



Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal : un outil pour promouvoir la santé des Montréalais

Mémoire présenté à la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation
sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération
de Montréal



Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal : un outil pour promouvoir la santé des Montréalais

Mémoire présenté à la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal : un outil pour promouvoir la santé des Montréalais. Mémoire présenté à la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal est une production de la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
514 528-2400
dsp.santemontreal.qc.ca

Recherche et rédaction

Sophie Paquin
Karine Price
David Kaiser
Luc Lefebvre
Stéphane Perron
Simon Tessier
Caroline Marier
Anne Pelletier

Collaboration

Marie Pinard, secteur Communications-DAIRH
Myriam Coulombe-Pontbriand

Réalisé sous la direction de

Norman King, adjoint au responsable, secteur Environnement urbain et santé
Louis Drouin, M.D., responsable médical, secteur Environnement urbain et santé

Notes

Dans ce document, l'emploi du masculin générique désigne aussi bien les femmes que les hommes et est utilisé dans le seul but d'alléger le texte.

Ce document est disponible en ligne à la section documentation du site Web de l'Agence : agence.santemontreal.qc.ca

© Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2014

ISBN 978-2-89673-452-8 (Imprimé)
ISBN 978-2-89673-453-5 (En ligne)
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

MOT DU DIRECTEUR

Le législateur a confié au directeur de santé publique de chaque région du Québec le mandat d'agir pour préserver et améliorer la santé de la population, de l'informer sur l'état et les déterminants de santé ainsi que d'identifier des pistes d'action pouvant contribuer à la résolution des problèmes identifiés.

La mise en œuvre d'un schéma d'aménagement et de développement d'un territoire exerce une influence déterminante sur la santé des populations. Réaliser des aménagements qui incitent à délaisser l'utilisation de l'automobile au profit du transport collectif et actif, favoriser l'accès à des logements salubres, abordables et adaptés aux besoins de la population, diminuer les risques pour la santé associés aux infrastructures de transport et aux industries et adopter des mesures d'adaptation aux changements climatiques en verdissant les quartiers montréalais sont quelques-uns des éléments qui contribueront à créer un milieu de vie favorable à la santé.

En tant que directeur de santé publique de Montréal, je salue la volonté exprimée par l'agglomération de Montréal de favoriser un cadre de vie de qualité pour les citoyens. Le projet présenté constitue un progrès significatif en vue d'offrir un avenir meilleur à l'ensemble de la communauté.

Les recommandations contenues dans ce mémoire permettront de bonifier ce projet en y intégrant davantage de mesures de planification qui visent à améliorer la santé et le bien-être de toute la population de l'île de Montréal.

Le directeur de santé publique,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Richard Massé', written in a cursive style.

Richard Massé, M.D.

RÉSUMÉ

L'agglomération de Montréal a soumis son projet de schéma d'aménagement et de développement (PSAD) à un processus de consultation publique en septembre 2014. Ce projet traite de plusieurs sujets qui peuvent avoir un impact important sur la santé de la population de l'agglomération : transport, îlots de chaleur urbains, accès à un logement salubre et abordable, à une alimentation saine et à l'eau potable, nuisances et émissions polluantes provenant des infrastructures de transport et des industries.

La planification et la mise en œuvre du schéma d'aménagement et de développement exerceront donc une influence déterminante sur la santé des populations au cours des prochaines années. C'est dans le cadre de son mandat d'amélioration de la santé de la population montréalaise que la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et de services sociaux (DSP) de Montréal analyse le PSAD et émet une série de recommandations visant à en optimiser les impacts bénéfiques sur la santé des Montréalais.

Les recommandations de la DSP de Montréal :

Transport et aménagement urbain

- Établir des cibles de réduction des volumes de circulation;
- Prioriser à court terme la réalisation de projets de transport collectif et l'adoption d'une politique de stationnement, notamment pour le centre-ville de Montréal;
- Miser sur les déplacements actifs et sécuritaires au centre-ville et pour les autres pôles d'activités par l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation et de restriction des volumes de circulation;
- Développer une planification urbaine de type « Transit Oriented Development » (TOD) dans les secteurs à développer à l'est et à l'ouest de l'agglomération montréalaise;
- Aménager le territoire pour créer des milieux de vie agréables et sécuritaires notamment par l'adoption d'une politique de «rues complètes» et conviviales s'appliquant à l'ensemble des rues et artères;
- Ajouter une carte des réseaux cyclables et des rues piétonnes actuels et projetés;
- Établir un ordre de priorité des projets routiers et prévoir pour chaque projet des mécanismes de gestion des volumes de circulation;
- Préciser la nature du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Accessibilité à une alimentation saine et agriculture urbaine

- Favoriser l'implantation de marchés publics locaux et de commerces de proximité en alimentation saine;
- Augmenter et soutenir l'offre de jardins collectifs et communautaires et les différentes formes d'agriculture urbaine.

Contraintes anthropiques (résultant de l'activité humaine) reliées aux infrastructures de transport et aux industries

- Prévoir une marge de recul suffisante aux abords d'une industrie lourde et des infrastructures de transport pour limiter l'exposition de la population avoisinante aux nuisances et aux émissions polluantes;
- Tenir compte des zones d'impact en lien avec les risques industriels majeurs dans les pratiques d'aménagement.

Changements climatiques et verdissement

- Prioriser les zones d'habitation les plus sujettes au phénomène d'îlot de chaleur dans les activités de plantation d'arbres;
- Ajouter des mesures de lutte à l'herbe à poux;
- Prescrire la mise en application de normes d'aménagement dans les parcs de stationnement hors rue afin de réduire le phénomène des îlots de chaleur;
- Adopter des balises réglementaires dans le document complémentaire au PSAD visant à augmenter l'implantation de toits verts, blancs ou à forte réflectance lors de la réfection ou la construction de toits.

Accessibilité à des logements salubres, abordables et adaptés

- Inclure des orientations, objectifs et interventions visant à améliorer la salubrité des logements de l'agglomération montréalaise.

Une série de recommandations plus détaillées concernant la salubrité, l'abordabilité et l'adaptation des logements aux besoins de la population seront présentées dans un rapport qui sera publié prochainement par la DSP.

