

Dans ce dernier cas, les rectifications seront écrites et rendues disponibles sur le site web de l'Office à la page de la consultation.

65 A la suite des séances d'audition des opinions, la commission procèdera à l'analyse de l'ensemble de l'information qui lui a été soumise, fera un rapport et formulera des recommandations. La présidente de l'Office soumettra le rapport au Conseil municipal de la ville de Montréal, rapport qui sera rendu public deux semaines plus tard.

70 Je rappelle que les rapports de l'office ont une valeur consultative, les décisions finales appartiennent aux élus.

Mme SOPHIE GOUDREAU ET Mme SIDONIE PÉNICAUD

75 Direction régionale de santé publique de Montréal

LE PRÉSIDENT :

80 Alors maintenant, accueillons nos premières intervenantes représentant la Direction régionale de la santé publique de Montréal, mesdames Sophie Goudreau et Sidonie Pénicaud. Alors, bonjour, bienvenue. Alors, je vous rappelle ; vous avez dix minutes pour votre présentation puis si vous me le permettez, à deux minutes de la fin, je vais vous aviser puis par la suite, bien on aura une autre dix minutes pour échanger avec vous.

85 **Mme SOPHIE GOUDREAU :**

90 Parfait. Notre présentation dure dix minutes, je le dis d'avance, parce qu'on s'est déjà synchronisées, donc dix minutes, dix minutes trente.

LE PRÉSIDENT :

C'est parfait.

95 **Mme SOPHIE GOUDREAU :**

100 Alors, bien Mesdames et Monsieur les commissaires, merci de bien vouloir entendre les considérations de la santé publique au sujet du Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. Mon nom est Sophie Goudreau et je travaille dans le secteur environnement urbain, santé des populations.

Mme SIDONIE PÉNICAUD :

105 Bonjour, moi je m'appelle Sidonie Pénicaud, je suis médecin de santé publique en santé environnementale et je travaille avec Sophie.

Mme SOPHIE GOUDREAU :

110 Et je voudrais dire que le fruit de cette présentation-là, c'est le fruit d'un travail collectif avec plusieurs autres collègues qui travaillent également à la santé publique avec nous.

115 Alors, avant de débiter la présentation, j'aimerais rappeler certains mandats qui sont importants pour la santé publique, qui sont notamment d'identifier des situations susceptibles de mettre en danger la santé de la population et aussi, d'informer la population sur l'état de santé général, ainsi que des stratégies efficaces pour réduire les effets négatifs sur la santé.

Depuis les 20 dernières années, la Direction régionale de santé publique a participé à plusieurs consultations publiques, sur des sujets d'aménagement du territoire, le transport, les conditions d'habitation. L'objectif de notre participation à ces consultations-là a toujours été de

120 réduire et de prévenir les risques à la santé pour l'ensemble de la population. C'est donc en ce sens qu'on a développé les recommandations qu'on va vous présenter aujourd'hui.

125 Et maintenant, au sujet du Plan directeur, on voudrait d'abord saluer les principes de transition écologique et de résilience qui ont été mis de l'avant dans le Plan directeur par la ville de Montréal. Toutefois, on croit que ces engagements pourraient être bonifiés pour construire des milieux de vie plus sécuritaires, plus complets, conviviaux et inclusifs.

130 A la lecture du Plan directeur, nous avons formulé sept recommandations qu'on va vous présenter où la concertation avec les principaux acteurs impliqués est une condition essentielle à toutes les étapes du processus de développement. La concertation, mais aussi l'intégration des considérations de santé dans tout le processus du développement.

135 Les recommandations sont présentées en ordre de priorité où la réalisation d'une recommandation est nécessaire avant de passer à la suivante. Donc, les recommandations sont d'abord faites en lien avec la réduction des risques à la santé et des nuisances dans le secteur.

En second lieu, en lien avec le développement des milieux de vie complet et finalement, le développement de milieux de vie qui intègrent la mixité sociale.

140 Alors, la première recommandation est en lien avec l'intégration des préoccupations de santé publique dans le processus. Dans le PDMV, dans la section des grands constats, on nomme qu'il y a plusieurs sources importantes dans le secteur, de nuisances.

145 Donc, les autoroutes, les industries, le camionnage, des voies ferroviaires, des gares de triage et aussi des enjeux à la sécurité civile, notamment, la présence de matières dangereuses.

Alors, la recommandation 1 est de s'assurer que la Ville de Montréal travaille en concertation avec la santé publique et tous les autres acteurs concernés afin de définir des études à réaliser, afin d'évaluer les risques à la santé, considérant l'ensemble des activités projetées

150 dans ce secteur, notamment, la construction de l'habitation. En fait, le Plan directeur a déjà
spécifié clairement plusieurs études qui doivent être réalisées et qui ne l'ont pas encore été. Alors,
la santé publique souhaiterait participer à la construction de ces études-là et aussi à l'analyse des
résultats, afin d'évaluer les risques à la santé.

