

Communiqué de presse
Pour publication immédiate

Vendredi, le 17 juin 2005

Une étude de deux groupes de recherche de l'UQAM conclut:

La rue Notre-Dame détériore la qualité de vie et la santé des populations riveraines d'Hochelaga-Maisonneuve.

<<L'évolution de la rue Notre-Dame et l'augmentation croissante de son débit (circulation) ont contribué à une détérioration de la qualité de vie et de la santé de la population ainsi qu'à une dévalorisation du quartier Hochelaga-Maisonneuve>> affirme Ugo Lachapelle, rédacteur d'un rapport de recherche publié par le Centre de recherche interdisciplinaire sur la biologie, la santé, la société et l'environnement (Cinbiose) et la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQAM en partenariat avec le Service aux Collectivités de l'UQAM et la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQ H-M). Cette étude a été rendue public lors d'une conférence de presse dans les locaux du Carrefour Alimentation et Partage Saint-Barnabé (CAP) situés dans Hochelaga-Maisonneuve et qui est un des organismes membres de la TAQ H-M. Ce rapport de recherche a été supervisé par la professeure Donna Mergler, chercheuse au Cinbiose et par le professeur Laurent Lepage, directeur de la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQAM.

Ugo Lachapelle souligne que <<le présent rapport propose d'apporter un éclairage particulier sur les effets d'une infrastructure sur la santé des populations, un aspect fort important qui a pourtant été négligé dans les études d'impact sur la modernisation de la rue Notre-Dame. À partir de l'exemple de la rue Notre-Dame, c'est l'ensemble de la planification du transport à Montréal qui est ici remis en cause>>. Daniel Vanier, biologiste et chercheur à la TAQH-M précise que <<l'idée de cette recherche provient du fait que la santé et en particulier l'exposition chronique des populations de notre quartier à la pollution sonore et aux particules fut peu abordées lors de l'audience du BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame>>.

Par le biais du Service aux Collectivités de l'UQAM, la TAQ H-M a rejoint le Cinbiose et la Chaire des Écosystèmes urbains qui ont bien voulu effectuer cette recherche dans un contexte particulièrement difficile étant donné les débats suscités par le projet du ministère des Transports (MTQ). Ce projet a bénéficié principalement d'une subvention interne de l'UQAM dans le cadre des Services aux Collectivités et il a également reçu une aide financière de la Chaire d'études des écosystèmes urbains.

Ce rapport vise trois objectifs principaux:

- Présenter l'état des connaissances sur les liens entre la présence d'infrastructures routières et la santé des populations tant au niveau local et régional;
- Situer de manière générale, la problématique de la rue Notre-Dame et ses liens avec la planification des transports dans la région métropolitaine de Montréal;

- Dresser un portrait de santé du quartier Hochelaga-Maisonneuve et faire état de certaines inquiétudes des résidents et résidentes relativement aux effets appréhendés du projet d'axe routier sur leur vie quotidienne et sur leur santé.

Le rapport est divisé en trois grandes parties. La première partie porte sur les effets des transports routiers sur la santé: du régional vers le local. La deuxième partie s'intitule la rue Notre-Dame: une infrastructure régionale au sein d'un quartier, elle explique entre autres l'historique du projet de modernisation de la rue Notre-Dame et ses justifications. La troisième partie dresse entre autres un portrait socio-économique du quartier Hochelaga-Maisonneuve et celui des conditions de santé. Pour sa part, l'auteur propose dans la conclusion une série d'orientations et de pistes d'actions.

<< Même si ce rapport aborde la problématique de la rue Notre-Dame, il s'adresse à tous les citoyens et les citoyennes qui vivent à proximité d'infrastructures routières à fort débit, que ce soit à Québec, à Hull ou à Laval>>, soutient Jeannelle Bouffard, présidente de la TAQ H-M. Elle mentionne également que cette recherche complète les données récentes de la Direction de la Santé publique de Montréal (DSP) qui ont été rendues publics lors de l'audience du BAPE sur le prolongement de l'autoroute 25.

Pour information supplémentaire : Normand Robert (514) 253-9012

-30-

Source : Normand Robert (514) 253-9012 Coordonnateur TAQ H-M
Document disponible sur le site du GRU H-M à <http://www.gruhm.org>

Rapport du CINBIOSE et de la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQÀM:

Des études scientifiques prouvent que la santé des populations riveraines d'axes routiers à haut débit comme la Notre-Dame est menacée.

