

**Mémoire sur les projets de règlement P-06-069
et 04-047-34
Implantation d'un campus de l'Université de
Montréal sur le site de la gare de triage
d'Outremont**

déposé à l'Office de consultation publique de Montréal

2007

**DIRECTION DE
SANTÉ PUBLIQUE**

***Votre partenaire
pour garder notre
monde en santé***

**Mémoire sur les projets de règlement P-06-069
et 04-047-34**

**Implantation d'un campus de l'Université de
Montréal sur le site de la gare de triage
d'Outremont**

déposé à l'Office de consultation publique de Montréal

2007

Une réalisation du secteur Environnement urbain et santé
Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
Téléphone : 514-528-2400
www.santepub-mtl.qc.ca

Responsable : Louis Drouin, M.D.

Rédaction : Norman King
François Thérien
Patrick Morency

Collaboration : Marie Pinard

© Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2007)
Tous droits réservés

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2007
ISBN : 978-2-89494-592-6 (version imprimée)
ISBN : 978-2-89494-593-3 (version PDF)

Prix : 5,00 \$

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. LES RISQUES À LA SANTÉ PENDANT LA PHASE DE CONSTRUCTION.....	3
<i>1.1 Le bruit.....</i>	<i>3</i>
<i>1.2 Les poussières et les émanations de machinerie lourde dans l'air extérieur</i>	<i>4</i>
<i>1.3 Protection des usagers de la voie publique pendant les travaux.....</i>	<i>5</i>
2. LE NOUVEAU CAMPUS DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, GÉNÉRATEUR DE DÉPLACEMENTS..	7
<i>2.1 Diminuer la place de l'automobile</i>	<i>7</i>
3. LE BRUIT OCCAIONNÉ PAR LA GARE DE TRIAGE ET LE PASSAGE DES TRAINS.....	11
4. UN PLAN D'URGENCE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES.....	13
5. LES SOLS CONTAMINÉS.....	13
6. RECOMMANDATIONS.....	15
CONCLUSION	17

INTRODUCTION

Le Directeur de santé publique a le mandat légal d'informer la population sur l'état de santé des Montréalais et de suggérer des pistes d'action pour l'améliorer. C'est pourquoi les professionnels de santé publique travaillent à identifier les impacts des principaux déterminants de la santé. L'environnement bâti fait partie de ces déterminants dont l'importance pour la santé des populations urbaines est largement reconnue. Dans cette perspective, les questions d'architecture et d'urbanisme d'un projet aussi structurant que le nouveau campus de l'Université de Montréal méritent d'être examinées sous l'angle de leur impact sur la santé et le bien-être de la communauté universitaire et des populations riveraines.

L'intervention de la Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal en matière de santé environnementale veut notamment encourager les promoteurs à s'inspirer des meilleures pratiques non seulement pendant les travaux de construction, mais aussi dès la phase de conception. En effet, pendant les travaux, les préoccupations de santé publique concernent plus particulièrement le contrôle du bruit, la gestion de la qualité de l'air extérieur et la protection des piétons et cyclistes qui circulent dans le secteur. Dans ce mémoire, la préoccupation de la DSP de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal pour la qualité de vie des citoyens suite à l'implantation du nouveau campus de l'Université de Montréal concerne surtout le transport durable et la gestion sécuritaire des déplacements. Le transport des marchandises dangereuses par voie ferroviaire, le bruit généré par les trains et la problématique des sols contaminés font également partie de nos préoccupations. La DSP de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal se penche depuis quelques années déjà sur ces enjeux environnementaux, la problématique du transport urbain ayant d'ailleurs fait l'objet du Rapport annuel 2006 du Directeur de santé publique sur l'état de santé des Montréalais.