Eau potable

- Faire état des mesures mises en place afin de préserver la qualité de l'eau potable tout en faisant le lien avec la réglementation en vigueur sur le territoire concernant l'eau potable et les prises d'eau.

La DSP termine son mémoire en proposant des indicateurs et des mécanismes de suivi de la mise en œuvre du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU DIRECTEUR	I
RÉSUMÉ.....	III
INTRODUCTION	1
SECTION 1 - TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT URBAIN.....	3
ÉTABLIR DES CIBLES DE RÉDUCTION DES VOLUMES DE CIRCULATION	3
PRIORISER À COURT TERME LA RÉALISATION DE PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF ET L'ADOPTION D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT, NOTAMMENT POUR LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL	3
MISER SUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS ET SÉCURITAIRES AU CENTRE-VILLE ET POUR LES AUTRES PÔLES D'ACTIVITÉS PAR L'IMPLANTATION DE MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION ET DE RESTRICTION DE VOLUMES DE CIRCULATION	4
DÉVELOPPER UNE PLANIFICATION URBAINE DE TYPE TOD DANS LES SECTEURS À DÉVELOPPER À L'EST ET À L'OUEST DE L'AGGLOMÉRATION MONTRÉLAISE	5
AMÉNAGER LE TERRITOIRE POUR CRÉER DES MILIEUX DE VIE AGRÉABLES ET SÉCURITAIRES NOTAMMENT PAR L'ADOPTION D'UNE POLITIQUE DE «RUES COMPLÈTES» ET CONVIVIALES S'APPLIQUANT À L'ENSEMBLE DES RUES ET ARTÈRES	5
AJOUTER UNE CARTE DES RÉSEAUX CYCLABLES ET DES RUES PIÉTONNES ACTUELS ET PROJETÉS.....	5
ÉTABLIR UN ORDRE DE PRIORITÉ DES PROJETS ROUTIERS ET PRÉVOIR POUR CHAQUE PROJET DES MÉCANISMES DE GESTION DES VOLUMES DE CIRCULATION	6
PRÉCISER LA NATURE DU PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME	6
SECTION 2 - ACCESSIBILITÉ AUX LOGEMENTS SALUBRES, ABORDABLES ET ADAPTÉS AUX BESOINS DE LA POPULATION	7
LE LOGEMENT : UN DÉTERMINANT FONDAMENTAL DE LA SANTÉ DE LA POPULATION.....	7
PRÉVOIR DES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET INTERVENTIONS VISANT À AMÉLIORER LA SALUBRITÉ DES LOGEMENTS	7
DES LOGEMENTS ABORDABLES	8
DES LOGEMENTS ADAPTÉS AUX BESOINS DES FAMILLES.....	8
SECTION 3 – ACCESSIBILITÉ À UNE ALIMENTATION Saine ET AGRICULTURE URBAINE.....	11
MENTIONNER LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT D'UN SYSTÈME ALIMENTAIRE DURABLE ET ÉQUITABLE (SAM 2025) DANS LE PSAD ET INTÉGRER LES ORIENTATIONS ET ACTIONS PERTINENTES.....	11
PRÉSENTER LES PRINCIPALES ORIENTATIONS ET INTERVENTIONS DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE AGRICOLE.....	11
FAVORISER L'IMPLANTATION DE MARCHÉS PUBLICS LOCAUX ET DE COMMERCE DE PROXIMITÉ EN ALIMENTATION Saine COMME UNE STRATÉGIE POUR FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ	11
AUGMENTER ET SOUTENIR L'OFFRE DE JARDINS COLLECTIFS ET COMMUNAUTAIRES ET LES DIFFÉRENTES FORMES D'AGRICULTURE URBAINE POUR L'ENSEMBLE DE L'AGGLOMÉRATION	12

SECTION 4 - CONTRAINTES ANTHROPIQUES (RÉSULTANT DE L'ACTIVITÉ HUMAINE) RELIÉES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET AUX INDUSTRIES	13
PRÉVOIR UNE MARGE DE REcul SUFFISANTE AUX ABORDS D'UNE INDUSTRIE LOURDE ET TENIR COMPTE DES ZONES D'IMPACT EN LIEN AVEC LES RISQUES INDUSTRIELS MAJEURS DANS LES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT	13
PRÉVOIR DES ZONES D'EXCLUSION POUR DES BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS ET AUTRES USAGES SENSIBLES AUTOUR DES VOIES FERRÉES, DES GARES DE TRIAGE, DES AUTOROUTES ET DES VOIES À DÉBIT ROUTIER IMPORTANT ET DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU DE MONTRÉAL.....	14
<i>Voies ferrées et gares de triage</i>	<i>14</i>
<i>Autoroutes et voies à débit routier important</i>	<i>15</i>
<i>Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.....</i>	<i>15</i>
SECTION 5 – CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET VERDISSEMENT	17
PRIORISER LES ZONES D'HABITATION LES PLUS SUJETTES AU PHÉNOMÈNE D'ÎLOT DE CHALEUR POUR LES ACTIVITÉS DE PLANTATION D'ARBRES	17
AJOUTER DES MESURES DE LUTTE CONTRE À L'HERBE À POUX DANS LE PSAD.....	17
PRESCRIRE LA MISE EN APPLICATION DE NORMES D'AMÉNAGEMENT DANS LES PARCS DE STATIONNEMENT HORS RUE AFIN DE RÉDUIRE LE PHÉNOMÈNE DES ÎLOTS DE CHALEUR	17
ADOPTER DES BALISES RÉGLEMENTAIRES DANS LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE AU PSAD VISANT À AUGMENTER L'IMPLANTATION DE TOITS VERTS, BLANCS OU À FORTE RÉFLECTANCE LORS DE LA RÉFECTION OU LA CONSTRUCTION DE TOITS	18
SECTION 6 – EAU POTABLE	19
SECTION 7- INDICATEURS ET MÉCANISMES DE SUIVI.....	21
CONCLUSION	23
RÉFÉRENCES ET BIBLIOGRAPHIE	25

INTRODUCTION

Le projet de *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* (PSAD) soumis à un processus de consultation publique interpelle la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et de services sociaux (DSP) de Montréal en raison des multiples effets sur la santé en lien avec des éléments traités par ce plan (transport, accessibilité à une alimentation saine, présence d'industries et infrastructures de transport, îlots de chaleur urbains).

