

1210

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

1215

LA PRÉSIDENTE :

On n'a pas perdu nos joueurs malgré la longue pause. On a fait une pause plus longue parce que ça avait été un petit peu plus rapide. Donc on va recommencer tout de suite avec le mémoire de madame Maude Landreville et de monsieur Patrick Morency en santé publique. Est-ce que vous avez une présentation? Oui. Alors, bonjour! On vous écoute.

1220

Mme MAUDE LANDREVILLE :

1225

Désolée du délai. Merci de nous recevoir. Je me présente. Moi, c'est Maude Landreville, je suis agente de recherche à la Direction de santé publique de Montréal. Je suis accompagnée du docteur Patrick Morency à la santé publique de Montréal également.

1230

On a déposé un mémoire qui porte sur trois points : principalement l'aménagement dans le secteur, l'importance de diminuer l'exposition au niveau du bruit; la cohabitation avec les activités industrielles; et ensuite, en troisième lieu, le système routier. Maintenant, aujourd'hui, on a décidé de vous en présenter un des trois points, comme on n'a pas tant de temps, puis il y a une question aussi de priorisation. Et dans l'étude qui a été soumise, notamment sur le bruit dans le secteur, on voit que le bruit est partiellement dû et principalement, en fait, dû à la circulation.

1235

Dr PATRICK MORENCY :

1240

Bonjour! Donc je vais principalement vous parler du transport et du prolongement de Souigny en trois points. Le premier, brièvement, mon premier point, c'est que les impacts, je pense, sur la santé publique du transport et de la circulation motorisée, le camion et l'automobile, je pense qu'ils ne sont plus à démontrer, ils sont largement reconnus, soit via les émissions

1245 polluantes, les oxydes d'azote, le bruit ou les collisions routières. Ça, c'est bien connu. Et ces impacts-là dépassent évidemment le secteur à l'étude pour comprendre l'ensemble de Mercier-Hochelaga et la circulation de transit qu'il y a entre la 25 et le centre-ville. Donc ça, c'est un point qui est largement reconnu.

1250 Notre deuxième point concerne le camionnage. D'un point de vue de santé publique, c'est sûr qu'il serait souhaitable de voir le volume de camionnage diminuer. On comprend que c'est plutôt le contraire qui est planifié, et dans ce contexte-là, on comprend la pertinence de voie exclusive dédiée au camionnage de qualité. Cependant, il nous semblerait préférable qu'elle soit dans l'emprise actuelle, les emprises actuelles routières, puis on ne comprend pas bien comment la nécessité de voie exclusive pour le camionnage justifie le prolongement de Souigny et le type de lien, de connexion, qui est proposé entre Souigny et l'Assomption.

1255 Et c'est le troisième point, brièvement qui porte sur la circulation de transit automobile et le lien proposé entre Souigny et l'Assomption. Écoutez, de notre point de vue, moi, je suis un médecin en santé publique mais il nous semble que Souigny, c'est un peu comme un vestige d'une autoroute qui n'a pas été construite entre la 25 et le centre-ville. Hochelaga-Maisonneuve est un des quartiers à Montréal qui souffre le plus de la circulation de transit – automobile, 1260 j'entends, pas camion – elle souffre aussi de la circulation de camionnage, et ce n'est pas par hasard que Hochelaga-Maisonneuve a les taux d'enfants blessés suite à une collision les plus élevés à Montréal.

1265 Alors, dans ce contexte-là, on comprend mal d'un point de vue santé publique la pertinence de prolonger Souigny, d'une part, de faire une connexion à flot continu avec l'Assomption et donc de fluidifier et de favoriser la circulation automobile vers Hochelaga et vers Notre-Dame. Il nous semblerait plus pertinent d'avoir, au contraire, l'objectif de réduire la circulation de transit plutôt que de la favoriser ou de fluidifier les déplacements en transport collectif en direction du centre-ville.