1. LES RISQUES À LA SANTÉ PENDANT LA PHASE DE CONSTRUCTION

Tout projet de construction constitue inévitablement une source de bruit, de poussières et d'émanations de machinerie lourde. Ces contaminants ont un impact bien réel sur la santé de la population avoisinante. De plus, la présence de chantiers de construction représente un danger potentiel pour les piétons et cyclistes qui circulent en proximité. Dans la présentation du projet devant l'Office de consultation publique de Montréal (Document 3.16), le promoteur mentionne qu'il mettra en place des mesures d'atténuation pour assurer la qualité de vie et la sécurité pour les riverains, sans toutefois préciser la nature de ces mesures. Les principaux impacts sur la santé des problèmes mentionnés ci-haut ainsi que les mesures d'atténuation qui pourraient être prises seront décrits dans ce mémoire.

1.1 LE BRUIT

L'impact sanitaire majeur appréhendé en relation avec le bruit environnemental est la perturbation du sommeil, dont la continuité est essentielle au bon fonctionnement physiologique et mental des individus. La perturbation du sommeil peut avoir des répercussions (ou effets secondaires) à court et à moyen terme : fatigue accrue, sentiment de dépression et baisse de performance.

Respecter la réglementation pour diminuer l'exposition au bruit

Dans le cas présent, la possibilité d'une perturbation du sommeil chez les personnes vivant à proximité du site dépendra surtout des heures d'opération du chantier. Selon la réglementation de la Ville de Montréal (R.R.V.M. c.B-3), la période de nuit pendant laquelle les niveaux de bruit à respecter sont les plus faibles s'étend de 23 h à 7 h du matin. De plus, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a émis des lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction qui stipulent que le bruit doit diminuer de façon importante à partir de la période du soir (19 h à 22 h). En conséquence, il faudrait éviter que les travaux du chantier de construction débutent avant 7 h du matin et il faudrait qu'ils se terminent pour 19 h.

Mesurer le bruit et corriger au besoin

De plus, il serait important de procéder à des mesures de bruit émis par les travaux du chantier afin de permettre aux promoteurs de suivre l'évolution de la situation et d'apporter des correctifs au besoin.

Faciliter la communication entre la population riveraine et le promoteur

Si les citoyens vivant à proximité du chantier de construction constatent que les travaux commencent avant l'heure prescrite ou que le niveau de bruit est trop élevé pendant la journée, ils devraient

pouvoir s'adresser à une ressource bien identifiée qui est en lien direct avec les responsables du chantier, afin de s'assurer que les correctifs nécessaires soient apportés rapidement s'il y a lieu (comme cela s'est fait avec succès lors du chantier Benny Farm dans le secteur Notre-Dame-de-Grâce).

1.2 LES POUSSIÈRES ET LES ÉMANATIONS DE MACHINERIE LOURDE DANS L'AIR EXTÉRIEUR

Les poussières engendrées par des travaux de construction constituent surtout une nuisance et ont un effet irritant sur les yeux, le nez et les voies respiratoires supérieures.

Mesurer et contrôler la poussière

La DSP de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal encourage les promoteurs à mettre en place des techniques de contrôle de poussières (humidification, produits d'abattement et surveillance accrue). Tel que mentionné pour le bruit, il faudrait en outre mesurer régulièrement les niveaux de poussières et prévoir une ressource bien identifiée à qui les citoyens puissent s'adresser en cas de problème.

Réduire au minimum les émanations de machinerie lourde

Les émanations de machinerie lourde contiennent plusieurs composantes toxiques qui contribuent à la pollution atmosphérique. La pollution atmosphérique est associée à plusieurs effets sanitaires néfastes, comme l'aggravation de maladies cardiovasculaires et respiratoires chroniques et le décès prématuré de 1540 personnes par année à Montréal. Les enfants sont particulièrement vulnérables aux effets des polluants de l'air car leurs systèmes respiratoire et immunitaire sont en plein développement et ils respirent plus d'air (et donc plus de contaminants) par kg du poids corporel que les adultes. Enfin, la pollution atmosphérique peut exacerber l'asthme chez ceux qui en souffrent. Il est donc nécessaire de réduire ces émanations au minimum.