La DSP salue le travail effectué par l'agglomération de Montréal dans le cadre de l'élaboration du PSAD. Sa mise en œuvre pourra avoir des effets bénéfiques sur la santé de la population montréalaise pour des années à venir. C'est dans le but d'améliorer ce plan que la DSP l'a analysé afin de pouvoir émettre une série de recommandations qui le bonifieront, augmentant ainsi ses impacts positifs sur la santé.

SECTION 1 - TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT URBAIN

Le transport est associé à plusieurs impacts sur la santé : mis à part les traumatismes routiers causés par les accidents de la route, les émissions des véhicules (oxydes d'azote, particules respirables, gaz à effet de serre) contribuent au développement de plusieurs maladies cardiorespiratoires et aux changements climatiques. Le transport est également une source importante de bruit environnemental, associé à la gêne dans la population, une perturbation du sommeil et le développement de l'hypertension. De plus, l'utilisation du transport collectif favorise la marche et les recherches montrent que celle-ci peut agir comme facteur de protection contre les maladies chroniques comme les maladies cardiorespiratoires, le diabète, l'obésité, certains cancers sans compter divers effets bénéfiques sur la santé mentale (Kino Québec, 1999). C'est en raison de ces impacts sur la santé que la DSP de Montréal considère qu'il est essentiel que les projets mis de l'avant par le PSAD visent à réduire les volumes de circulation et à favoriser le transport collectif et actif.

Établir des cibles de réduction des volumes de circulation

Le PSAD contient plusieurs éléments qui réfèrent aux modes de transport. Dans ce contexte, il est essentiel que l'agglomération de Montréal se dote de cibles de réduction de la circulation automobile sur l'île de Montréal et de stratégies à mettre en œuvre pour les atteindre.

Prioriser à court terme la réalisation de projets de transport collectif et l'adoption d'une politique de stationnement, notamment pour le centre-ville de Montréal

Plusieurs projets de transport collectif sont mentionnés comme étant à l'étude dans le PSAD. Le transport collectif à haute capacité, ou qui s'effectue sur des circuits avec des mesures préférentielles, représente un facteur important qui influence le processus de transfert modal vers un mode de déplacement plus favorable à la santé. Certains projets sont planifiés dans une perspective de réalisation à court terme, notons, par exemple, la ligne bleue de métro et le SRB Pie-IX. La DSP appuie l'implantation à court terme de ces projets, car ils contribueront grandement à l'atteinte de l'objectif mentionné précédemment. La DSP croit aussi que l'ensemble des projets présentés à la carte 9 (p. 33) devront se réaliser le plus rapidement possible.

L'agglomération de Montréal réfère dans le PSAD à l'importance de se doter d'une politique de stationnement pour l'ensemble de l'agglomération. L'une des premières étapes de la réalisation d'une telle politique viserait le centre de Montréal. La DSP appuie cette intervention puisqu'elle a le potentiel d'optimiser les systèmes de transport et qu'elle peut contribuer à augmenter la part modale du transport collectif. En effet, une politique sur le stationnement qui comprend, entre autres, des mesures pour limiter l'offre de stationnement aux lieux bien desservis par le transport collectif et qui tient compte du coût réel

(économique, environnemental et sanitaire) des places de stationnement, contribue à réduire les déplacements en auto solo tout en maintenant la mobilité. Ceci a été confirmé dans plusieurs villes nord-américaines et européennes (CREMTL, 2014).

Miser sur les déplacements actifs et sécuritaires au centre-ville et pour les autres pôles d'activités par l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation et de restriction de volumes de circulation

L'agglomération de Montréal mentionne dans le PSAD que les deux tiers des déplacements au centre-ville s'effectuent en transport collectif en période de pointe (p. 53). Le PSAD précise aussi que l'orientation « Assurer l'accessibilité du centre-ville en tout temps », doit se réaliser par « la mise en place de mesures appropriées de transport collectif et actif ».

Un des enjeux majeurs de la mise en application de cette orientation est de permettre aux usagers des transports collectifs et actifs de se déplacer de manière sécuritaire. De manière générale, plus il y a de véhicules qui circulent à une intersection, sur une route, plus il y a de blessés de la route. Plus précisément, c'est dans l'arrondissement Ville-Marie que le nombre de véhicules-kilomètres parcourus est le plus élevé dans l'agglomération et c'est aussi dans l'arrondissement Ville-Marie que le nombre de piétons blessés est le plus élevé (Morency et coll., 2011).

C'est pourquoi la DSP croit que la mise en place de mesures visant à encourager le transport actif et collectif vers le centre-ville doit être accompagnée de mesures d'apaisement de la circulation et de restriction du volume de circulation automobile vers le centre-ville.

La réalisation d'un plan d'accessibilité de l'agglomération (p. 60) proposé dans le PSAD est une action intéressante pour améliorer l'accès aux pôles d'activité. Toutefois, bien que la complémentarité des modes de transports soit privilégiée dans le PSAD, la DSP estime qu'il faut principalement miser sur le transport collectif. En effet, le développement du transport en commun doit être prioritaire afin de diminuer les impacts sanitaires associés au transport. Plusieurs études ont démontré que le risque de décès et de blessures est beaucoup plus élevé pour les déplacements en automobile que pour les déplacements en transports collectifs. Aux États-Unis, lors d'un déplacement, les automobilistes présentent un taux de décès 23 fois plus élevé ainsi qu'un taux de blessures 5 fois plus élevé que ceux des usagers d'autobus (Beck, 2007). Mentionnons aussi les impacts bénéfiques d'une diminution des volumes de circulation et une augmentation de déplacements en transport collectif sur la qualité de l'air extérieur et l'activité physique de transport.

