service de transport collectif et actif, tel que discuté plus loin, permet de développer des alternatives à l'utilisation de l'automobile. D'autre part, le verdissement permet la diminution des GES, ceux-ci étant captés par les plantes. Selon le type de polluants présents dans l'air, certaines espèces de plantes peuvent être sélectionnées en fonction de leur capacité de les absorber.

De plus, là où la configuration le permet, des murs faits de végétaux permettraient à la fois de réduire la pollution sonore et la pollution de l'air. En effet, selon Michel Labrecque de l'Institut de recherche en biologie végétale, ces murs ont « pour objectif d'atténuer le bruit occasionné par la circulation automobile » [en plus d'être] « efficaces à séquestrer le CO₂, ce qui contribue à améliorer la qualité de l'air et à diminuer l'effet de serre »¹².

⁹ Smargiassi, Audrey. 2005. *Est-ce que les personnes âgées de 60 ans et plus qui vivent sur des rues achalandées à Montréal sont plus à risque d'être hospitalisées pour des problèmes respiratoires ? Rapport synthèse*. Montréal : Direction de santé publique de Montréal, 4 p.

¹⁰ Généreux, Mélissa et al. 2008. « Neighbourhood socioeconomic status, maternal education and adverse birth outcomes among mothers living near highways ». *Journal of epidemiology and community health*. Août 2008, p. 695-700.

¹¹ Venn, AJ., SA. Lewis, M. Cooper, R. Hubbard, et J. Britton. 2001. « Living near a main road and the risk of wheezing illness in children », *American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine*, vol. 164, no 12, p. 2177-2180.

¹² Michel Labrecque. *La réalisation d'un mur fait de végétaux : une solution écologique aux problèmes de pollution occasionnés par la circulation routière*. Institut de recherche en biologie végétale. Jardin botanique de Montréal. [En ligne] <http://espacepurlavie.ca/sites/espacepurlavie.ca/files/realisation-dun-mur-fait-de-vegetaux.pdf> Consulté le 13 mai 2016.

Recommandation 3

Nous recommandons :

- *la tenue d'études permettant de connaître la quantité d'émissions de polluants dans l'air dans les quartiers de Saint-Henri et Côte-Saint-Paul avec la nouvelle configuration de l'échangeur Turcot et indiquant le type de polluants présents dans l'air;*
- *une fois les données précises obtenues, de mettre en place une série de mesures dans le but d'assainir l'air : plantations de végétaux appropriés sur les territoires visés, construction de murs végétaux le long de l'autoroute et de l'échangeur, augmentation d'espaces et de toits verts;*
- *de mettre en place des actions favorisant le développement de l'offre de transport collectif.*

Une attention particulière doit être portée aux secteurs où vivent des populations à risque comme les aînés, les enfants et les femmes enceintes.

VOLET SOCIAL

ENCLAVEMENT DES QUARTIERS

Des quartiers où les déplacements sont facilités et conviviaux favorisent le sentiment de sécurité des résidents et brisent l'isolement. Le territoire visé par le PDUES est actuellement enclavé – et divisé – par de nombreuses barrières physiques : l'échangeur Turcot (comprenant les autoroutes 15 et 720), le canal de Lachine, le canal de l'Aqueduc, le chemin de fer du Canadien National, des routes de camionnage, etc. Ces obstacles limitent les déplacements et rendent difficile l'accès à certaines ressources qui permettent entre autres, de diminuer le sentiment d'isolement social des personnes. La reconstruction de l'échangeur Turcot se fera sur remblais, limitant le champ visuel et accentuant l'effet d'enclavement. Pour franchir l'échangeur et sortir du quartier, les personnes devront obligatoirement traverser un tunnel sous un pont d'étagement.

D'une part, il sera primordial de s'assurer que ces tunnels soient sécuritaires pour que les citoyens n'hésitent pas à les emprunter. La réalisation de voies dédiées pour les cyclistes et les piétons, une largeur adéquate, un éclairage suffisant, des murales ou autres installations artistiques permettront de rendre le passage sous les ponts d'étagement plus conviviaux et amélioreront le sentiment de sécurité.

D'autre part, un système de transport efficace qui amène les usagers vers les services et les points d'intérêts est tout aussi important. Actuellement, les circuits d'autobus se dirigent principalement vers les stations de métro, rendant les déplacements à l'intérieur du quartier plus complexes. Spécifiquement, l'accès au Centre universitaire de santé McGill (CUSM) est très laborieux à partir de Saint-Henri. Bien que le CUSM se trouve à quelques centaines de mètres du quartier, l'aménagement des rues et des sentiers rend difficile son accès à pied et à vélo.

De plus, une signalisation adéquate des lieux d'intérêts et des services offerts à proximité dans les quartiers peut inciter les déplacements et faire connaître les routes à emprunter pour faciliter les transports intra et inter quartier. Par exemple, un résident sera davantage porté à traverser le canal de Lachine ou à franchir l'échangeur Turcot s'il est indiqué qu'il n'y a que 10 minutes de marche pour se rendre à une activité.

Recommandation 4

Nous recommandons de mettre en place différentes mesures pour désenclaver les quartiers : rendre les tunnels sécuritaires et conviviaux, aménager des circuits pour faciliter les déplacements en transport en commun à l'intérieur des quartiers, et vers les ressources et services dont le CUSM, ainsi que de mettre en place une signalisation adéquate.