155 La deuxième recommandation est en lien avec la réduction des risques à la santé et des
nuisances. Dans la section objectifs et balises d'aménagement, on nomme qu'il faut assurer une
bonne cohabitation entre les activités dites sensibles et les infrastructures de transport.

160 Alors, la deuxième recommandation est de s'assurer que les usages sensibles – ici on
parle d'habitations, d'écoles, de garderies, de milieux de soins - qu'ils soient construits à une
distance minimale de 100 mètres des voies ferroviaires et des infrastructures du REM, ainsi qu'à
une distance minimale de 300 mètres de la gare de triage.

165 Selon une étude qui a été réalisée par la santé publique, on a remarqué que les
populations qui habitaient à 100 mètres ou moins d'une voie ferrée, étaient dérangées dans une
proportion de 24 % de la population qui a été interviewée. L'Organisation Mondiale de la Santé
nomme la gêne ou le dérangement comme étant un effet négatif sur la santé des populations.

170 La troisième recommandation est également en lien avec la réduction des risques à la
santé et des nuisances. Dans la section du plan d'action, on nomme qu'il faut étudier la possibilité
de modifier le plan de camionnage de la ville.

175 Notre troisième recommandation est d'ajouter des mesures de restriction du camionnage
dans les secteurs d'habitation projetés, comme un prérequis essentiel à l'introduction de
l'habitation. Au même titre que les autres conditions essentielles à remplir, telles que mentionnées
à la page 101 du PDMV.

Alors, dans le Plan directeur, on souhaite l'arrivée de 7 600 nouveaux logements et ce qui
va amener plusieurs personnes qui vont être amenées à se développer en transport actif, collectif

180 et en voiture aussi. Et on considère que la circulation du camionnage ne doit pas se faire au détriment de la sécurité des autres usagers de la route, et c'est un principe de santé publique.

Et maintenant, je vais passer la parole à ma collègue, Sidonie.

185 **Mme SIDONIE PÉNICAUD :**

Merci beaucoup. Donc, le Plan directeur propose aussi de reconstruire l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et aussi de définir une vision d'aménagement à plus long terme pour la section surélevée de cet axe. Nous vous proposons de réduire le nombre de voies de circulation de trois à deux voies lors de la conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, dans chacune des directions et dans l'ensemble du tronçon.

190 De plus, on vous propose d'étendre la réduction du nombre de voies de circulation de trois à deux voies pour la portion surélevée de l'autoroute Bonaventure. Donc, la réduction de la capacité routière, jumelée à l'amélioration de l'offre de transport en commun, c'est une perspective prometteuse pour permettre la mobilité des individus, mais tout en sécurité.

195 Le Plan directeur propose aussi d'assurer la sécurité des déplacements actifs en sécurisant les intersections accidentogènes. Nous vous proposons d'assurer la sécurité des déplacements actifs par la mise en place de mesures d'apaisement sur l'ensemble des intersections du secteur de planification stratégique.

200 On vous propose aussi d'intégrer les principes de vision zéro en sécurité routière dans les aménagements. Donc, à Montréal, l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation est associée à une réduction de 23 % des piétons blessés aux intersections, donc c'est quand même une quantité appréciable.

210 Finalement, non, pas finalement, c'est la sixième recommandation. Mais le Plan directeur propose des franchissements pour permettre aux futurs résidents d'accéder à des services et à des commerces de proximité et à une école.

215 Nous vous proposons de planifier l'intégration des commerces et des services essentiels qui répondent à l'ensemble des besoins de la population, notamment les commerces d'habitation, les services communautaires et institutionnels comme les soins de santé, de garde et scolaires.

220 Donc, les milieux de vie complet peuvent avoir des répercussions importantes sur la santé, entre autres, ils peuvent influencer les habitudes de vie comme la pratique de l'activité physique, l'alimentation saine, l'accès à des services de santé, puis aussi être bénéfiques pour la participation sociale.

225 Finalement, pour de vrai, le Plan directeur propose de mobiliser les programmes et les leviers municipaux et gouvernementaux pour faciliter la réalisation de logements abordables et aussi, d'effectuer un suivi de l'application du règlement pour une métropole mixte.

230 On propose de fixer des seuils supérieurs au règlement pour une métropole mixte pour l'ajout de logements sociaux et communautaires, sur tous les terrains des trois secteurs et que l'atteinte de ces seuils se fasse sous forme de cessation d'immeuble. Donc, sans possibilité de compensation financière.