En s'assurant d'une augmentation appréciable de l'offre de transport en commun, l'agglomération de Montréal facilite le choix vers d'autres modes de transport durable et permet la réduction de l'usage de l'automobile sur son territoire.

Développer une planification urbaine de type TOD dans les secteurs à développer à l'est et à l'ouest de l'agglomération montréalaise

Les terrains avec un potentiel de développement urbain sont de moins en moins nombreux sur l'île de Montréal. Les derniers grands espaces disponibles pour la construction se situent principalement dans les pointes est et ouest du territoire. Présentement, la densité résidentielle et d'emplois est relativement faible pour une métropole (p. 57). Cette situation fait en sorte que l'offre de transport collectif est peu concurrentielle comparativement à celle de l'auto en solo. Puisque les derniers grands terrains à développer se retrouvent dans les pointes est et ouest de l'île, la DSP est d'avis qu'ils doivent être développés selon les principes des TOD (*Transport Oriented Development*) afin de créer des milieux de vie plus denses incluant une mixité des fonctions et une offre de transport collectif plus adéquate.

Aménager le territoire pour créer des milieux de vie agréables et sécuritaires notamment par l'adoption d'une politique de «rues complètes» et conviviales s'appliquant à l'ensemble des rues et artères

L'agglomération de Montréal reconnaît, dans le PSAD, l'importance de créer des milieux de vie dans lesquels la circulation est apaisée et le transport actif est favorisé. L'approche utilisée depuis plusieurs décennies, dans une optique de hiérarchie routière visant à canaliser la circulation de transit sur les artères, qui sont aussi des lieux de vie, est mentionné. Le PSAD réfère également à l'obligation d'implanter des aménagements qui devraient être cohérents avec l'achalandage piéton (p. 57). Ces éléments du PSAD doivent être soutenus, car ils contribuent à améliorer la santé de la population en encourageant notamment l'activité physique de transport. Ils réduisent également le risque de traumatismes routiers, surtout pour les usagers les plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes. La DSP est d'avis que cette initiative peut se concrétiser en soutenant les municipalités et des arrondissements de l'agglomération dans le développement d'une politique de «rue complète» (*Complete streets for Canada*, 2014) et conviviale qui s'appliquerait à l'ensemble des rues et artères. Une telle politique permettrait de mettre en application les bonnes pratiques qui assurent la mobilité durable et sécuritaire.

Ajouter une carte des réseaux cyclables et des rues piétonnes actuels et projetés

À plusieurs reprises, l'agglomération de Montréal fait mention dans le PSAD de l'importance de se doter d'infrastructures de transport actif qui permettent d'améliorer les quartiers en les rendant plus attrayants, conviviaux et sécuritaires pour la population. Dans le PSAD, toutefois, on ne retrouve pas de cartes qui présentent les réseaux cyclables et les rues piétonnes (actuels et projetés). La DSP considère que cette carte doit être ajoutée dans la version finale afin d'aider à la planification des infrastructures de transports actifs.

Établir un ordre de priorité des projets routiers et prévoir pour chaque projet des mécanismes de gestion des volumes de circulation

En ce qui concerne les projets routiers, plusieurs sont énumérés dans le PSAD (p. 58-59), sans indication d'un ordre de priorité ni d'échéancier pour leur réalisation. Il faudrait corriger cette lacune afin de fournir une vision plus concrète de la planification routière à venir. De plus, la DSP est d'avis que des mesures de gestion du volume de circulation automobile doivent être prévues pour chaque projet de réfection routière de manière à réduire les volumes et à sécuriser les déplacements de chacun des usagers de la route par l'implantation des mesures d'apaisement de la circulation.

Préciser la nature du projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Enfin, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est nommé dans la liste des projets routiers du PSAD. Depuis plus de 10 ans, la rue Notre-Dame fait l'objet de plusieurs propositions de projets. Il faudrait que l'agglomération précise à quel projet de modernisation de la rue Notre-Dame le PSAD fait référence afin de permettre de mieux évaluer les impacts environnementaux et sanitaires de cet important projet pour la mobilité de l'Est de Montréal vers le centre-ville. Mentionnons que la Ville de Montréal a privilégié l'option d'un projet boulevard urbain lors des audiences publiques à ce sujet.

La DSP soutient les orientations et les interventions du PSAD qui visent à créer des pôles d'activités et des milieux de vies conviviaux, complets, sécuritaires et axés sur les transports collectifs et actifs.

Toutefois, afin de contribuer à consolider les orientations du PSAD qui réfèrent au transport et à l'aménagement du territoire comme déterminants de la santé, la DSP émet les recommandations suivantes.

Transport et aménagement urbain
• Établir des cibles de réduction des volumes de circulation; • Prioriser à court terme la réalisation de projets de transport collectif et l'adoption d'une politique de stationnement, notamment pour le centre-ville de Montréal; • Miser sur les déplacements actifs et sécuritaires au centre-ville et pour les autres pôles d'activités par l'implantation des mesures d'apaisement de la circulation et de restriction de volumes de circulation; • Développer une planification urbaine de type TOD dans les secteurs à développer à l'est et à l'ouest de l'agglomération montréalaise; • Aménager le territoire pour créer des milieux de vie agréables et sécuritaires notamment par l'adoption d'une politique de «rues complètes» et conviviales s'appliquant à l'ensemble des rues et artères; • Ajouter une carte des réseaux cyclables et des rues piétonnes actuels et projetés; • Établir un ordre de priorité des projets routiers et prévoir pour chaque projet des mécanismes de gestion des volumes de circulation; • Préciser la nature du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

SECTION 2 - ACCESSIBILITÉ AUX LOGEMENTS SALUBRES, ABORDABLES ET ADAPTÉS AUX BESOINS DE LA POPULATION

Le logement : un déterminant fondamental de la santé de la population

En plus d'être une « composante essentielle de l'équilibre social, démographique et économique » comme le souligne l'agglomération de Montréal dans le PSAD, la DSP tient à préciser que **l'habitation est également un déterminant de premier plan de la santé** des individus (OMS, 2009). Les conditions associées au logement, influencent la santé des populations et ce, à plusieurs niveaux.