TRANSPORT

L'utilisation de l'automobile a plusieurs impacts importants sur la santé et la sécurité de la population.

- Le volume de circulation automobile est le principal déterminant du nombre de traumatismes routiers. « Les secteurs défavorisés au plan socioéconomique et situés principalement au centre de Montréal, sont relativement plus touchés par le problème des traumatismes routiers que les secteurs plus nantis, en particulier pour les jeunes piétons chez qui le taux de blessures peut être quatre fois supérieur »¹³. Sur ce plan, plusieurs rues et intersections du territoire à l'étude sont problématiques au plan de la sécurité¹⁴. Plusieurs méthodes sont reconnues pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo. Nous suggérons l'ajout de feux piétons aux endroits achalandés et l'extension du temps de traverse. La circulation peut être apaisée et la circulation de transit limitée par des avancées de trottoir, des dos d'ânes, des passages piétons balisés et texturés, du marquage au sol, et autres.
- L'utilisation de l'automobile comme mode de déplacement contribue à la sédentarité et à l'obésité et constitue un facteur de risque pour plusieurs problèmes de santé chroniques : maladies cardiovasculaires, diabète, certains cancers et troubles musculosquelettiques. Selon l'enquête TOPO 2012¹⁵, 18,2 % des adultes du Sud-Ouest et Verdun souffrent d'obésité et 19,2 % des personnes âgées de 15 à 69 ans ont un faible niveau d'activité physique. La mise en place de structures sécuritaires et agréables pour favoriser l'utilisation du vélo ou de la marche peut inciter les citoyens à bouger davantage. Il est d'ailleurs démontré que les voies cyclables en site propre sont plus sécuritaires et encouragent l'utilisation du vélo.

Le transport collectif doit, quant à lui, être adapté aux besoins de la population : par des trajets qui permettent aux citoyens de se rendre à leur destination dans le moins de temps possible, par l'augmentation de la fréquence sur certains trajets et avec l'installation de mobilier adapté aux types d'utilisateurs (abribus, bancs, etc.). Les personnes âgées et autres usagers doivent être consultés pour connaître les ajustements à apporter et les endroits les plus propices pour l'installation du mobilier urbain. La sécurisation des transports à pied et à vélo et la convivialité des services d'autobus encourageront l'utilisation du transport actif, engendrant une diminution de la circulation automobile et des bienfaits pour la santé de la population.

Afin de créer des circuits de marche sécuritaires et qui seront utilisés largement, leur planification doit tenir compte des habitudes et besoins de déplacement. Voici un exemple : un grand nombre de résidents

¹³ Direction de santé publique. 2010. *Une ville et des quartiers sécuritaires qui favorisent un mode de vie physiquement actif. Plan régional de santé publique 2010-2015*. Montréal : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, p. 3.

¹⁴ Nous pensons notamment à la rue Saint-Patrick, au chemin de la Côte-Saint-Paul, à l'intersection des rues De l'Église et de la Vérendrye, à l'intersection des rues De Courcelle et Saint-Jacques, à la rue Saint-Rémi, à la rue Notre-Dame (près de l'école James Lyng) et à la rue De Courcelle (près du Centre de la petite enfance De la Dame).

¹⁵ Direction de santé publique. 2012. *Enquête TOPO. Maladies chroniques et leurs déterminants. CSSS du Sud-Ouest-Verdun*. [En ligne] <http://emis.santemontreal.qc.ca/fileadmin/emis/Outil/Chiffres-cl%C3%A9s/TOPO2012/ChiffresclesTOPO-SOV.pdf>. Consulté le 18 mai 2016.

se déplacent le long de la voie ferrée du Canadien National entre l'Allée des Tanneries et le métro Place Saint-Henri. Ce trajet, non balisé et tout près du lieu de passage des trains, n'est pas sécuritaire. Plutôt que d'y interdire la circulation, nous favorisons l'aménagement d'un corridor sécuritaire le long du chemin de fer. Autre exemple : les Habitations De Carillon et d'autres résidences pour aînés sont situées à l'ouest de la rue Notre-Dame où circulent de nombreux camions, à l'ombre de l'échangeur Turcot. Un sentier de marche sécuritaire et convivial pourrait relier le métro Place Saint-Henri jusqu'à l'ouest de la rue Notre-Dame, favorisant ainsi la pratique de la marche par les aînés de ces résidences.

Le réaménagement de certaines voies, rendu nécessaire dans la foulée des travaux liés à la réfection de l'échangeur Turcot, peut offrir des possibilités nouvelles de penser leur utilisation, dont la cohabitation des modes de transport : automobiles, vélos et piétons.