On pourrait atteindre cet objectif en instaurant les moyens de prévention suivants :

- S'assurer que la machinerie lourde utilisée sur le site soit en très bon état de fonctionnement. Un moteur mal entretenu est beaucoup plus polluant qu'un moteur bien entretenu.
- Demander aux opérateurs de la machinerie lourde d'éteindre les moteurs lorsqu'il n'est pas indispensable qu'ils soient en marche (ex. camions en attente, lors de pauses, etc.). Ceci aurait le double avantage de diminuer le bruit et les émanations toxiques.
- Doter les équipements de machinerie lourde de dispositifs techniques (filtres à particules, catalyseurs) visant à diminuer les émissions polluantes.

Mesurer les particules fines et les oxydes d'azote

Enfin, le promoteur devrait suivre l'évolution des niveaux de particules fines et des oxydes d'azote (deux polluants contenus dans les émanations de la machinerie lourde) dans l'air extérieur de la même façon qu'il évalue les niveaux de bruit et de poussières. Tout dépassement des normes recommandées donnerait lieu à des vérifications concernant les mesures préventives décrites précédemment.

1.3 PROTECTION DES USAGERS DE LA VOIE PUBLIQUE PENDANT LES TRAVAUX

La présence d'un chantier de grande envergure près d'un secteur résidentiel aura un impact majeur sur la quantité de camions qui circulent dans le secteur, ce qui peut augmenter les risques d'accident pour les autres usagers de la voie publique, particulièrement pour les piétons et les cyclistes. Il est donc important de prêter une attention particulière aux mesures de contrôle de la circulation en s'assurant du respect du Code de la sécurité routière, autant pour les camions que pour les automobiles et de prendre les mesures appropriées pour protéger les piétons et cyclistes en particulier aux intersections (assurer une bonne visibilité, ajouter des feux en phase exclusive pour piétons, etc.)

2. LE NOUVEAU CAMPUS DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, GÉNÉRATEUR DE DÉPLACEMENTS

La présence du nouveau campus dans l'arrondissement Outremont générera un important volume de déplacements. Selon les projections fournies par le promoteur, le débit va presque doubler sur certaines rues à la période de pointe, notamment en fin de journée. Comme le transport est une source importante de pollution atmosphérique dont les impacts sanitaires sont majeurs, qu'il est responsable de milliers de traumatismes par année dans la région montréalaise et qu'une trop grande dépendance à l'automobile diminue l'activité physique et les bienfaits associés, la DSP de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal croit que tout nouveau projet urbain d'infrastructure majeur comme le nouveau campus universitaire doit favoriser les moyens de transport autre que l'automobile. Il est donc heureux de constater que les principes d'aménagement mis de l'avant par le promoteur vont dans ce sens :

- Favoriser le transport en commun et le transport actif
- Adhérer à une pratique de développement durable
- Créer un environnement urbain convivial et de qualité
- Développer un milieu de vie dynamique, diversifié et enrichissant

L'Université démontre de plusieurs façons comment elle entend respecter ces principes. Par exemple, les nouveaux bâtiments seront conçus pour répondre aux critères LEED visant des économies d'énergie ce qui contribue à la diminution des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Elle entend profiter aussi de l'excellente desserte par métro et d'une offre améliorée du service d'autobus. On propose également d'installer sur le campus 1000 places de stationnement-vélo ce qui est une très bonne initiative et 50 % moins de stationnement automobile que ne l'autoriseraient les normes en vigueur. Ces mesures favoriseront également la diminution de la pollution atmosphérique.

Par contre, les documents déposés à l'Office de consultation publique de Montréal démontrent que la présence de l'automobile augmentera sur plusieurs rues avoisinant le projet. Il faudrait plutôt, dès la conception, prendre les moyens pour s'assurer que le projet ne soit pas accompagné d'une telle augmentation.

2.1 DIMINUER LA PLACE DE L'AUTOMOBILE

Diminuer stationnements et circulation automobile

L'offre de stationnement pour l'ensemble du projet reste significative et pourrait être réduite. Ainsi, on prévoit créer au total 2300 nouvelles places de stationnement : 1000 cases sur le campus proprement dit, quelque 500 places de stationnement sur rue et 800 places pour les unités de logement.