1270 Je sais que ce sont peut-être des sujets qui dépassent le cadre de votre commission,

1275

mais nous voulions quand même souligner que l'échangeur proposé, en tout ça selon les deux concepts qu'on a pu voir circuler, puis excusez-nous s'ils ne sont pas exacts, mais des bretelles à voie continue, qui permettent la connexion entre Souigny et l'Assomption, nous semblent favoriser l'accroissement de circulation de transit, nous semblent accroître la capacité, fluidifier la circulation à la fois vers Hochelaga et vers Notre-Dame.

1280

On pense qu'il faut distinguer le besoin d'une voie exclusive de camionnage, peut-être dans les emprises actuelles. Est-ce que c'est possible via Dickson? Je ne sais pas. Mais il faut distinguer ce besoin-là du prolongement de Souigny et de la connexion avec l'Assomption qui pourrait favoriser et fluidifier la circulation automobile à travers Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

1285

Donc ce serait donc, en tout cas en matière de transport, ma principale recommandation, si j'ose dire, mais je vais être ouvert à vos questions. Ce serait, si possible, d'énoncer clairement la volonté de réduire la circulation de transit automobile à travers Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et de ne pas la favoriser par un aménagement routier qui rend possible le déplacement de plus de voitures ou plus rapidement en direction de Hochelaga ou de Notre-Dame.

1290

J'espère que... La présentation est brève. En tout cas, on a décidé de présenter seulement sur ce point-là, mais on est ouverts à vos questions. En espérant que c'était compréhensible. Merci.

1295

LA PRÉSIDENTE :

1300

Donc il y a dans la vision proposée par la Ville avec ce lien mais avec toute la vision, il y a un objectif, en tout cas, émis de désenclavement. Et vous, vous seriez plutôt pas trop favorables à cette idée.

Dr PATRICK MORENCY :

1305 C'est qu'il faut distinguer, selon nous, mais c'est à vous de me dire si je suis dans l'erreur, Madame la Présidente, mais il faut distinguer le désenclavement qui est peut-être le prolongement de l'Assomption, effectivement, d'une part, et la connexion de l'Assomption avec Souigny.

LA PRÉSIDENTE :

1310 O.K.

Dr PATRICK MORENCY :

1315 C'est autre chose. Parce que la connexion avec Souigny, déjà est problématique. C'est pas tant un désenclavement que de favoriser, rendre le quartier perméable à la circulation de transit, d'une part. Et c'est encore plus flagrant considérant le type d'aménagement qui est proposé, des bretelles autoroutières, donc plutôt de type échangeur à flot continu qui entre sur l'Assomption. Et donc, ce type d'aménagement là nous semble, en tout cas, en toute humilité, plus propice à favoriser la circulation de transit que le désenclavement.

1320

LA PRÉSIDENTE :

1325 O.K. Et puisque le Port est situé – enfin, des activités du Port sont situées dans cette zone, est-ce que vous avez des solutions de rechange pour les camions qui rentrent ou qui sortent du port?

Dr PATRICK MORENCY :

1330 Je vous avoue ne pas avoir étudié suffisamment la dynamique du camionnage dans le Port et les accès, mais j'ai été un peu surpris, puis peut-être que l'accès via Dickson ne sera pas

1335 considéré. Mais, honnêtement, on n'a pas assez étudié la dynamique du camionnage. Simplement, on soulignait que ça devrait être un enjeu séparé de celui du prolongement de Souigny qui représente une barrière d'abord, une fracture dans le quartier, mais qui a aussi des impacts parce qu'il favorise la circulation et l'accès entre la 25 et le centre-ville en automobile.

1340 Pour le camionnage, je n'ai pas de solution autre que de recommander, si possible, l'étude d'un lien en voie exclusive réservée, mais dans l'emprise routière actuelle, que ce soit Dickson ou ailleurs.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci.