235 Donc, on sait, on vit présentement une crise de logement à Montréal, et le projet de réaménagement de Bridge-Bonaventure constitue une occasion pour assurer la construction d'un nombre important de logements sociaux et communautaires.

Les directions de santé publique de la CMM se sont unies pour proposer une cible de 20 % de logements sociaux et communautaires dans le parc de logements locatifs.

240 Donc, en conclusion, le Plan directeur du secteur Bridge-Bonaventure est ambitieux et a le potentiel de redévelopper une zone façonnée par des années d'activité industrielle et une entrée de ville à haut débit de circulation routière. La Ville de Montréal doit agir en concertation avec tous les acteurs impliqués pour évaluer les risques et déterminer les mesures de mitigation à mettre en place afin de rendre le secteur favorable à l'habitation.

245 La Direction de santé publique régionale invite la Ville de Montréal à collaborer avec elle afin de mettre la santé et la qualité de vie au cœur de la planification de ce secteur. Donc, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

250 Merci beaucoup, merci. Alors, donc on a quelques questions pour vous puis je vais commencer avec, dans le fond, vous avez commencé et fini en parlant de la concertation nécessaire pour évaluer les risques, mener des études. Ma question c'est : est-ce qu'il existe actuellement des études existantes sur le secteur ou pas du tout, actuellement ?

Mme SOPHIE GOUDREAU :

255 Bien au Plan directeur, on a nommé... en fait, on a déjà des données, il y a eu l'étude de mobilité qui a été faite. Bien sûr qu'il y a beaucoup d'informations. Mais dans le Plan directeur, on nomme aussi que plusieurs autres études doivent être faites, notamment en lien avec les niveaux sonores qui sont émis à proximité de la gare de triage qui contourne le Bassin Peel, Wellington.

260 Ensuite, il y a d'autres études qui doivent être faites voir si... parce qu'il y a des risques à la sécurité civile, alors si l'habitation peut être amenée dans ce secteur-là, compte tenu des risques de sécurité civile, on sait qu'il y a des matières dangereuses qui sont transportées par voie ferroviaire et on sait aussi qu'il y a des industries qui ont des rayons d'impact, donc qui pourraient,

les rayons d'impact qui sont autour des industries, pourraient peut-être couvrir une partie des territoires qui sont, où est-ce qu'on prévoit de mettre de l'habitation ou des milieux sensibles.

270 Donc, ce qu'on dit c'est que des fois les rayons d'impact, il faut qu'ils soient analysés en fonction des différents risques que ça pourrait compromettre pour la santé.

LE PRÉSIDENT :

275 Mais une étude... c'est ça, donc ce sont des études à faire qui vont évaluer les risques et éventuellement, le type de construction qui pourrait être acceptable pour...

Mme SOPHIE GOUDREAU :

280 ... et les lieux de construction, oui...

LE PRÉSIDENT :

... et les lieux, c'est ça...

285 **Mme SIDONIE PÉNICAUD :**

290 ... les distances entre les risques et les habitations. Donc, c'est sûr quand on rajoute une distance entre les deux, bien on peut diminuer le risque, là. Si on n'est pas dans la zone où ça va exploser, bien ça va déjà mieux.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Luba ?

295

LA COMMISSAIRE SERGE :

Oui. Moi, j'ai une question, la recommandation 2, d'une distance minimale de 100 mètres, plutôt que la norme, c'est 30 mètres. Comment arrivez-vous à ce 100 mètres ?

300

Mme SOPHIE GOUDREAU :

Bien en fait, là, on arrive à ce 100 mètres-là en fonction de l'étude qu'on a réalisée en 2014 à la santé publique. Ce qu'on a fait c'est vraiment un sondage où est-ce qu'on a passé auprès de plus de 4 500 résidents où est-ce qu'il y avait beaucoup de personnes qui habitaient près d'une voie de chemin de fer, et où est-ce que des données ont aussi été pondérées puis il y a toutes les considérations méthodologiques qui accompagnent ce sondage-là qui ont été tenues en compte.

305

Puis, on a vu que les gens qui habitaient à 100 mètres ou moins d'une voie de chemin de fer étaient très dérangés par le bruit du passage des trains. Donc, on a spécifiquement demandé quelle est la source de bruit qui vous dérange puis à quel niveau de dérangement chaque individu subit cette source de bruit là.

310

Puis c'est 24 % des personnes qui sont très dérangées, donc c'est beaucoup. Puis ce qu'on constate, c'est que plus on s'éloigne de cette source-là, moins les gens sont dérangés par la source.

315

Alors, évidemment, plus on est proche de la source, plus on est exposés, plus on est dérangés. Puis c'est ce qu'on a vu avec le sondage.