Recommandation 5

Nous recommandons :

- *de mettre en place différentes mesures afin de sécuriser et de rendre plus conviviaux les déplacements à pied et à vélo;*
- *d'améliorer l'offre de services de transport en commun;*
- *de faciliter l'utilisation du transport actif par la population de nos quartiers : des voies cyclables en site propre et des corridors piétons sont favorisés;*
- *d'aménager une voie cyclable et piétonne sécuritaire le long du chemin de fer entre l'Allée des Tanneries et le métro Place Saint-Henri;*
- *d'aménager un sentier piéton entre l'ouest de la rue Notre-Dame et le métro Place Saint-Henri.*

SERVICES DE PROXIMITÉ

Les services de proximité, composantes essentielles d'un quartier complet, améliorent la qualité de vie d'un quartier; ils contribuent au dynamisme, à l'emploi local, à la sécurité et au sentiment d'appartenance à une collectivité. Or, l'ouest de Saint-Henri et Côte-Saint-Paul sont mal desservis par les services de toutes sortes.

À Côte-Saint-Paul, les rues commerciales à proximité des résidences du secteur visé (l'est du boulevard Monk et la rue de l'Église) sont pratiquement abandonnées. De nombreux locaux vacants parsèment ces deux rues et les rares commerces qui s'installent peinent à survivre. Par ailleurs, une étude de la Direction de santé publique de Montréal¹⁶ constate que, dans les quartiers couverts par le PDUES, un grand nombre de personnes sous le seuil de faible revenu ont un accès négligeable ou nul aux fruits et légumes frais. C'est le cas de Côte-St-Paul et de l'ouest de Saint-Henri, qualifiés de désert alimentaire. Ainsi, ces milieux souhaitent la création d'une épicerie solidaire ou d'un « magasin général » où les fruits et légumes seraient abordables. Il est à noter que ce type de projet, soutenu par la communauté et qui répond aux besoins des populations les plus défavorisées, nécessite un soutien financier stable et à long terme.

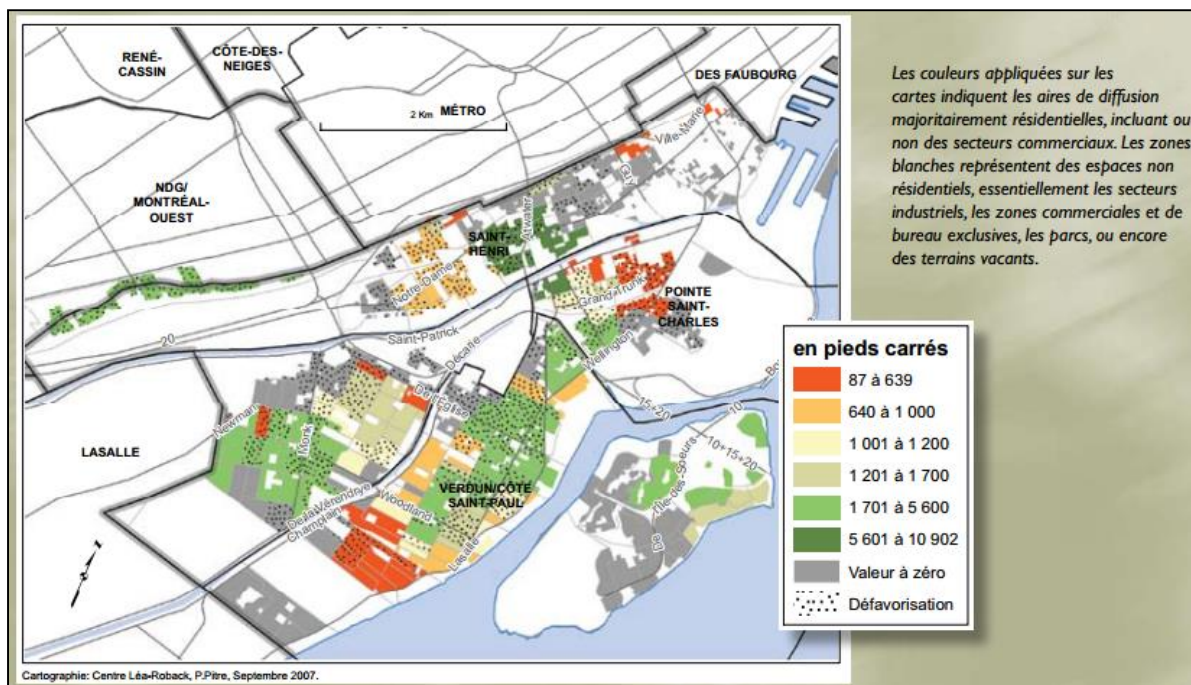
On retrouve la même problématique pour le secteur ouest de St-Henri : manque de services et de commerces de proximité pour répondre aux besoins de la population locale. On note un grand besoin de pharmacie dans ce secteur où vivent de nombreuses personnes aînées. Celles-ci doivent se déplacer assez loin de chez elles pour se procurer des médicaments dont elles ont besoin.

¹⁶ Direction de santé publique de Montréal. 2013. *Étude sur l'accès aux aliments santé à Montréal. Six ans après la première étude, mêmes disparités ?* Montréal : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 48 p.

Par ailleurs, à Saint-Henri, on constate un processus de gentrification commerciale. De nouveaux commerces se sont installés dans les dernières années, dont plusieurs bars et restaurants, qui visent une clientèle relativement aisée. Les loyers commerciaux augmentent et les commerces traditionnels, offrant plus souvent des produits et services abordables, ferment leurs portes. Des commerces de proximité qui sont abordables et accueillants pour toutes les populations sont souhaités. Les services doivent répondre aux besoins des populations les plus défavorisées. La Boucherie Notre-Dame et le magasin de vêtements Libéral également situés sur la rue Notre-Dame dans l'est de Saint-Henri, sont des exemples du type de commerces à encourager et à soutenir.