Prévoir des orientations, objectifs et interventions visant à améliorer la salubrité des logements

La présence dans le logement de facteurs de risque (humidité excessive, infiltration d'eau, moisissures, vermine, température ambiante inadéquate) peut avoir un impact direct sur la santé des occupants. L'effet de ces facteurs de risque est accentué par le nombre d'heures que les résidents passent chaque jour dans leur logement. En Amérique du Nord, les individus passent près de 90 % de leur temps à l'intérieur; ce qui peut représenter jusqu'à 15 ou 16 heures par jour à l'intérieur de leur logement (U.S. Environmental Protection Agency, 1996).

La DSP insiste sur l'importance d'agir sur ces facteurs de risque. La relation entre l'humidité excessive dans un logement et la survenue de maladies respiratoires, dont l'asthme et la rhinite chronique, est bien établie (Jacques et coll., 2011 ; Centre de collaboration nationale en santé environnementale, 2014). L'exposition aux coquerelles est associée au développement de l'asthme chez les enfants (Rosenstreich et coll., 1997). Les infestations de punaises de lit, une problématique qui affecte autour de 2,5 % des ménages à Montréal (DSP de Montréal, 2012), causent des problèmes dermatologiques, mais sont également associées à une perturbation du sommeil ainsi qu'à une augmentation des symptômes d'anxiété (Susser et coll., 2012). Il est à noter que les problèmes d'insalubrité dans les logements ne sont pas répartis également au sein la population. Les ménages à faible revenu ainsi que les personnes locataires y sont davantage exposés ce qui engendre des inégalités sociales de santé. Mentionnons en terminant que la Ville de Montréal a rendu public tout récemment son Plan d'action 2014-2017 sur la lutte à l'insalubrité des logements.

Malgré l'importance de l'enjeu de la salubrité des logements pour la qualité de vie et la santé, l'agglomération de Montréal ne prévoit pas d'objectif ou d'intervention à ce sujet dans le PSAD. En conséquence, la DSP croit qu'il est nécessaire que cette problématique soit abordée par le SAD.

Des logements abordables

L'abordabilité des logements est un autre facteur qui affecte la santé et qui accentue les inégalités sociales de santé. Des coûts d'habitation trop élevés (loyer, chauffage, électricité) limitent la capacité des ménages à combler d'autres besoins essentiels pour se maintenir en santé dont ceux associés à l'alimentation ainsi qu'aux soins de santé (Thomson et coll., 2003; Aderson et coll., 2003; Lipman, 2005).

L'abordabilité de l'habitation est une notion beaucoup plus large que celle de l'accès à la propriété, elle implique notamment la capacité de se loger à un prix abordable, tant pour les personnes qui sont propriétaires que pour celles qui sont locataires. L'inabordabilité du logement est souvent définie comme suit : consacrer plus de 30 % du revenu du ménage au coût du logement (Pollack et coll., 2010). Or, à Montréal, 40 % des ménages qui sont locataires sont dans cette catégorie (ENM, 2011). Les personnes ayant un faible niveau de revenu sont plus à risque de rencontrer des problèmes de santé liés à l'abordabilité du logement et d'habiter dans des logements insalubres (Evans & Kantrowitz, 2002). Le stress financier qu'engendrent les difficultés d'accès à une habitation abordable est associé à une moins bonne santé en général des personnes concernées (Pollack et coll., 2010). Les coûts de logement élevés, pour les ménages à faible revenu, affectent leur capacité à répondre à d'autres besoins essentiels tel que l'achat de nourriture, les frais de transport, les services publics (notamment le chauffage) et certains frais de santé (Thomson et coll., 2003; Aderson et coll., 2003). De plus, le fait de consacrer plus de 30 % du revenu familial aux coûts du logement est associé à une incidence plus élevée d'insécurité alimentaire et de retard de croissance chez les enfants (Meyers et coll., 1995). Ces ménages sont plus susceptibles d'être exposés à l'insalubrité, étant contraints de vivre dans des logements de moindre qualité globale (nécessité de réparations majeures, température ambiante inadéquate, etc.). Le surpeuplement du logement, phénomène étroitement lié à l'abordabilité, est également associé à des problèmes de santé physique (infections respiratoires) et mentale (stress quotidien) (Rohe, 2006).

Comme le souligne l'agglomération de Montréal dans le PSAD, une importante portion de la population montréalaise vit dans la pauvreté. Cependant, l'offre de logements sociaux demeure encore insuffisante pour répondre aux besoins d'habitation des ménages à faible revenu. En 2011, les logements sociaux ne représentent que 6,7 % des 849 445 logements occupés dans l'agglomération de Montréal (Ville de Montréal, 2013). La liste de 22 000 ménages en attente pour obtenir une place dans une habitation à loyer modique (HLM) démontre que l'offre ne suffit pas à la demande alors que seulement 2000 logements environ se libèrent annuellement (OMHM, 2014). De plus, ces logements sont répartis inégalement à travers l'agglomération.

Des logements adaptés aux besoins des familles

Dans une perspective de protection et de promotion de la santé de la population, la DSP est entièrement en accord avec les objectifs poursuivis par l'agglomération de Montréal qui visent à développer une offre de logements qui répond aux besoins de l'ensemble de la population et qui met l'accent sur l'importance de l'abordabilité. Plusieurs des stratégies proposées dont l'application de mécanismes réglementaires et financiers apparaissent tout à fait appropriées.

Cependant, dans le contexte actuel, la demande pour certains types de logements (deux chambres à coucher ou plus, loyers modiques) est très forte et sature l'offre. Cette situation préoccupe la DSP. Les logements de taille appropriée et à coût abordable pour une famille avec enfants sont de plus en plus rares dans le marché privé. En mai 2014, le taux d'inoccupation était de 2,7 % pour l'ensemble des unités de logements à Montréal, mais de 2,1 % pour les logements de 3 chambres à coucher et plus (SCHL, 2014). Ce manque de grands logements pour les familles avec enfants engendre une situation où près d'un ménage montréalais sur dix (9,2 %) habite un logement de taille insuffisante pour ses besoins (ENM, 2011).

