

Le 14 janvier 2019

CENTRE GÉRIATRIQUE
DONALD BERMAN
MAIMONIDES GERIATRIC
CENTRE

CENTRE D'HÉBERGEMENT
FATHER-DOWD
RESIDENTIAL CENTRE

CENTRE D'HÉBERGEMENT
HENRI-BRADET
RESIDENTIAL CENTRE

CENTRE D'HÉBERGEMENT
SAINT-ANDREW
RESIDENTIAL CENTRE

CENTRE D'HÉBERGEMENT
SAINT-MARGARET
RESIDENTIAL CENTRE

CENTRE MIRIAM HOME
AND SERVICES

CENTRE DE RÉADAPTATION
LETHBRIDGE-LAYTON-MACKAY
REHABILITATION CENTRE

CHSLD JUIF DONALD BERMAN
JEWISH ELDERCARE
CENTRE

CLSC DE BENNY FARM

CLSC DE CÔTE-DES-NEIGES

CLSC MÉTRO

CLSC DE PARC-EXTENSION

CLSC RENÉ-CASSIN

HÔPITAL CATHERINE
BOOTH HOSPITAL

HÔPITAL GÉNÉRAL JUIF
JEWISH GENERAL HOSPITAL

HÔPITAL MONT-SINAÏ
MOUNT SINAI HOSPITAL

HÔPITAL RICHARDSON
HOSPITAL

**Integrated Health
and Social Services
University Network
for West-Central
Montreal**

Monsieur Richard Ryan
Président

Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation
Service du greffe Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation
275, rue Notre-Dame Est, Bureau R-134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet : Opinion du CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal au sujet des impacts du Projet RoyalMount

Monsieur le Président,

Par la présente, le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal souhaite transmettre à la Commission son opinion au sujet des impacts du Projet RoyalMount.

Introduction

Le CIUSSS CODIM a pour mission de fournir un continuum de soins de santé et de services sociaux à la population de son territoire. Son mandat local de santé publique visant la réduction des inégalités sociales de santé par des actions de promotion de la santé, de prévention des maladies, de surveillance populationnelle et de partenariats avec la communauté, s'actualise par la mise en œuvre locale du Plan d'action régional de santé publique (PARI). Le CIUSSS porte la responsabilité populationnelle de son territoire où vivent 345 275 personnes au sein de 10 arrondissements et villes liées, dont la Ville de Mont-Royal où s'insère le projet RoyalMount, l'Arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce (CDN/NDG), territoire limitrophe, ainsi que les villes de Hampstead et de Côte Saint-Luc, territoires à proximité du projet RoyalMount.

Le Plan d'action régional de santé publique (PARI)

Le PARI s'articule autour de 30 déterminants de la santé, soit un ensemble de facteurs causaux en amont de la maladie et qui affectent un ou plusieurs états de santé. Pour chacun de ces déterminants, des cibles sont identifiées. Certains impacts anticipés du projet RoyalMount sont directement en lien avec des cibles du PARI, et soulèvent certains questionnements ou préoccupations auxquels nous nous limiterons, et ce, en fonction des informations à notre disposition à ce jour.

Activité physique, sécurité des déplacements actifs et sédentarité

L'une des cibles du PARI est l'augmentation de la proportion des Montréalais ayant un accès facile, rapide et sécuritaire à des activités, commerces et services à pied, en vélo ou en transport collectif. On vise également à réduire les distances parcourues en véhicule privé ainsi qu'à augmenter les aménagements favorisant les déplacements piétonniers sécuritaires.