Avec l'arrivée de nouvelles populations dans le quartier, les acteurs locaux craignent que le phénomène de gentrification s'étende à Ville-Émard et Côte-Saint-Paul créant ainsi une fracture dans le tissu urbain et l'exclusion des personnes dont le revenu est limité. Les populations d'origine n'ont alors plus accès aux produits et services puisque ceux-ci sont trop dispendieux.

Carte 8 : Surfaces de vente de fruits et de légumes dans un rayon de 500 mètres – CSSS du Sud-Ouest-Verdun.



Source : Direction de santé publique. 2007. *Les disparités dans l'accès à des aliments santé à Montréal. Le CSSS du Sud-Ouest – Verdun*. Montréal : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, p. 2.

Une intervention efficace et rapide est nécessaire afin de limiter les effets négatifs de la gentrification commerciale qui touche Saint-Henri et qui menace Côte-Saint-Paul. Aussi, pour contrer la hausse des loyers qui freine le développement de petits commerces, des espaces doivent être réservés pour des usages communautaires ou d'économie sociale. Cette intervention peut notamment être mise en place à Côte-Saint-Paul où plusieurs locaux sont vacants sur les rues De l'Église et Monk.

Recommandation 6

Nous recommandons :

- de mettre en place des mesures de soutien aux commerces de proximité qui répondent aux besoins des populations les plus défavorisées de l'ouest de Saint-Henri et de Côte-Saint-Paul (épicerie,

pharmacie, etc.);

- *de réserver des espaces pour permettre le développement d'initiatives communautaires et d'économie sociale;*
- *de prévoir un soutien financier stable et à long terme pour les initiatives communautaires.*

LOGEMENTS ACCESSIBLES ET DE QUALITÉ

De nombreuses études établissent la relation entre le logement et la santé. Les éléments ayant une incidence sont : la qualité du logement lui-même, les caractéristiques du quartier, le mode d'occupation (statut de propriété), les dimensions économiques (coût, disponibilité, subventions), et les conditions sociales des occupants (statut socioéconomique, stabilité résidentielle)¹⁷.

Nous nous attarderons ici plus particulièrement à trois de ces éléments : l'abordabilité, la salubrité des logements et le surpeuplement.

- L'inabordabilité (le coût trop élevé pour la capacité de payer des personnes) des logements a des impacts sur la santé de la population. En effet, on retrouve dans les écrits de nombreux impacts sur les personnes qui dédient une part trop importante de leurs revenus pour se loger : ils sont plus susceptibles de vivre dans un logement insalubre, ces personnes se perçoivent davantage en mauvaise santé et sont plus à risque de souffrir d'hypertension, d'arthrite et de problèmes de santé mentale dont la dépression et l'anxiété. De plus, lorsqu'une trop grande part du revenu est dédiée au paiement du loyer, les ménages à faible revenu restent avec une capacité financière réduite pour les autres besoins essentiels : nourriture, déplacements, services publics (dont le chauffage) et médicaments. Ainsi, les logements inabordables ont un impact direct sur la sécurité alimentaire de ses occupants¹⁸, qui à son tour a une influence certaine sur la santé.

Le coût des loyers augmente rapidement tant à Côte-Saint-Paul qu'à Saint-Henri. Selon le recensement de 2011, à Côte-Saint-Paul, 35,8 % des ménages locataires consacrent plus de 30 % de leurs revenus pour se loger; et 8,9 % des ménages locataires y allouent plus de 80 % de leurs revenus, ce qui représente 500 ménages et une augmentation de 25,0 % entre 2006 et 2011. À Saint-Henri, ces proportions s'élèvent respectivement à 39,2 % et 9,7 %. On compte donc 605 ménages locataires qui consacrent plus de 80 % de leurs revenus en loyer, une augmentation de 16,3 % entre 2006 et 2011.

- Selon le règlement de la Ville de Montréal, « un bâtiment ou un logement ne doit pas porter atteinte à la santé ou à la sécurité des résidents ou du public en raison de l'utilisation qui en est faite ou de l'état dans lequel il se trouve »¹⁹. La Direction de la santé publique a recensé de nombreuses études démontrant les liens entre les mauvaises conditions des logements et les problèmes de santé qui y sont associés. Notons à titre d'exemples les problèmes respiratoires, les problèmes de santé mentale (dont l'isolement social et faible estime de soi), les affections dermatologiques liées à la présence d'insecte.

Dans le Profil des ménages et des logements de l'arrondissement du Sud-Ouest réalisé en 2014, on répertorie 9,5 % des logements qui nécessitent des réparations majeures à Côte-Saint-Paul alors que ce pourcentage est de 12,8 % à Saint-Henri. On peut supposer que l'état de ces logements est à risque de mettre la santé des occupants en péril. À Côte-Saint-Paul, un comité issu de la table de

¹⁷ Massé, Richard et al. 2015. *Pour des logements salubres et abordables. Rapport du directeur de santé publique de Montréal 2015*. Montréal : Direction régionale de santé publique, p.10.

¹⁸ Idem, p. 38-41.