320

Maintenant, est-ce que les normes tiennent compte du niveau de dérangement présentement ? Bien ça je ne peux pas me prononcer là-dessus, mais ce qu'on voit c'est que le niveau de dérangement est vraiment important quand on est à moins de 100 mètres d'une voie ferrée. Et pour la gare de triage, c'est 300 mètres, mais qui est déjà au plan d'aménagement.

325

LA COMMISSAIRE SERGE :

Est-ce que c'était la gare de triage à Pointe-Saint-Charles que vous aviez étudiée ou c'était un autre endroit pour arriver...

330

Mme SOPHIE GOUDREAU :

On a étudié sur l'agglomération de Montréal. Donc, ce n'est pas seulement à Pointe-Saint-Charles, c'est des résidents, pas juste à proximité des gares de triage, mais à proximité des voies de chemin de fer aussi. Donc, c'était les deux.

335

LA COMMISSAIRE SERGE :

L'autre question c'est : quand vous avez fait vos études, je me demandais si – parce qu'il y a beaucoup de propositions de construire en hauteur. Est-ce qu'en construisant en hauteur près des voies ferrées change les impacts ?

340

Mme SOPHIE GOUDREAU :

Bien, je peux dire que je ne suis pas la spécialiste sur la hauteur. Mais ce qu'on a vu, en fait, on avait déjà pris des mesures à Place l'Acadie à des, Place l'Acadie qui est vraiment à côté d'une autoroute, là, ce n'est pas les voies de chemin de fer. Mais où est-ce que les niveaux sonores qui étaient mesurés à l'étage numéro 4 versus à l'étage numéro 11, étaient à peu près les mêmes, à proximité de l'autoroute. Donc, on était vraiment, on était là à moins de, je pense 60 mètres d'une autoroute, extrêmement passante, qui est la 15. Mais les niveaux sonores étaient vraiment similaires.

345

350

Donc, du quatrième étage au onzième étage. Là, maintenant... bon, le bruit décroît rapidement quand même avec la distance, mais en étage, je ne peux pas dire.

355

LA COMMISSAIRE SERGE :

O.K., merci.

360 **LA PRÉSIDENT :**

Coumba ?

365 **LA COMMISSAIRE NGOM :**

370 Oui, alors j'avais une question par rapport à la recommandation 3, qui est à la page 8 de votre mémoire, où justement vous préconisez de rajouter des mesures de restriction pour ce qui est le camionnage, au fait, dans les zones d'habitation. Est-ce que vous pouvez nous citer déjà ces mesures-là que vous prévoyez de mettre en place pour avoir moins de camionnage, sachant que c'est quand même une zone assez industrielle ?

Mme SOPHIE GOUDREAU :

375 Bien, en fait, je vais aller... on ne l'a pas dit, mais dans les annexes, on a mis beaucoup de données qui appuient nos recommandations. Donc, vous les avez vues, mais là je le mentionne parce que pratiquement chaque recommandation est appuyée d'une source de données.

380 Maintenant, pour votre question, bien en fait, on n'est pas ingénieurs, nous, hein. Nous, ce qu'on fait, c'est qu'on regarde des éléments qui peuvent nuire à la santé, on les soulève, puis on les adresse, en fait, à des personnes qui sont concernées.

Maintenant, ce qu'on pourrait souhaiter pour le développement de ce secteur-là, surtout pour ce qui est des zones où est-ce qu'on va amener de l'habitation, bien ce serait de retirer le

385 camionnage ou qu'il n'y ait pas une cohabitation sur les mêmes voies entre le camionnage et les piétons, ou les cyclistes ou même d'autres automobilistes.

Puis là, ce qu'on a vu par le passé, c'est qu'une collision qui implique un véhicule lourd en proportion, tend à avoir des proportions de décès et des blessures beaucoup plus graves, 390 évidemment, c'est des camions lourds. Et j'aime bien présenter cette diapositive, je veux dire, qui en dit beaucoup. C'est qu'il y a tellement d'angles morts sur ces camions lourds là que c'est impensable qu'il puisse y avoir une cohabitation avec des usagers vulnérables, dans les nouveaux secteurs habités.

395 Parce que présentement, il y a moins de piétons vulnérables, piétons et cyclistes dans ces secteurs-là parce qu'il n'y a pas de zone à proprement dite d'habitation. Quoiqu'il y ait une piste cyclable qui passe vraiment là près du Quai Bickerdike. En tout cas.

400 Donc, mais c'est ça. Donc, si on amène beaucoup de résidences et de personnes, bien il va falloir réduire le risque. Puis en fait ce qu'on dit, c'est d'être cohérent avec les usages qu'on souhaite apporter, là.

LA COMMISSAIRE NGOM :

405 Hum, hum, merci.

LE PRÉSIDENT :

410 Bien je vous remercie beaucoup, merci pour votre participation. Donc, on va reprendre dans quelques instants avec les représentants du groupe Petra.