Or, de nombreuses études ont démontré que l'intensité de la circulation automobile est fortement influencée par l'offre de stationnement. Les prévisions du promoteur indiquent que la circulation sur plusieurs rues locales est appelée à augmenter, en particulier sur l'avenue Outremont qui verra le débit automobile presque doubler. Le cas de la rue Outremont inquiète avec raison les résidents du secteur, car on y trouve plusieurs lieux fréquentés par des enfants (école primaire, garderie et parc avec piscine et pataugeoire). Il est donc nécessaire de réévaluer l'offre de stationnement du nouveau projet.

Augmenter la part modale des transports collectif et actif

Les projections pour le choix modal du transport collectif et du transport actif sont établies en fonction de données récentes qui laissent beaucoup de place à amélioration : 56 % pour le transport collectif (TC) et 6,5 % pour le transport actif (TA). Le promoteur devrait fixer des objectifs de TC-TA plus ambitieux : jusqu'à 80 % nous semble un objectif atteignable et plus cohérent avec un grand projet d'avenir émanant d'une institution d'enseignement supérieur.

Profiter des transports en commun à proximité

Il apparaît possible de faire mieux en matière de TC-TA en tenant compte des éléments suivants : le site est à moins de 300 m de deux stations de métro de la ligne bleue. Une nouvelle gare de la ligne St-Jérôme-Station Vendôme est prévue sur la limite nord du site. La gare Canora qui dessert actuellement la ligne Deux-Montagnes-Gare centrale est située à 1,5 km du site. La future ligne de l'est (L'Assomption-Mascouche-Repentigny-Gare centrale) s'arrêtera également à cette gare. On peut penser qu'une partie de la clientèle pourrait être amenée à opter pour le train si, en plus d'un service amélioré par autobus de la STM, l'Université mettait en place un service de navette aux heures d'affluence qui pourrait relier la gare Canora et les nouveau et ancien campus, augmentant ainsi l'utilisation du train chez l'ensemble du personnel et des étudiants de l'Université de Montréal.

Favoriser le transport actif par des infrastructures adéquates

Plusieurs mesures pourraient être instaurées pour faciliter le transit entre la gare Canora et le campus. Par exemple, le système de vélos en libre-service qui existe déjà pourrait être étendu et le nombre de supports à vélo à la gare Canora pourrait être augmenté. L'accès au campus par la rue Beaubien offre aussi une excellente occasion pour améliorer le lien cyclable entre l'est et l'ouest de Montréal. Le promoteur devrait donc travailler en collaboration avec la Ville de Montréal et des organismes spécialisés comme Vélo Québec afin de planifier un projet de piste cyclable en site propre qui relie l'est de la ville au nouveau campus. Ceci aurait l'avantage de favoriser le transport par vélo non seulement chez les gens qui se rendent au nouveau campus mais aussi pour l'ensemble de la population qui transite dans cette partie de la ville.

Adhérer à Allégo

Pour stimuler le transfert modal chez son personnel et sa population étudiante, l'Université de Montréal devrait aussi utiliser toutes les possibilités que lui offre le programme Allégo avec le concours du Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges. L'Université pourrait aussi, comme cela fut évoqué lors d'un atelier thématique, en arriver à une entente tarifaire avec la STM pour la communauté universitaire sur le modèle de ce qui fut négocié à Sherbrooke.

Apaiser la circulation pour sécuriser le transport actif

Quant aux déplacements qui continueront à se faire en automobile, la Ville centrale et l'arrondissement devraient prévoir des mesures d'apaisement de la circulation dans tout le secteur touché, en particulier sur les rues locales, mais également sur les collectrices et les artères. De plus, des aménagements spécifiques pour faciliter et sécuriser la marche et le vélo doivent être prévus dans un plan global de la mobilité pour tout le secteur. Le cas du viaduc Rockland, présentement interdit aux vélos et muni d'un trottoir famélique, apparaît à cet égard comme une priorité.

3. LE BRUIT OCCAIONNÉ PAR LA GARE DE TRIAGE ET LE PASSAGE DES TRAINS

Tel que précisé dans la section 2 sur les impacts d'un chantier de construction sur l'environnement et la santé, le bruit peut causer divers impacts sur la santé. Les promoteurs, sensibilisés à ce problème, prévoient plusieurs mesures pour éviter que le bruit généré par le passage des trains soit problématique pour les citoyens qui vivent à proximité.