¹⁹ Ville de Montréal. 2012. *Règlement sur la salubrité, l'entretien et la sécurité des logements*, no 03-096, ch. IV, art. 25.

quartier Concertation Ville-Émard-Côte-Saint-Paul travaille d'ailleurs sur la question de l'habitation, notamment dans le dossier de la salubrité des logements.

- Autre phénomène : 8,6 % des locataires de Côte-Saint-Paul et 8,4 % de Saint-Henri vivent dans un logement surpeuplé. Par surpeuplement, on entend « un logement de taille insuffisante compte tenu de la taille et de la composition du ménage tel que défini par la Norme nationale d'occupation (NNO) »²⁰. Il manque en effet de grands logements pour les familles. Dans l'État de situation sur la précarité des conditions de logements et l'itinérance dans le Sud-Ouest et Verdun²¹, on constate que les conditions de logement précaires mènent plusieurs personnes à déménager à l'extérieur du quartier faute de trouver un logement adéquat, à s'entasser dans un logement de taille insuffisante, ou encore d'autres personnes sont poussées jusqu'à l'itinérance.

Des mesures doivent être mises en place pour offrir un logement abordable à tous et ainsi éviter le déplacement des populations locales hors de nos quartiers. D'une part, il faut préserver le parc de logements locatifs abordables. Différentes initiatives peuvent être envisagées dont des actions pour protéger les maisons de chambres ou pour limiter les hausses de loyer abusives (par exemple un registre des baux). D'autre part, il faut favoriser le développement de logements sociaux. En ce sens, les milieux revendiquent la mise en réserve de terrains à des fins de logements sociaux.

Recommandation 7

Nous recommandons :

- de mettre en place des mesures pour éviter le déplacement des populations locales, faute de logements abordables et salubres;
- de soutenir les initiatives locales visant à freiner les hausses de loyer sur le marché privé;
- de réserver des terrains pour le développement de projets de logements sociaux.

ACCÈS AU CANAL DE LACHINE

Il est reconnu que l'activité physique est bonne pour la santé : elle réduit le stress, renforce le cœur et les poumons, augmente le niveau d'énergie et aide à maintenir un poids santé²². Le canal de Lachine est une richesse pour les quartiers qui le borde et peut contribuer à la santé et au bien-être de la population locale.

Actuellement, l'accès à ses berges n'est ni convivial, ni sécuritaire pour la population locale. Du côté de Côte-Saint-Paul, la rue Saint-Patrick où circulent de nombreux camions doit être traversée. Du côté de Saint-Henri, la barrière formée par les anciens bâtiments industriels ne laisse que quelques chemins pour lier les berges au quartier.

En prenant en considération les intérêts et besoins des résidents des quartiers voisins, le canal de Lachine est propice pour des aménagements favorisant les activités sportives, accessibles aux jeunes et moins jeunes et à tous les budgets. Des équipements et installations, des aménagements pour tous les groupes d'âge, une animation invitante, combinés à un éclairage adéquat en soirée, permettra une utilisation optimale des berges et de la piste cyclable.

²⁰ Arrondissement du Sud-Ouest. 2014. *Profil des ménages et des logements*. Montréal, p. 24.

²¹ Olivier, Laurence. 2015. *État de situation. Précarité des conditions de logement et itinérance dans les quartiers du Sud-Ouest et Verdun*. Montréal, 28 p.

²² Santé Canada. 2011. *Activité physique*. [En ligne] <http://www.hc-sc.gc.ca/hl-vs/physactiv/index-fra.php>. Consulté le 10 mai 2016.

Recommandation 8

Nous recommandons :

- de mettre en place les aménagements nécessaires pour rendre les berges sécuritaires et plus facilement accessibles pour les populations locales ;
- d'aménager et d'animer les berges du canal de Lachine pour favoriser son utilisation par la population locale, entre autres pour des activités physiques accessibles à tous les budgets et pour tous les groupes d'âge.

EMPLOI

L'emploi est un déterminant social de la santé. Il permet d'avoir un revenu et un sentiment d'identité, alors que le chômage a souvent pour conséquence la défavorisation matérielle et sociale, souvent à la source des problèmes de santé mentale²³. L'OMS ajoute que « les pratiques équitables en matière d'emploi et un travail décent sont les pierres angulaires de la santé »²⁴. Selon le recensement de 2011, le taux de chômage dans le quartier de Saint-Henri (10,4 %) est plus élevé que de la moyenne montréalaise (9,7 %). Le taux de chômage atteint 11,1 % dans l'ouest de Saint-Henri (secteur de recensement 84). Dans le quartier Côte-Saint-Paul, le taux de chômage est en-dessous de la moyenne montréalaise avec 8,0 %.

Pour comprendre le contexte socio-économique du territoire visé par le PDUES Turcot, ajoutons les données du revenu médian de la population. À Saint-Henri, le revenu total médian après impôts des particuliers de 15 ans et plus est de 20 197 \$ pour les hommes et de 20 884 \$ pour les femmes. Pour Côte Saint-Paul, il est de 24 156 \$ pour les hommes et de 19 570 \$ pour les femmes. En comparaison des données montréalaises (25 133 \$ pour les hommes alors qu'il est de 21 285 \$ pour les femmes), on peut conclure que les quartiers de Saint-Henri et Côte-Saint-Paul sont défavorisés et que l'importance de travailler sur les enjeux de la préservation de zones d'emploi et de l'emploi local s'en trouve décuplée.