.../2

De par son emplacement géographique, enclavé entre les autoroutes 15 et 40 et des voies ferroviaires, le projet RoyalMount est à priori difficilement accessible par voie de transports actifs et favorise plutôt l'augmentation des déplacements en véhicules privés – estimations situées entre 20 000 (étude d'impact du promoteur) et 70 000 (étude d'impact Ville de Montréal). Le promoteur Carbonleo fait valoir que les mesures d'apaisement devraient favoriser un recours accru aux modes de transport actif et en commun, notamment par la passerelle enjambant l'autoroute Décarie pour rejoindre la station de métro De la Savane. Il importe de s'assurer que cette passerelle sera facilement accessible et sécuritaire aux personnes à mobilité réduite, dont les personnes âgées ou des jeunes familles avec poussettes, par exemple. Par ailleurs, cette passerelle ne sera sans doute pas utilisée par les populations ayant difficilement accès au réseau du métro, dont les résidents de l'Ouest de l'île de Montréal ou des banlieues avoisinantes qui sont des populations ciblées du projet. Il importe de prévoir et de réaliser d'autres mesures incitatives au transport en commun, tel que l'augmentation des navettes et des autobus.

Le promoteur fait valoir son désir de raccorder les accès au site au réseau actuel de pistes cyclables. Or, pour qu'ils soient réellement utilisés, il importe que ces raccordements bénéficient d'un aménagement hautement sécuritaire et convivial, répondant à la complexité du réseau artériel dans lequel ils devront s'insérer. Il en va de même pour les accès piétonniers dont les aménagements autour de Décarie et de l'autoroute 40 devront être substantiels et raccordés au reste du réseau piétonnier et de transport en commun, afin d'en faire une expérience conviviale et sécuritaire.

Exposition au bruit et à la pollution de l'air extérieur

Le PARI cible l'adoption d'une politique de lutte au bruit environnemental par l'agglomération montréalaise ainsi que la réduction des déplacements en véhicules privés, afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques. Nous n'avons pu apprécier aucune étude d'impact du bruit environnant, tant concernant la phase de chantier de construction que pour le projet à terme, notamment en raison de l'augmentation de la circulation routière. Nous rappelons que des populations résident déjà à proximité du lieu, notamment à Ville de Mont-Royal et dans l'Arrondissement CDN/NDG. Il importe de se pencher sur les mesures d'atténuation du bruit et de la pollution atmosphérique qui seront mises en place par le promoteur et ses partenaires, à toutes les étapes du projet.

Exposition à la chaleur extrême

Le PARI prévoit que des mesures pour réduire les micro-îlots de chaleur soient intégrées dans les projets des municipalités portant sur l'emprise publique. La revitalisation d'une aire industrielle pourrait offrir à cet égard des opportunités intéressantes. Dans son projet, Carbonleo mentionne vouloir intégrer des mesures de verdissement dont des toitures vertes, afin de réduire les îlots de chaleurs. Il serait souhaitable d'obtenir des plans plus précis permettant d'apprécier si le poids de ces mesures pourra contrecarrer l'afflux de nouvelles voitures et les places de stationnement générées.

Afin d'amoindrir les nuisances engendrées par l'augmentation de la circulation routière liée au projet RoyalMount dans l'un des secteurs les plus congestionnés au pays et d'être cohérent avec les objectifs régionaux de santé publique, il importe d'assortir l'implantation du projet à un important et ambitieux plan de déplacement global et intégré, impliquant les villes et arrondissements limitrophes ainsi que les principaux acteurs du transport métropolitain (Ministère des transports, STM, AMT, etc.).

En plus de la passerelle prévue au-dessus de l'autoroute Décarie, il nous semble impératif d'améliorer de façon soutenue les aménagements aux abords de cette dernière afin de favoriser des déplacements piétonniers et à vélo qui soient sécuritaires et agréables.

Abordabilité des logements

Le PARI souligne que le stress financier associé à l'inabordabilité des logements a des conséquences négatives sur la santé mentale des individus, de même que sur l'insécurité alimentaire et la réponse aux besoins de base, ce qui peut être dommageable pour le développement physique, intellectuel et émotif des enfants.