1345 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

1350 Peut-être prenant votre propos de circulation accrue due à cette nouvelle fluidité, si nous avons bien compris l'enjeu du Port et du camionnage, l'objectif était, ce que l'on comprend, de sortir justement les camions de la trame urbaine ordinaire, disons Notre-Dame, Dickson et autres, et de les refouler sur ce nouvel axe Assomption/Souigny. Bon. Pour vraiment les sortir, quoi, des rues on va dire urbaines normales.

1355 Cependant, si j'ai bien compris votre intervention, vous dites que ceci, par contre, crée une opportunité au navetteur auto de s'en servir à ses propres fins et que vous ne comprenez pas, si j'ai bien compris, les liens avec Assomption qui va plus haut que Souigny et que cette partie-là, vous ne la voudriez pas ou quoi? J'ai pas trop...

Dr PATRICK MORENCY :

1360 Non, mais... Oui, oui, c'est exactement le sens de notre propos. C'est que le prolongement de Souigny, puis l'échangeur qui est proposé tel qu'on le voit sur le concept, nous

1365 semble à peu près similaire à un échangeur autoroutier qui voudrait favoriser, fluidifier la circulation automobile entre la 25, Notre-Dame, puis Hochelaga. Et ça, c'est un problème distinct et indépendant de la voie routière exclusive pour le camionnage. Et on se demande s'il n'est pas possible de faire l'un sans l'autre. Est-ce qu'il est possible de favoriser une voie exclusive de camionnage, dont le design idéal reste à parfaire, je pense, mais tout en maintenant l'objectif de ne pas rendre le quartier encore plus perméable à la circulation automobile.

1370 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

O.K. J'avais une autre question mais vous ne vous êtes pas adressé à cela. C'est à la partie de votre mémoire qui concerne le bruit et les risques à la santé. Mais vu que vous avez rien dit là-dessus, c'est un peu difficile... Enfin, j'ai une question précise, mais...

1375 **Dr PATRICK MORENCY :**

1380 Mais je vous en prie. On a, par le passé, parce que là, notre position est assez brève ici, mais on a une expertise sur le bruit dans notre équipe. On a fréquemment soumis dans nos mémoires des estimations d'impact de bruit.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1385 D'accord. Bien, dans votre mémoire, vous ciblez bien, je crois, Souigny, Notre-Dame, qui selon les études nous informent beaucoup sur le niveau de bruit qui est très, très fort sur ces deux axes-là. Mais vous ne regardez pas dans votre mémoire le bruit à l'intérieur des quartiers résidentiels enclavés. Or, l'étude faite, qui est en ligne d'ailleurs, faite par l'Atelier 7hz, propose justement, par exemple, la nuit, au niveau de la rue Beauclerk des taux de 48 décibels la nuit, mais avec beaucoup de dépassements de 70 décibels durant la nuit seulement. Puis, similaire, 1390 encore plus sur d'autres rues. Donc je voulais avoir votre expertise sur non seulement ces moyennes qui sont dans les 48 à peu près, plus ou moins, la nuit, qui sont des moyennes, rappelons-le...

Dr PATRICK MORENCY :

1395

Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1400

... mais des maxima qui sont fréquemment, souvent, au-dessus de 70, à travers la nuit.

Dr PATRICK MORENCY :

1405

À l'extérieur des domiciles, j'imagine.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Oui, à l'extérieur des domiciles et pas mesurés à l'intérieur. Mais de la rue. Est-ce que vous avez une expertise à offrir sur ces mesures dans les quartiers résidentiels?

1410

Dr PATRICK MORENCY :

1415

Bon, les experts spécifiques sont mes collègues, mais le message de santé publique est clair. Vous avez raison que le bruit engendre des problèmes sur la santé et qu'il y a des seuils recommandés par l'OMS pour protéger la santé des gens. Et ces seuils-là sont sur 24 heures de 55 décibels et de 40 décibels la nuit. Donc les chiffres que vous mentionnez sont au-delà des seuils recommandés par l'OMS pour protéger la quiétude et la santé des gens. Autant leur sommeil que les maladies cardiovasculaires lorsqu'il s'agit d'une exposition chronique.