Les zones d'emploi

Les zones d'emploi présentes dans le territoire à l'étude, dont notamment le secteur Cabot, sont des richesses pour la communauté. Les possibilités d'occuper un emploi dans son quartier ou, à tout le moins à proximité, constituent un atout certain pour les résidents tout en limitant les impacts négatifs des transports de longue distance sur la santé et sur l'environnement. À cet égard, la notion de « quartier complet » où les résidents peuvent vivre, travailler et entretenir des rapports sociaux conviviaux, devrait être prise en considération. De même, il aurait été pertinent d'inclure la cour Turcot et tout son potentiel en matière d'emploi de proximité dans le PDUES.

Par contre, la cohabitation dans un même secteur des fonctions d'emploi et résidentielles doit être réfléchi et aménagée de sorte que les conflits potentiels soient évités. L'exemple de Griffintown démontre bien les irritants que peuvent entraîner le développement résidentiel dans un quartier, alors que les résidents se plaignent du bruit ou de la pollution causée par des entreprises qui offrent des emplois et qui participent à l'indispensable activité économique locale. Des zones tampon doivent être instaurées afin de préserver la quiétude des résidents des irritants produits par le voisinage des zones

²³ Mikkonen, J. et Raphael, D. 2011. *Déterminants sociaux de la santé : les réalités canadiennes*. Toronto : École de gestion et de politique de la santé de l'Université de York. p. 17.

²⁴ L'Association des facultés de médecine du Canada. *Un cybermanuel sur les concepts de santé publique. Notions de santé des populations. Partie 1 : réfléchir à la santé. Chapitre 2. Les déterminants de la santé*. [En ligne] <http://phprimer.afmc.ca/inner/ContenuduGuide>. Consulté le 12 mai 2016.

industrielles, tout en préservant les possibilités d'emploi pour les citoyens dont le Sud-Ouest a bien besoin.

L'emploi local

Le réaménagement des zones industrielles rendu nécessaire par la réfection de l'échangeur Turcot peut et doit permettre aux résidents qui subissent au premier plan les impacts de cette mégastructure de bénéficier d'un bassin d'emplois à proximité de leur domicile. À cet effet, le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) a développé en 2006 un projet « Du boulot dans Cabot » qui avait pour but de favoriser l'emploi local en créant des liens entre les employeurs et les chercheurs d'emploi du secteur Galt (zone particulièrement défavorisée faisant l'objet d'un programme de Revitalisation Urbaine Intégrée). Bien que limité par différents facteurs, ce projet a démontré d'une part l'intérêt de certains employeurs approchés par l'embauche locale et d'autre part, le désir de plusieurs résidents de trouver un emploi à proximité de leur domicile.

Les écoles du secteur – Centre Saint-Paul, école secondaire de Saint-Henri et école secondaire James Lyng – sont des acteurs à mettre à contribution dans la recherche de solutions, entre autres pour des stages en milieu de travail. Les employeurs, dont la société de développement commercial Quartier du canal, sont des partenaires à sensibiliser et à impliquer dans la mise sur pied d'initiatives pour l'emploi local. Il faut aussi utiliser l'expertise du RESO pour stimuler l'intérêt des entreprises présentes et à venir à l'embauche locale.

Recommandation 9

Nous recommandons de :

- *Bien baliser les zones d'emploi dans le secteur à l'étude et y inclure si possible la cour Turcot ;*
- *Mettre en place des conditions qui favorisent la rétention, la consolidation et l'attractivité des entreprises dans le secteur (incluant les entreprises d'économie sociale, les espaces de co-travail, etc.) ;*
- *Définir le rôle de l'arrondissement dans l'acceptation des projets et favoriser une approche qui s'appuie sur l'ensemble des acteurs socioéconomiques et des citoyens ;*
- *Soutenir des initiatives et des politiques d'inclusion visant l'embauche de main d'œuvre locale ;*
- *Aménager des zones tampon entre les secteurs industriels et résidentiels.*

AMÉNAGEMENTS PARTICIPATIFS

Il ne suffit pas de prévoir de beaux aménagements pour que ceux-ci soient utilisés par la population. Si la population locale n'est pas consultée ou encore, si elle ne participe pas à la création même des aménagements de ces espaces, ceux-ci risquent de ne pas correspondre à leurs besoins.

Les exercices d'aménagement participatif impliquent que les résidents d'un quartier contribuent en apportant leurs perceptions, leurs besoins et leurs connaissances terrain aux professionnels qui pilotent les plans d'aménagement et ce, tout au long du processus de planification²⁵. Des exercices de la sorte sont courants dans les projets menés par les quartiers dans le cadre entre autres, du programme Quartier 21. Ces processus démontrent que la mise à profit des personnes qui sont appelées à profiter des espaces publics sont les mieux placées pour définir leur milieu de vie. Les cours des écoles James Lyng et Marie-de-l'Incarnation qui subissent très étroitement les impacts de la structure imposante de

²⁵ Centre d'écologie urbaine de Montréal. 2015. *L'urbanisme participatif. Aménager la ville avec et pour ses citoyens*. Montréal, 52 p.

l'échangeur Turcot pourraient d'ailleurs être réaménagées selon la définition des besoins des étudiants, en les faisant participer au design de leur environnement.