Déménager rapidement la gare de triage

Le promoteur prévoit déménager les activités de triage ferroviaire. Par contre, la date du déménagement n'est pas fixée, même si le lieu du déménagement l'est déjà. Afin de protéger la santé des gens qui demeurent en proximité de la gare de triage, l'Université de Montréal devrait prendre les moyens pour que ce déménagement vers un autre site situé à Boisbriand¹ soit effectué le plus rapidement possible. Ceci occasionnerait une nette amélioration de la qualité de vie des riverains à très court terme.

Diminuer l'impact du déplacement de la voie ferrée

Le projet propose également de déménager la voie ferrée vers le nord, donc plus près du quartier Parc-Extension. Selon les documents consultés, plusieurs mesures seront prises pour atténuer le bruit dégagé par le passage de trains : talus, mur végétalisé, utilisation de matériaux qui favorisent l'absorption acoustique pour les façades nord des pavillons diminuant ainsi la réverbération du bruit vers le secteur Parc-Extension. L'efficacité de ces mesures sera augmentée par la présence d'une zone tampon commerciale et industrielle entre la voie ferrée et le secteur résidentiel de Parc-Extension. Des vérifications périodiques des niveaux de bruit émis dans ce secteur par le passage des trains devraient être effectuées régulièrement par les autorités afin de s'assurer du respect des normes.

¹ OCPM, Séance d'information du 1er mars, Complément d'information à remettre aux commissaires

4. UN PLAN D'URGENCE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES

Étant donné la présence de trains de marchandise qui pourront transporter des matières dangereuses, il est essentiel que le promoteur interpelle ses partenaires pour s'assurer de l'élaboration d'un plan de mesures d'urgence qui couvre le secteur sous sa juridiction. Les arrondissements de Outremont et de Villera, Saint-Michel et Parc-Extension devraient également participer à cette démarche. La DSP de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal est disponible pour offrir son expertise au besoin.

5. LES SOLS CONTAMINÉS

Lorsqu'il est prévu de construire un établissement d'enseignement sur des sols contaminés, le promoteur peut procéder de deux façons :

- Il peut d'abord choisir de décontaminer les sols jusqu'aux critères prévus pour un tel usage.
- Il peut également laisser en place une certaine partie de la contamination tout en ayant recours à des mesures de contrôle (souvent le recouvrement par des sols propres en surface) et en s'assurant que les contaminants laissés en place ne présentent pas de risques pour la santé des usagers.

Le promoteur doit donc s'assurer que l'une de ces deux options soit mise en place.

6. RECOMMANDATIONS

Pendant la phase de construction

- 1) Il faudrait éviter que les travaux du chantier de construction débutent avant 7 h du matin.
- 2) Les promoteurs devraient mettre en place des techniques de contrôle de poussières (humidification, produits d'abattement et surveillance accrue).
- 3) Il faudrait prévoir des moyens pour diminuer les émanations de machinerie lourde (entretien des véhicules, diminuer la marche au ralenti au strict minimum, doter les équipements de machinerie lourde de dispositifs anti-pollution).
- 4) Des mesures de bruit, de poussières, des oxydes d'azote et des particules fines devraient être prises tout au long des travaux afin de permettre aux promoteurs de suivre la situation et d'apporter les correctifs au besoin.
- 5) Pendant les travaux, les résidents du secteur devraient pouvoir s'adresser à une ressource bien identifiée qui est en lien direct avec les responsables du chantier afin de pouvoir signaler tout problème environnemental causé par les travaux et de s'assurer que les correctifs nécessaires soient apportés rapidement s'il y a lieu.
- 6) Il faudrait prêter une attention particulière aux mesures de protection de piétons et cyclistes dans tout le secteur, notamment aux intersections en instaurant des mesures de contrôle appropriées.