Le rapport de recherche publié aujourd'hui par le Cinbiose et la Chaire des écosystèmes urbains trace les grandes lignes de l'état de la recherche sur les effets des transports sur la santé des collectivités. <<Force est de constater que si de nombreuses études existent sur les effets du transport sur la santé, peu d'entre elles sont consacrées à la région montréalaise>> soutient Ugo Lachapelle, rédacteur de cette étude.

Cette recherche a permis d'effectuer une revue de la littérature scientifique portant sur le transport, l'aménagement et les conditions de santé des populations. L'équipe de recherche a analysé environ une centaine d'articles et de rapports scientifiques. De nombreux constats se dégagent de ce rapport.

Concernant les effets de la pollution de l'air sur la santé humaine :

- Les normes de qualité de l'air peuvent protéger la santé des personnes en bonne condition, mais sont inefficaces pour protéger la santé des personnes sensibles, notamment les enfants, les personnes âgées, les personnes déjà atteintes d'asthme ou d'insuffisance cardiaque et les femmes enceintes (p. 20);
- Des statistiques américaines suggèrent une plus grande vulnérabilité des femmes aux effets chroniques de la pollution de l'air (p.20);
- Des chercheurs sont inquiets, l'étude des particules en suspension et particulièrement les particules fines, démontre que des effets sont observés à des niveaux très bas d'exposition. Plusieurs résultats de recherche suggèrent une relation entièrement linéaire, et sans seuil, entre la teneur en particules fines et les admissions dans les hôpitaux (p.19) ;
- Le diesel est considéré comme un des polluants urbains les plus importants parce qu'il émet des composés cancérigènes et mutagènes en plus d'être porteur de certains irritants respiratoires et d'agents inflammatoires. On associe aux États-Unis les émissions de particules fines reliées au diesel à quelques 21 000 décès prématurés, 3 000 cancers des poumons, 15 000 admissions aux hôpitaux et 410 000 crises d'asthme (p.20) ;
- Quelques études soulignent que les personnes vivant à proximité des grandes routes pourraient être exposées à des niveaux plus élevés de pollution, et seraient sujettes à des taux d'hospitalisation plus élevés pour des problèmes respiratoires et cardiovasculaires. ;
- Une équipe de chercheurs des Pays-Bas a tenté d'évaluer l'exposition des enfants à la pollution liée à la circulation routière en prenant des mesures à l'intérieur et à l'extérieur de 24 écoles localisés à moins de 400 mètres d'une autoroute. Tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, les concentrations de particules fines (PM 2,5) ont augmenté de manière significative avec la densité du camionnage et ont décliné de manière significative avec l'augmentation de la distance. (p.24) Dans Hochelaga-Maisonneuve, le rapport note la présence de cinq écoles à moins de 500 mètres de la rue Notre-Dame. (p.70) ;
- Une autre étude scientifique démontre que les enfants résidants à 200 mètres ou moins d'une route à fort débit de circulation sont près de deux fois plus susceptibles de devoir être admis pour cause d'asthme que les enfants vivants au delà de 500 mètres (p.28).

Outre ces quelques faits saillants sur la question de la pollution de l'air et la santé humaine, ce rapport de l'UQÀM touche également à une autre nuisance importante liée au transport routier, la pollution sonore. Ainsi, le rapport précise que le bruit et les vibrations émis par les véhicules routiers peuvent provoquer des troubles de l'apprentissage, de sommeil et de compréhension. Ils peuvent également exacerber les conditions de santé des personnes déjà affaiblies par d'autres maladies. Plusieurs participants et participantes aux groupes de discussion, indiquent qu'ils ont dû faire des modifications dans leurs comportements de vie, de manière à compenser les nuisances reliées au bruit. Certains rapportent ne pas aller à l'extérieur alors que d'autres évitent carrément les pièces donnant sur la rue. L'ouverture des fenêtres est souvent faite avec parcimonie. Finalement, cette recherche aborde la problématique de la sécurité routière dans le quartier et traite de l'impact de l'environnement urbain sur le transport actif.