Si, tel que le souligne l'agglomération de Montréal dans le PSAD, l'offre actuelle de logements de petite taille semble adéquate pour répondre aux besoins des ménages composés d'une seule personne, la DSP rappelle qu'il importe également d'augmenter la disponibilité de grands logements abordables. L'agglomération de Montréal devrait inclure dans le PSAD, les stratégies envisagées pour soutenir la construction de grands logements locatifs ou privés adaptés aux besoins des familles et à leur capacité de payer.

La DSP soutient les orientations, objectifs et interventions du PSAD qui visent à accroître l'offre de logements abordables et à stimuler la construction ou la rénovation de logements répondant aux besoins des familles avec enfants. Par contre, la DSP recommande que le SAD, une fois finalisé, contienne des orientations, objectifs et interventions visant à améliorer la salubrité des logements de l'agglomération montréalaise.

Salubrité des logements
• Inclure des orientations, objectifs et interventions visant à améliorer la salubrité des logements de l'agglomération montréalaise.

La DSP tient à préciser également qu'elle rédige actuellement un rapport sur le logement. Ce rapport, qui sera publié dans les prochains mois, inclura une série de recommandations détaillées sur les thèmes de salubrité, d'abordabilité et d'adaptation des logements aux besoins de la population.

SECTION 3 – ACCESSIBILITÉ À UNE ALIMENTATION SAINE ET AGRICULTURE URBAINE

L'alimentation est un déterminant majeur de la santé et un enjeu incontournable du développement durable. La consommation de fruits et de légumes frais est particulièrement associée à la prévention de l'obésité, des maladies cardiovasculaires et de divers types de cancer. À Montréal, seulement 40 % de la population consomment des fruits et des légumes au moins cinq fois par jour (DSP, 2013). De plus, 43 % des Montréalais n'ont pas accès à des aliments santé à distance de marche (DSP, 2012). L'importance de planifier et de soutenir des interventions qui favorisent l'accès à une saine alimentation (commerces de proximité, agriculture urbaine, production agricole locale) mérite donc une attention particulière dans le SAD de l'agglomération.

Mentionner le Plan de développement d'un système alimentaire durable et équitable (SAM 2025) dans le PSAD et intégrer les orientations et actions pertinentes

Toutefois, l'agglomération de Montréal ne mentionne pas dans le PSAD, la démarche réalisée par les leaders socioéconomiques et politiques de la collectivité montréalaise pour développer le « Plan de développement d'un système alimentaire durable et équitable de la collectivité montréalaise SAM 2025 », démarche portée par la Conférence régionale des élus de Montréal. La DSP estime que ce plan structurant qui traite de la production des aliments jusqu'à leur consommation doit influencer les interventions proposées dans le PSAD. À tout le moins, des informations sur le SAM doivent y figurer dans un encadré.

Présenter les principales orientations et interventions du Plan de développement de la zone agricole

En valorisant la remise en culture de 110 hectares de terres agricoles, l'agglomération de Montréal peut contribuer à l'atteinte de l'objectif d'augmenter de 6 % la superficie des terres cultivées sur le territoire de la CMM, tel qu'énoncé dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Il est mentionné que le Plan de développement de la zone agricole (PDZA) sera prochainement adopté. Il serait utile d'en connaître les principales orientations dans le PSAD.

Favoriser l'implantation de marchés publics locaux et de commerces de proximité en alimentation saine comme une stratégie pour favoriser un cadre de vie de qualité

Toutefois, bien que la production agricole représente un des chaînons déterminants du système alimentaire, la distribution et la vente en constitue un autre. À cet effet, les grands marchés publics, les

marchés locaux et les commerces de proximité en alimentation contribuent à l'enrichissement des milieux de vie tout en offrant à la population des produits de qualité, souvent produits localement, et devraient être identifiés comme une stratégie pour favoriser un cadre de vie de qualité dans le PSAD.

Augmenter et soutenir l'offre de jardins collectifs et communautaires et les différentes formes d'agriculture urbaine pour l'ensemble de l'agglomération

Il est mentionné dans le PSAD que les municipalités devront se doter de politiques publiques et d'outils réglementaires pour soutenir l'agriculture urbaine tout en évitant les effets négatifs de ces activités sur le voisinage. La DSP est d'avis que ceci devrait contribuer à améliorer l'accessibilité alimentaire et particulièrement aux fruits et légumes frais. Des jardins collectifs et communautaires constituent un moyen pour aider les ménages à se donner des légumes frais. Il y aurait lieu que le PSAD mentionne que l'offre de jardins collectifs et communautaires soit amplifiée et soutenue significativement ainsi que les différentes formes d'agriculture urbaine pour l'ensemble de l'agglomération.

Afin de contribuer à consolider les orientations du PSAD associées à l'agriculture et à ses impacts sur la santé, la DSP formule les recommandations suivantes.

Accessibilité à une alimentation saine et agriculture urbaine
• Mentionner le Plan de développement d'un système alimentaire durable et équitable (SAM 2025) dans le PSAD et intégrer les orientations et actions pertinentes; • Présenter les principales orientations et interventions du Plan de développement de la zone agricole (PDZA); • Favoriser l'implantation de marchés publics locaux et de commerces de proximité en alimentation saine comme une stratégie pour favoriser un cadre de vie de qualité; • Augmenter et soutenir l'offre de jardins collectifs et communautaires et les différentes formes d'agriculture urbaine pour l'ensemble de l'agglomération.

SECTION 4 - CONTRAINTES ANTHROPIQUES (RÉSULTANT DE L'ACTIVITÉ HUMAINE) RELIÉES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET AUX INDUSTRIES

Les activités réalisées par certaines entreprises situées au sein de l'agglomération de Montréal peuvent engendrer des nuisances pour la population (bruit, odeurs, poussières, etc.) et affecter la qualité de l'air. De plus, en raison de l'entreposage, de la manutention, de la production ou du transport de matières dangereuses, certaines entreprises présentent des risques industriels susceptibles d'affecter la santé de la population.