1420

Évidemment, l'impact du bruit sur la santé, sur les perturbations que ça engendre, va être lié à la durée du bruit et à son moment. Donc c'est sûr que si ça survient la nuit particulièrement, si vous me dites que c'est 48 la nuit, ce ne sont pas des... Donc ça dépasse clairement les niveaux recommandés par l'OMS.

1425 Ce qu'il faudrait voir... Donc la position de la santé publique et de mes collègues, les experts sur le sujet, c'est que c'est clairement pas souhaitable de dépasser les seuils de l'OMS. Le dépassement de ces seuils-là, c'est associé à des problèmes de santé dans la population et, d'autre part, ce qui serait souhaitable de voir, c'est à l'intérieur des résidences, en tout cas, la construction ou le design des bâtiments permet d'avoir des bruits inférieurs à ceux mesurés à
1430 l'extérieur, mais si vous me dites que ça dépasse 48, c'est quand même très préoccupant.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Ça, c'est la moyenne, oui.

1435

Dr PATRICK MORENCY :

Oui.

1440

M. DAVID HANNA, commissaire :

Et, d'ailleurs, l'étude qualifie ces normes de calme.

Dr PATRICK MORENCY :

1445

Non.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1450

Ces données de calme, je veux dire.

Dr PATRICK MORENCY :

1455

Non, non. En tout cas, au meilleur de ma connaissance, 48 décibels en moyenne – donc c'est en moyenne, en continu...

M. DAVID HANNA, commissaire :

En moyenne, la nuit, oui.

1460 **Dr PATRICK MORENCY :**

1465 Donc la moyenne dépasse le seuil recommandé par l'OMS. On ne peut pas qualifier un tel environnement de calme, d'autant plus que c'est la nuit. Que c'est un bruit, si c'est associé à la circulation, par exemple, sur l'artère, qui est relativement continu, qui va jusqu'à tard dans la nuit, non, ce n'est certainement pas souhaitable. Et d'un point de vue de santé publique, nos recommandations sont assez claires à cet effet.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1470 O.K. Merci.

Mme MAUDE LANDREVILLE :

1475 J'aimerais simplement ajouter que comme santé publique, on soutient aussi la réalisation de quartier favorable à la santé. Donc par l'entremise de nos partenaires, puis je sais que la Table de concertation Mercier-Ouest en santé travaille actuellement à une étude, à la fois sur la qualité de l'air et sur le bruit. Parce que je sais aussi qu'il y a des secteurs qui font l'objet de revitalisation urbaine intégrée, puis pour avoir vu l'étude, on voit effectivement que les niveaux de bruit élevés sont le long de Haig et de Dickson.

1480

1485 Donc même si on propose effectivement de revoir l'aménagement des emprises actuelles, il faut considérer ces niveaux de bruit là, et de pointe et de moyenne. Parce qu'effectivement, ça... Puis, je dirais même il faut considérer le point de vue citoyen parce que la façon dont le bruit voyage, dans les mesures de mitigation, il y a une question de distance, mais il y a aussi de grandes variations d'un point à l'autre.

LA PRÉSIDENTE :

1490 Justement, je voulais vous demander, dans votre document quand vous parlez de mitigation, vous nous dites qu'à la lumière d'expériences ailleurs, à Vancouver, Toronto, New York et Chicago, il y a des choses qui ont fonctionné en mitigation, en transformation des zones industrielles. Est-ce que, si on se projette plus tard dans la vision, si on rêve là, qu'est-ce qui a fonctionné dont on pourrait s'inspirer à Montréal?