Ugo Lachapelle conclut que <<le transport routier produit des effets non négligeables sur les conditions de santé d'une population. Ces effets sont plus prononcés sur les populations riveraines des infrastructures de transport de même que sur les populations défavorisées. Nous sommes en présence de ces deux critères c'est-à-dire un milieu dense urbain avec une population riveraine estimée à quelques milliers d'individus et le secteur sud du quartier donc les abords de la rue Notre-Dame présente une valeur composée maximale de défavorisation sociale et matérielle>>.

Pour information supplémentaire : Normand Robert (514) 253-9012

-30-

Source : Normand Robert (514) 253-9012 Coordonnateur TAQ H-M
Document disponible sur le site du GRU H-M à <http://www.gruhm.org>

Communiqué de presse
Pour publication immédiate

Rapport du CINBIOSE et de la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQAM:

Des impacts sociaux non négligeables

Montréal, le 17 juin 2005 << Une des originalités de cette recherche effectuée par le Cinbiose et la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQAM est qu'il traite de la problématique de la rue Notre-Dame sous l'angle de la santé publique mais également en prenant compte des impacts sociaux>> affirme Madame Jeannelle Bouffard, présidente de la TAQH-M. Le rapport d'environ 90 pages souligne également certains impacts sociaux reliés à la présence d'un axe routier de l'importance de la rue Notre-Dame en bordure d'un milieu densément urbain comme le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Ainsi, le document précise que la présence d'infrastructures de transport marque le territoire de divisions qui peuvent porter entrave aux déplacements de proximité et réduire l'espace de vie. Ce phénomène est connu sous le nom d'effet barrière. Il peut avoir comme conséquences de limiter les déplacements des gens dans certains secteurs d'un quartier et les activités sociales dudit quartier, modifiant ainsi les conditions de vie des résidentes et des résidents. Ces barrières peuvent avoir des impacts sur la santé physique (déplacements évités) et mentale et sur le réseau de support social.

Le rapport relate également que quelques travaux se sont déjà penchés sur la perte de capital social reliée aux modifications physiques d'un quartier comme le réaménagement d'un axe routier comme la rue Notre-Dame. Monsieur Ugo Lachapelle, rédacteur de ce rapport, qualifie <<le capital social de <<colle sociologique>> qui permet aux membres d'un groupe, dans ce cas-ci les résidentes et résidents d'un quartier, de développer un certain sens d'appartenance, une confiance dans les autres membres de la communauté et une certaine connectivité émotionnelle au lieu de résidence>>. Depuis plusieurs années, les liens sociaux sont considérés comme une composante non négligeable de la santé humaine. Ils sont associés à une espérance de vie plus élevée, à une meilleure perception de la santé physique et même à une meilleure rémission après avoir contracté une maladie.

<<Dès les premières vagues d'expropriation au début des années 70 pour la construction à l'époque de ce qu'on appelait l'autoroute est-ouest, plusieurs milliers de personnes ont dû être relocalisés dans le quartier ou à l'extérieur, provoquant ainsi une perte importante de capital social, fragilisant les liens sociaux dans le sud du quartier et ouvrant la porte à un milieu urbain dégradé qui persévère jusqu'à aujourd'hui>> soutient Daniel Vanier, chercheur à la TAQH-M. Selon le rapport, la démolition de 1 200 logements en bordure de la rue Notre-Dame a contribué à modifier largement le paysage du quartier même si elle se situe à l'une de ses extrémités. La disparition de logements aurait en partie causé la perte d'une masse critique de consommateurs nécessaire à maintenir des rues commerciales saines (ex: la rue Sainte-Catherine).

<<Cette recherche nous a permis de toucher brièvement à certains impacts sociaux reliés à la présence d'infrastructures routières dans un milieu densément urbain, ces problématiques méritent d'être approfondies dans des recherches ultérieures>> affirme Ugo Lachapelle.

Pour information supplémentaire : Normand Robert (514) 253-9012

-30-

Source : Normand Robert (514) 253-9012 Coordonnateur TAQ H-M

Document disponible sur le site du GRU H-M à <http://www.gruhm.org>

Une solution durable pour la rue Notre-Dame doit s'orienter vers la réduction de ses débits routiers et l'augmentation de l'offre en transport collectif pour l'Est de Montréal et sa couronne.