Prévoir une marge de recul suffisante aux abords d'une industrie lourde et tenir compte des zones d'impacts en lien avec les risques industriels majeurs dans les pratiques d'aménagement

Puisqu'elles réalisent des activités industrielles potentiellement à risque, des entreprises ont calculé et identifié, de manière préventive, des rayons d'impacts potentiels qui pourraient affecter la santé de la population lors d'une fuite majeure de substances chimiques. La DSP est d'avis que l'identification de ces rayons d'impacts potentiels devrait se traduire dans le SAD par la mise en place de mesures concrètes. La présence de nuisances, de contaminants de l'air extérieur ainsi que les risques industriels sont trois éléments qui doivent influencer la mise en place d'une marge de recul entre une industrie et des usages sensibles (milieu résidentiel, équipement institutionnel ou collectif, etc.).

Certaines informations importantes à propos de la présence d'industries ainsi que des nuisances, les émissions polluantes et des risques industriels qui y sont associés sont absentes de certaines sections du PSAD. La DSP croit que les sections traitant de la cohabitation des usages et des règles d'affectations devraient faire part de ces problèmes associés aux industries.

En ce qui concerne les risques industriels, le Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal travaille activement avec les comités locaux (Comité mixte municipalités-industries-citoyens de l'est de Montréal (CMMIC-EM), Comité industriel en sécurité de Lasalle (CISL) et Comité mixte arrondissement et industries de St-Laurent (CMAI)) à l'identification des rayons d'impacts potentiels, en vue d'accroître la prévention, la planification des interventions et l'établissement d'un réseau de communication efficace (ex. : mise en place d'alertes et d'avis à la population advenant une fuite majeure d'une substance chimique). La DSP est d'avis que dans le cadre d'une planification du territoire, il est essentiel de s'assurer que cet aspect est considéré compte tenu des efforts déployés pour corriger et atténuer les conséquences potentielles des accidents industriels

Prévoir des zones d'exclusion pour des bâtiments résidentiels et autres usages sensibles autour des voies ferrées, des gares de triage, des autoroutes et des voies à débit routier important et de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Voies ferrées et gares de triage

Les lignes directrices de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) recommandent :

- Que des études sonores soient effectuées pour des nouvelles constructions prévues aux abords des voies ferroviaires ou des gares de triage afin de mesurer les niveaux sonores extérieurs et calculer les niveaux sonores intérieurs;
- Des marges de recul de 300 m des gares de triage ferroviaire et de 30 m des lignes ferroviaires principales afin d'éviter les nuisances dues au bruit, aux vibrations et pour assurer le recul nécessaire pour la mise en place de mesures de sécurité (ex. : murs de protection);
- Un niveau sonore maximum de 55 dB(A) pour les aires de séjour extérieures. De plus, si les niveaux sont supérieurs à 60 dB(A), il est recommandé de mettre en place des mesures d'atténuation pour réduire le niveau sonore le plus près possible de 55 dB(A).

Par ailleurs, la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) décourage la construction dans les zones extérieures où les niveaux sonores dépassent 75 dB(A).

Dans le PSAD, les directives associées aux marges de recul de 300 m autour d'une gare de triage ou de 30 m aux abords d'une voie ferroviaire n'ont pas été retenues par l'agglomération de Montréal. Ainsi, la construction de nouveaux usages sensibles peut être envisagée aux abords des gares de triage, à moins que « le niveau sonore à l'intérieur du bâtiment (...) est supérieur à 40 dB(A) ou si le niveau sonore pour un espace de détente au sol à l'extérieur du bâtiment est supérieur à 55 dB(A). » (p. 158)

De plus, le PSAD mentionne qu'un bâtiment abritant un usage sensible à moins de 30 m d'une voie ferroviaire principale doit assurer un niveau intérieur inférieur à 40 dB(A).

Tel que mentionné dans les lignes directrices de la FCM et ACFC, la marge de recul de 300 m autour d'une gare de triage et de 30 m aux abords d'une voie ferroviaire est recommandée à la fois pour éviter les nuisances sonores et de vibration, mais également afin d'assurer une marge de sécurité. Le comité sur la sécurité du transport ferroviaire sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal a formulé une recommandation similaire dans son rapport. Ce comité mentionne que l'établissement d'une distance séparatrice entre une emprise ferroviaire et un usage jugé sensible constitue dans l'état actuel des connaissances, la mesure d'aménagement du territoire la plus efficace pouvant accompagner les mesures de sécurisation du transport ferroviaire des matières dangereuses. De plus, dans une perspective intégrée de gestion des risques et de développement du territoire, ces lignes directrices précisent que des outils d'aménagement doivent être conçus de manière à réduire les risques associés à la présence d'emprises ferroviaires.

La DSP soutient donc l'intégration, dans les pratiques d'aménagement, de la mise en place d'une marge de recul de 30 m pour les nouveaux bâtiments et les nouvelles installations à usage sensible depuis la limite des emprises ferroviaires (voies ferroviaires et gare de triage) afin de limiter les nuisances dues au bruit et assurer une marge de sécurité.

Pour les gares de triage, la DSP recommande que cette marge de recul s'étende jusqu'à 300 m. Toutefois, lorsque seule une zone d'exclusion de 30 m autour d'une gare de triage est possible, la DSP est d'avis que des mesures d'atténuation sonore doivent limiter les niveaux sonores extérieurs à 55 dB(A), niveau d'exposition à ne pas dépasser selon l'Organisation mondiale de la Santé (OMS, 2009).

Lors de l'implantation de nouveaux bâtiments à moins de 300 m des gares de triage, la DSP estime qu'une évaluation complète des risques doit être effectuée. Un plan de réponse, de gestion et de communication des risques doit également être mis en place en fonction de la gravité des risques identifiés afin d'assurer la sécurité de la population.