On sait que l'occupation des espaces publics par les résidents favorise la participation sociale, la création de liens et de solidarités entre voisins et consolide le tissu social. Ces facteurs, qui contribuent à briser l'isolement, favorisent la santé et le bien-être de la population. De plus, une animation sur place permet aux personnes de développer l'habitude d'utiliser les nouveaux espaces publics, de se les approprier et de s'y sentir en sécurité.

Dans ce sens, en ce qui concerne le plan proposé par la Ville de Montréal pour le pôle Gadbois, les résidents utiliseront au maximum les espaces publics proposés s'ils sont partie prenante de leur définition et si une animation est prévue par la suite. Par exemple, les résidents s'approprieront et occuperont le parc proposé le long du chemin de la Côte-Saint-Paul si celui-ci répond autant aux besoins des jeunes qui fréquentent l'école James Lyng que ceux des aînés vivant dans les nombreuses résidences voisines.

D'ailleurs, pour répondre aux besoins plus spécifiques de la population locale, on se doit de tenir compte des différents groupes d'âge. Tout d'abord, les familles et leurs tout-petits demandent davantage de parcs et de modules de jeu dans l'ouest de Saint-Henri. Le Square Saint-Élisabeth, sur la rue De Courcelle, est le parc pour enfants situé le plus à l'ouest et ses installations sont vétustes. Ensuite, les adolescents des deux quartiers souhaitent des espaces qu'ils peuvent occuper, où ils peuvent bouger sans craindre de déranger : parc de planches à roulettes, patinoire, terrain de basketball, etc. En plus des adolescents, les jeunes adultes demandent aussi des espaces qui leur sont destinés.

Les aînés ont des besoins particuliers, entre autres liés à des limites de mobilité. Certains mobiliers urbains par exemple ne seront pas utilisés par les aînés, car ils ne correspondent pas à leur réalité : tables dont il faut enjamber les bancs pour s'asseoir, sentiers avec du pavé alvéolé qui rendent la marche difficile, absence de bancs pour se reposer le long des parcours, etc.

Nous recommandons d'ailleurs de prévoir les aménagements pour qu'ils respectent les normes d'accessibilité universelle (accessibles avec un déambulateur, une chaise roulante, une poussette, etc.). Ils pourront ainsi répondre aux besoins de plusieurs groupes de personnes à la fois, dans une perspective intergénérationnelle, et favoriseront l'inclusion de tous. Par exemple, des espaces d'ombre ou des jets de brume d'eau peuvent être utilisés tant par les enfants que par les aînés lors des journées de canicule. Nous suggérons des équipements collectifs propices aux rencontres et à l'activité physique, pour une meilleure santé de la population. Enfin, la présence d'abreuvoirs et de toilettes publiques favorisent l'occupation des lieux par tous.

Enfin, le PDUES est l'occasion pour reconnaître l'histoire ouvrière des quartiers et de mettre en valeur le patrimoine afin de favoriser un sentiment d'appartenance et consolider le tissu social. Nous pensons au Centre Saint-Paul, à l'Église Saint-Paul, à la caserne de pompier rue De l'Église, au village des Tanneries et au site de l'ancienne Canada Malting qui ont chacun une grande histoire à partager. Il est à noter que les acteurs de Saint-Henri revendiquent la mise en réserve du site de la Canada Malting à des fins communautaires.

Recommandation 10

Nous recommandons :

- *que les aménagements soient faits avec la participation en amont des résidents du quartier ;*
- *que les aménagements prévus respectent les normes d'accessibilité universelle et qu'une attention particulière soit donnée aux besoins des différentes populations : enfants, familles, jeunes, aînés ;*
- *que de l'animation soit prévue dans un objectif d'appropriation des espaces publics par les résidents.*

CONCLUSION

Avec la reconstruction de l'échangeur Turcot, les quartiers de Saint-Henri et de Côte-Saint-Paul voient leur paysage transformé et la qualité de vie pour sa population mise en jeu. Nous avons tenté de démontrer qu'une telle structure au cœur du quartier a et aura des impacts majeurs sur la santé des populations locales.

Afin de minimiser les impacts négatifs, nous réitérons l'importance que des interventions majeures soient faites par les autorités en place. Il est impératif de penser le développement du projet Turcot dans le contexte plus large des enjeux de transport, d'aménagement urbain et de santé des Montréalais.

Comme établissement de santé, nous soulignons l'importance d'impliquer les résidents et de penser à l'inclusion des populations les plus défavorisées dans l'ensemble des actions proposées dans le PDUES. Ce plan peut être une opportunité de redéfinir les quartiers pour une meilleure santé et le bien-être de la population.