La possible phase résidentielle du projet soulève des questionnements. L'idée d'en faire un véritable Transit oriented development (TOD) peut séduire. Pour qu'il en soit ainsi, toutefois, il importe que le secteur se transforme en quartier complet et intégré permettant aux résidents de réaliser la majorité de leurs déplacements à proximité, en mode de transport actif. Pour ce faire, il doit intégrer non seulement des unités résidentielles, des commerces, une offre culturelle et de divertissement et des secteurs d'emploi, mais aussi des écoles, des soins de santé de première ligne, des commerces de proximité (alimentation, pharmacie, quincaillerie, etc.), des équipements municipaux (parcs, équipements de loisirs), etc.. Qui plus est, les 6 000 portes prévues s'ajouteraient à d'autres projets à proximité en cours de construction ou en phase de conceptualisation¹ dans l'axe Décarie pour un total potentiel de 20 000 portes, en faisant un véritable pôle de redéveloppement. Ainsi, l'importance du projet RoyalMount et l'emprise dans lequel il s'insère nécessite, selon nous, un plan de développement intégré ou un programme particulier d'urbanisme (PPU) à l'échelle de l'agglomération, puisqu'il implique plusieurs villes et arrondissements.

Nous nous questionnons également sur la prise en compte des besoins des résidents des quartiers avoisinants, face aux clientèles visées par le projet de développement résidentiel haut de gamme qui comptera une majorité d'unités de type studios, ou comptant une ou deux chambres. Le secteur Mountain Sights de l'arrondissement de Côte-des-Neiges, jouxtant le RoyalMount, est un secteur particulièrement défavorisé, multiethnique et où les défis d'habitation sont nombreux : mauvaises conditions de logement, insalubrité, surpopulation. Ce secteur est déjà sous tension par le développement dans le secteur du Triangle qui n'a, par ailleurs, offert que peu de possibilités d'amélioration des conditions de logement aux populations déjà en place, en raison du peu d'unités de logements sociaux finalement construites et du coût trop élevé des unités dites abordables. Le secteur Nord-Ouest de Côte-des-Neiges présente des réalités socio-démographiques similaires à celui de Mountain Sights, et les besoins de logements salubres et de qualité, abordables, et de taille suffisante pour loger les familles sont importants et nombreux. Nous nous questionnons quant aux mesures prises pour assurer une mixité des populations, notamment par l'accès à diverses formes de logement répondant à une gamme de besoins. Nous soulignons encore l'importance de favoriser une vision d'ensemble cohérente qui intégrera, notamment, le développement du secteur de l'Hippodrome Blue Bonnet en cours de planification, et pour lequel il est envisagé la construction d'un nombre important de logements sociaux, abordables et familiaux.

.../4

¹ Le Triangle (3300), Westbury (550), Carré Décarie (700), Hippodrome (8000), Cité Midtown (790), SmartUrban St-Laurent (1000).

En somme, en raison des impacts importants sur la circulation dans un secteur névralgique et enclavé et ayant une incidence sur des enjeux de santé publique : promotion des transports actifs, réduction de la pollution atmosphérique et par le bruit, réduction des îlots de chaleur, nous recommandons qu'un plan de transport global et intégré soit réalisé pour le secteur Décarie à l'échelle des villes concernées de l'agglomération.

En raison de l'importance des projets de développement résidentiel en cours de construction ou de planification dans l'Axe Décarie, des importants besoins de logements sociaux et abordables pour les populations avoisinantes, des enjeux de mixité des populations et des usages, nous recommandons que soit réalisé un plan d'ensemble ou un PPU de l'Axe Décarie permettant de développer une vision d'ensemble qui puissent répondre et évoluer avec les besoins des diverses populations des quartiers avoisinants, et pas seulement de ceux des nouvelles clientèles visées par le projet.

En espérant que le partage de nos réflexions et questionnements soient utiles aux travaux de la Commission, nous vous transmettons, Monsieur le Président, nos salutations les plus respectueuses.



Francine Dupuis
Présidente-Directrice générale adjointe
CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal

FD/mf

- C. c. Dr Lawrence Rosenberg, Président-Directeur général, CIUSSS du Centre-Ouest
M. Alan Maislin, Président du conseil d'administration, CIUSSS du Centre-Ouest
M. Sébastien Blin, Directeur des services intégrés de 1^{ère} ligne, CIUSSS du Centre-Ouest
Mme Lyne Ouellette, Directrice adjointe, Direction des services intégrés de 1^{ère} ligne, CIUSSS du Centre-Ouest