Virage vers les déplacements en transport en commun et transport actif sécuritaire

- 1) Il faudrait diminuer l'offre de stationnement initialement envisagée, afin d'éviter que les places de stationnement disponibles servent d'incitatif pour le déplacement en automobile.
- 2) Afin de profiter pleinement de l'ensemble des infrastructures de transport en commun, l'Université devrait envisager de mettre sur pied un service de navette aux heures d'affluence qui pourrait relier la gare Canora et les nouveau et ancien campus.
- 3) Le promoteur devrait travailler en collaboration avec la Ville de Montréal et des organismes spécialisés comme Vélo Québec afin de :
 - profiter de l'accès au campus par la rue Beaubien pour planifier un projet de piste cyclable qui relie l'est de la ville au nouveau campus, et
 - améliorer l'accès piétonnier et cyclable au viaduc Rockland.

4) L'Université de Montréal devrait utiliser toutes les possibilités que lui offre le programme Allégo avec le concours du Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges.

5) L'Université devrait négocier une entente tarifaire avec la STM pour la communauté universitaire semblable à celle obtenue par l'Université de Sherbrooke.

6) Le promoteur devrait travailler dès maintenant en étroite collaboration avec les arrondissements concernés par le projet et la Ville de Montréal afin de déterminer les mesures d'apaisement de la circulation qui devraient faire partie intégrante du projet.

Diminution de l'impact du bruit provenant de la gare de triage et du passage des trains

1) L'Université de Montréal devrait prendre les moyens pour que le déménagement de la cour de triage vers un autre site situé à Boisbriand soit effectué le plus rapidement possible. Ceci occasionnerait une nette amélioration de la qualité de vie des riverains à très court terme.

2) Des vérifications périodiques des niveaux de bruit émis dans le secteur résidentiel de Parc-Extension par le passage des trains devraient être effectuées régulièrement par les autorités afin de s'assurer du respect des normes.

Autres

1) Le promoteur et les arrondissements avoisinant le nouveau campus doivent interpeller leur partenaires afin d'élaborer un plan de mesures d'urgence pour diminuer l'impact d'un éventuel accident impliquant les matières dangereuses transportées par train.

2) Le promoteur doit s'assurer que l'une ou l'autre des options reconnues pour éliminer tout impact possible des sols contaminés sur la santé des usagers du campus soit mise en place.

CONCLUSION

La planification d'un projet d'un nouveau campus universitaire offre une occasion stimulante pour montrer la voie de l'avenir en matière de développement urbain. Les promoteurs en sont conscients et ont adopté des objectifs qui démontrent leur intérêt pour le développement durable et le transport alternatif à l'automobile. La DSP de l'Agence de Montréal croit que les moyens envisagés pour atteindre ces objectifs pourraient être plus ambitieux pour faire en sorte que les nouveaux déplacements générés par ce projet s'effectuent en transport en commun, à pied ou en vélo. Ceci aura un impact positif sur la qualité de l'air, le bilan routier et l'activité physique, se traduisant ainsi par des gains pour la santé publique.

L'implantation des recommandations du présent mémoire aurait un impact positif également sur le transport actif chez l'ensemble de la population du secteur et non seulement chez le personnel et les étudiants de l'Université (ex. piste cyclable qui relie l'est de la ville au nouveau campus, amélioration du viaduc Rockland).

Enfin, l'approche de développement que suggère la DSP de l'Agence de Montréal aurait l'avantage d'éclairer la voie pour les autres projets de développement à venir dans la région montréalaise tout en améliorant l'environnement, la santé et la qualité de vie des citoyens vivant près de ce nouveau campus.

QUANTITÉ	TITRE DE LA PUBLICATION	PRIX UNITAIRE (tous frais inclus)	TOTAL
	Mémoire sur les projets de règlement P-06-069et 04-047-34 - Implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont	5,00 \$	
	NUMÉRO D'ISBN		
	978-2-89494-592-6		

Nom _____

Adresse _____

No

Rue

App.

Ville

Code postal

Téléphone _____

Télécopieur _____

**Les commandes sont payables à l'avance par chèque ou mandat-poste à l'ordre de la
Direction de santé publique de Montréal**

Veillez retourner votre bon de commande à :

Centre de documentation
Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3

Pour information : 514-528-2400, poste 3646