Plus spécifiquement, nous recommandons que des budgets soient alloués, non seulement pour la réalisation des interventions proposées dans le cadre du PDUES, mais pour leur pérennité à long terme. Par exemple, un financement adéquat doit être prévu pour l'entretien des équipements publics. Aussi, tel que proposé dans le PDUES des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau, un mécanisme de soutien aux initiatives du milieu qui émergeront dans les années à venir doit être assorti d'un financement substantiel et récurrent.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS :

Recommandation 1

Nous recommandons :

- *d'augmenter la couverture végétale et la canopée dans le secteur visé;*
- *de continuer de fournir les efforts nécessaires pour augmenter les surfaces construites avec des matériaux réfléchissants afin de réduire les îlots de chaleur, ceci dans le but de minimiser les impacts sur la santé des populations qui vivent dans ce secteur.*

Recommandation 2

Nous recommandons la mise en place de mesures d'atténuation du bruit, comme l'installation de murs antibruit des deux côtés de l'échangeur, afin d'atteindre la valeur recommandée par l'OMS, soit de 55 dB(A) 24 heures sur tout le territoire du PDUES. Des interventions doivent être faites en priorité dans les secteurs habités et où se trouvent les écoles.

Recommandation 3

Nous recommandons :

- *la tenue d'études permettant de connaître la quantité d'émissions de polluants dans l'air dans les quartiers de Saint-Henri et Côte-Saint-Paul avec la nouvelle configuration de l'échangeur Turcot et indiquant le type de polluants présents dans l'air;*
- *une fois les données précises obtenues, de mettre en place une série de mesures dans le but d'assainir l'air : plantations de végétaux appropriés sur les territoires visés, construction de murs végétaux le long de l'autoroute et de l'échangeur, augmentation d'espaces et de toits verts;*
- *de mettre en place des actions favorisant le développement de l'offre de transport collectif.*

Une attention particulière doit être portée aux secteurs où vivent des populations à risque comme les aînés, les enfants et les femmes enceintes.

Recommandation 4

Nous recommandons de mettre en place différentes mesures pour désenclaver les quartiers : rendre les tunnels sécuritaires et conviviaux, aménager des circuits pour faciliter les déplacements en transport en commun à l'intérieur des quartiers, et vers les ressources et services dont le CUSM, ainsi que de mettre en place une signalisation adéquate.

Recommandation 5

Nous recommandons :

- *de mettre en place différentes mesures afin de sécuriser et de rendre plus conviviaux les déplacements à pied et à vélo;*
- *d'améliorer l'offre de services de transport en commun;*
- *de faciliter l'utilisation du transport actif par la population de nos quartiers : des voies cyclables en site propre et des corridors piétons sont favorisés;*
- *d'aménager une voie cyclable et piétonne sécuritaire le long du chemin de fer entre l'Allée des Tanneries et le métro Place Saint-Henri;*
- *d'aménager un sentier piéton entre l'ouest de la rue Notre-Dame et le métro Place Saint-Henri.*

Recommandation 6

Nous recommandons :

- *de mettre en place des mesures de soutien aux commerces de proximité qui répondent aux besoins des populations les plus défavorisées de l'ouest de Saint-Henri et de Côte-Saint-Paul (épicerie, pharmacie, etc.);*
- *de réserver des espaces pour permettre le développement d'initiatives communautaires et d'économie sociale;*
- *de prévoir un soutien financier stable et à long terme pour les initiatives communautaires.*

Recommandation 7

Nous recommandons :

- *de mettre en place des mesures pour éviter le déplacement des populations locales, faute de logements abordables et salubres;*
- *de soutenir les initiatives locales visant à freiner les hausses de loyer sur le marché privé;*
- *de réserver des terrains pour le développement de projets de logements sociaux.*

Recommandation 8

Nous recommandons :

- *de mettre en place les aménagements nécessaires pour rendre les berges sécuritaires et plus facilement accessibles pour les populations locales ;*
- *d'aménager et d'animer les berges du canal de Lachine pour favoriser son utilisation par la population locale, entre autres pour des activités physiques accessibles à tous les budgets et pour tous les groupes d'âge.*

Recommandation 9

Nous recommandons de :

- *Bien baliser les zones d'emploi dans le secteur à l'étude et y inclure si possible la cour Turcot ;*
- *Mettre en place des conditions qui favorisent la rétention, la consolidation et l'attractivité des entreprises dans le secteur (incluant les entreprises d'économie sociale, les espaces de co-travail, etc.) ;*
- *Définir le rôle de l'arrondissement dans l'acceptation des projets et favoriser une approche qui s'appuie sur l'ensemble des acteurs socioéconomiques et des citoyens;*
- *Soutenir des initiatives et des politiques d'inclusion visant l'embauche de main d'œuvre locale ;*
- *Aménager des zones tampon entre les secteurs industriels et résidentiels.*

Recommandation 10

Nous recommandons :

- *que les aménagements soient faits avec la participation en amont des résidents du quartier ;*
- *que les aménagements prévus respectent les normes d'accessibilité universelle et qu'une attention particulière soit donnée aux besoins des différentes populations : enfants, familles, jeunes, aînés ;*
- *que de l'animation soit prévue dans un objectif d'appropriation des espaces publics par les résidents.*

Et finalement, ...

Recommandation 11

Nous recommandons :

- *de mettre en place un mécanisme de soutien financier pour les initiatives futures du milieu ;*
- *d'allouer un financement adéquat pour la réalisation des interventions prévues dans le PDUES. Ce financement doit être prévu non seulement pour la mise en place des actions, mais aussi pour leur maintien dans le temps.*