1495 **Mme MAUDE LANDREVILLE :**

L'étude qui est citée dans le mémoire, ce n'est pas tant en milieu industriel, mais effectivement je pense que ce qui était dit, c'est que c'est l'importance de mettre en place une réglementation. Donc le propos, c'était, oui, des incitatifs alliés à de la réglementation contraignante peuvent nous amener plus loin quand il est question d'aménagement durable. Mais je pense que l'écoquartier – pardon, pas écoquartier – la zone, l'écoparc industriel qui est entrevu ici serait une zone toute désignée pour justement faire preuve d'innovation.

1505 Donc de ce point de vue là, il y a toutes sortes de certifications qui existent, puis il y a des certifications qui peuvent s'attacher seulement qu'aux bâtiments. Je sais qu'il y a le centre de transport de la STM qui va être LEED version 4, si je ne me trompe pas, mais je sais aussi que la STM travaille avec ENVISION, une autre certification pour le réaménagement de certaines de ses stations de métro. Donc il y a plusieurs sortes de balises comme ça, puis il me semble qu'on pourrait s'inspirer de ces balises-là pour définir un cadre réglementaire contraignant pour les futurs propriétaires ou même ceux qui sont là actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

1515 D'accord, merci. Je vous remercie beaucoup et puis nous avons votre mémoire. Juste une petite question de rectification pour le mémoire. On est dans un exercice de vision et ce n'est pas encore un PPU. La Ville n'a pas proposé le PPU. Juste parce que dans le document, on

parlait d'un PPU, mais pour l'Assomption Sud, on est dans un exercice de vision. Mais ce n'est pas grave.

1520 **Mme MAUDE LANDREVILLE :**

Ça me permet de poser une question. J'ai déjà demandé, mais pour clarifier, à ce moment-là, est-ce que le PPU va aussi faire l'objet d'une consultation publique?

1525 **LA PRÉSIDENTE :**

Il n'y a pas de PPU de déposé ou d'envisagé à cette étape-ci. Ça se peut qu'il n'y en ait pas du tout. La Ville va réfléchir ensuite au règlement qu'elle décide d'adopter, mais on n'est pas dans un exercice de PPU.

1530 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

À date, il y a juste un PIIA.

1535 **Mme MAUDE LANDREVILLE :**

Oui.

1540 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Mais il n'y a pas de PPU.

1545 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais ça se peut qu'il n'y en ait pas.

M. DAVID HANNA, commissaire :

C'est ça, actuellement.

1550

Mme MAUDE LANDREVILLE :

Non, actuellement. C'est un exercice de vision...

1555

M. DAVID HANNA, commissaire :

On ne sait pas.

Mme MAUDE LANDREVILLE :

1560

... puis ça se peut que l'idée même du PPU soit rejetée. Mais s'il y avait un PPU, il ferait l'objet d'une consultation peut-être à l'échelle de l'arrondissement, si je ne me trompe pas.

LA PRÉSIDENTE :

1565

Ça, c'est à la Ville de décider. L'Office, nous, on reçoit les mandats quand la Ville a décidé.

Mme MAUDE LANDREVILLE :

1570

Très bien, merci.

Dr PATRICK MORENCY :

1575

Je vous remercie parce que j'avais vraiment de la difficulté à situer le niveau de recommandation. D'ailleurs, on n'a pas fait beaucoup de recommandations très spécifiques.

LA PRÉSIDENTE :

1580 Non, mais c'est tout à fait dans le ton parce qu'on est dans un exercice de vision. Vraiment, la Ville est en train de réfléchir à sa vision pour ce terrain.

Dr PATRICK MORENCY :

1585 Donc la vision de réduire à la source, de réduire les volumes, l'exposition et les volumes de circulation pourraient s'inscrire, par exemple...

LA PRÉSIDENTE :

1590 Oui.

Dr PATRICK MORENCY :

1595 Un tel énoncé pourrait s'inscrire dans votre rapport.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui, oui.

1600 **Dr PATRICK MORENCY :**

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

1605 Alors, maintenant, nous allons entendre monsieur Michel Leblanc de la Chambre de commerce de Montréal.