La rue Notre-Dame est aujourd'hui congestionnée, dangereuse et désuète. <<Sa modernisation soulève une question décisive: doit-on relier le réseau autoroutier de l'autoroute Ville-Marie au pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine pour compléter le premier anneau autoroutier métropolitain ou doit-on contenir cette expansion en limitant l'offre de déplacements motorisés individuels au profit du développement de l'offre dans d'autres modes de transport?>> s'interroge Ugo Lachapelle, rédacteur du rapport de recherche rendu public par le Cinbiose et la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQAM en partenariat avec la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve et le Service aux Collectivités.

Le jeune chercheur de l'UQAM répond à cette question en proposant une série d'orientations et de pistes d'action relatives à une future modernisation de la rue Notre-Dame qui s'inspirent des principes du transport durable. Ainsi, le rapport recommande les orientations suivantes:

- La mise à la disposition des usagers et usagères de l'axe Notre-Dame d'un mode de transport <<alternatif>> à l'automobile (transport régional pour les couronnes sud et nord ainsi que pour l'est de la ville) et l'amélioration du transport en commun local pour les résidentes et résidents du quartier;
- La réduction des débits routiers sur la rue Notre-Dame, entre l'autoroute Ville-Marie et l'autoroute 25, de manière à contrôler l'exposition de la population à la pollution de l'air et réduire l'usage de l'automobile;
- le réaménagement de la piste cyclable, le développement d'espaces verts et l'accès au fleuve, de manière à soutenir la revitalisation du quartier Hochelaga-Maisonneuve;
- des aménagements de quartier sécuritaires, attrayants et fonctionnels, favorable aux déplacements actifs (vélo et marche) ainsi que la promotion des commerces de proximité.

Le rapport suggère également une série d'actions qui devront s'insérer dans les pratiques existantes pour assurer une prise en compte de la santé dans les politiques, plans et programmes de transport. Il s'agit, notamment, de mieux comprendre les problèmes de qualité de l'air et cibler les populations vulnérables; de calculer les coûts reliés à la santé et d'élaborer des programmes de recherche en collaboration avec les communautés. L'auteur précise que <<prendre des décisions en fonction de la santé des populations s'ajoute aujourd'hui comme défi et nécessite de prendre en considération divers scénarios de transport en fonction de critères de santé et non pas seulement en fonction de critères de fluidité et de développement économique>>.

Parmi les nombreuses pistes d'action, le rapport mise fortement sur la promotion des déplacements actifs (vélo et marche) et sur le développement du transport en commun en site propre. <<L'orientation proposée dans ce rapport en matière de transports collectifs et de déplacements actifs rejoint les nombreuses revendications et projets de la TAQH-M et du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUH-M) visant à améliorer la desserte des populations de l'Est et de la couronne Est de l'île de Montréal. On n'a qu'à penser à l'aménagement d'un Système léger sur rail (SLR) dans l'axe du boulevard Pie IX, de la rue Notre-Dame à la jonction de la 440 à Laval; de la mise en place de réseaux de trains de banlieue pour desservir la couronne Est et finalement, la possibilité d'un SLR dans le corridor de la Notre-Dame, de Repentigny jusqu'au Centre-Ville de Montréal au même titre que celui envisagée par la Société

des Transports de Montréal pour le boulevard Henri Bourassa>> explique Normand Robert, coordonnateur de la TAQH-M.

Finalement, le rapport met en évidence le principe de consulter les populations en amont sur des orientations en matière de transport. L'analyse de cette recherche à ce sujet constate que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui a fait l'objet d'une consultation publique devant le BAPE, a permis à des citoyennes et des citoyens de s'exprimer mais ils n'ont pas pu évaluer plusieurs scénarios, options ou alternatives de transport. <<Le ministère des Transports (MTQ) et la Ville de Montréal sont en train de concocter un projet de modernisation de la rue Notre-Dame en catimini dans un bunker sans prendre en considération l'opinion des populations riveraines d'Hochelaga-Maisonneuve, sans attendre la fin de l'élaboration du plan de transport de Montréal et sans respecter sa propre Charte des responsabilités et des droits des citoyens. Sommes-nous des citoyennes et des citoyens de deuxième classe?>> se demande Normand Robert, coordonnateur de la TAQH-M, choqué par l'attitude anti-démocratique des élus.

Pour information supplémentaire : Normand Robert (514) 253-9012

-30-

Source : Normand Robert (514) 253-9012 Coordonnateur TAQH-M
Document disponible sur le site du GRU H-M à <http://www.gruhm.org>