Autoroutes et voies à débit routier important

Les bâtiments situés à moins de 30 m de l'emprise d'une autoroute ont été identifiés, par l'agglomération de Montréal, comme pouvant être exposés à des niveaux sonores importants. En plus de ces nuisances sonores, les zones situées aux abords des voies à débit important sont également sujettes à une plus grande pollution atmosphérique attribuable à la présence de différents contaminants issus de la combustion de l'essence des voitures ou des camions. Des études démontrent que les niveaux de dioxyde d'azote (NO₂) sont plus élevés le long des grands axes routiers qu'aux mesures prises à quelques centaines de mètres de ceux-ci (Crouse et coll., 2009; Gilbert et coll., 2003). Plusieurs études font état d'effets sur la santé en lien avec la pollution causée par le trafic routier. L'OMS a classifié récemment la pollution atmosphérique comme cancérigène pour les humains (OMS, 2013). C'est en tenant compte des nuisances et effets sur la santé que le *California Air Resources Board* recommande de ne pas construire de résidences ou d'autres bâtiments à usage sensible à 150 m d'une autoroute ou d'une route à fort débit (CARB, 2005). Dans une étude effectuée pour Santé Canada, Brauer et coll. (2012) indiquent qu'à Montréal 9 % de la population réside à moins de 100 m d'axes routiers majeurs. De plus, 4,7 % des écoles dans les 10 plus grandes villes du Canada sont situées à moins de 200 m des autoroutes et Montréal détient la proportion la plus élevée à 16 % (Amram et coll., 2011).

Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Il est important de mentionner ici que le PSAD aborde le problème des impacts du bruit engendré par le trafic aérien à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Or, dans le cadre de son étude sur les impacts sanitaires associés à ce type de bruit (Smargiassi et coll., 2014), la DSP a formulé des recommandations visant à réduire l'exposition des citoyens au bruit engendré par le trafic aérien en mettant en application les recommandations de Transports Canada à ce sujet. Pour cette raison, la DSP est d'accord avec l'agglomération de Montréal lorsqu'elle affirme à la page 159 du document complémentaire que la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit régir l'occupation d'un

emplacement par des usages résidentiels ou autres usages sensibles (écoles, CPE, etc.) à l'intérieur d'une zone où le niveau de projection du bruit perçu (NEF) est supérieur à 25. Ces règles doivent préciser qu'il n'y ait pas de nouvelles constructions à l'intérieur de la zone NEF 30 et que l'isolation acoustique des nouvelles constructions à l'intérieur de la zone NEF 25 soit adéquate.

Afin d'améliorer la cohabitation avec les industries et les infrastructures de transport, la DSP formule les recommandations suivantes.

Cohabitation avec les industries : nuisances et risques industriels
• Prévoir une marge de recul suffisante aux abords d'une industrie lourde; • Tenir compte des zones d'impacts en lien avec les risques industriels majeurs dans les pratiques d'aménagement.
Zones situées aux abords des gares de triage et des voies ferroviaires
• Préciser dans le SAD qu'aucune implantation de nouveaux bâtiments à usages sensibles ne soit réalisée à moins de 30 m des voies ferroviaires et des gares de triage; • Étendre la marge de recul à 300 m pour les gares de triage ferroviaires; • Lorsque la zone d'exclusion de 30 m est appliquée mais ne peut s'étendre jusqu'à 300 m, il faut : i) prévoir des mesures d'atténuation sonore pour limiter les niveaux sonores extérieurs à 55 dB(A); ii) effectuer une évaluation complète des risques; iii) mettre en place un plan de réponse, de gestion et de communication des risques en fonction de l'importance des risques identifiés.
Zones situées en bordure des autoroutes et des voies à débit routier important
• Ajouter au SAD des mesures limitant l'établissement de nouveaux usages sensibles à moins de 150 m des autoroutes et des voies à débit routier important; • Lorsque la relocalisation d'un projet n'est pas envisageable : i) prévoir des mesures d'atténuation afin de diminuer l'exposition de la population aux polluants générés par le trafic routier (ex. : mise en place de systèmes de ventilation performants, configuration des bâtiments réduisant l'infiltration des polluants); ii) prendre des mesures pour s'assurer que les niveaux de bruit extérieurs soient inférieurs à 55 dB(A).
Zones situées en bordure de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal
• Fournir des balises aux municipalités et aux arrondissements afin de s'assurer que les règlements d'urbanisme adoptés par ceux-ci incluent les critères suivants : i) pas de nouvelles constructions pour un usage sensible à l'intérieur de la zone NEF 30; ii) isolation acoustique adéquate pour les nouvelles constructions à usage sensible à l'intérieur de la zone NEF 25.

SECTION 5 – CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET VERDISSEMENT

Prioriser les zones d’habitation les plus sujettes au phénomène d’îlot de chaleur pour les activités de plantation d’arbres

La DSP appuie la volonté de l’agglomération de Montréal de mettre en œuvre des mesures de plantation d’arbres sur les terrains de l’île de Montréal tel qu’énoncée dans la section sur « l’adaptation aux changements climatiques par la lutte contre les îlots de chaleur, le verdissement et la gestion des eaux pluviales » du PSAD (p. 43). La DSP estime toutefois nécessaire que la plantation d’arbres soit réalisée en priorité dans les secteurs de l’agglomération les plus à risque, soit les zones d’habitation plus sujettes au phénomène d’îlot de chaleur. Cette recommandation est conséquente avec le Plan d’action canopée 2012-2021 de la Direction des grands parcs et du verdissement de la Ville de Montréal, lequel précise l’importance d’agir dans les zones qui sont déficitaires du point de vue de la canopée et dans lesquelles la présence d’îlots de chaleur est plus importante.

Ajouter des mesures de lutte contre à l’herbe à poux dans le PSAD

Les changements climatiques ont prolongé la saison pollinique de l’herbe à poux et, par conséquent, la période durant laquelle les personnes allergiques à cette mauvaise herbe éprouvent des symptômes. Il est donc nécessaire d’ajouter la lutte à l’herbe à poux dans le SAD. La coupe de l’herbe à poux à deux reprises durant la saison estivale, tel que précisé dans la réglementation sur les hautes herbes, est une mesure de contrôle efficace pour réduire la concentration de pollen d’herbe à poux dans l’air. De plus, la présence d’un couvert végétal compétitif permet de réduire l’implantation de l’herbe à poux.

Prescrire la mise en application de normes d’aménagement dans les parcs de stationnement hors rue afin de réduire le phénomène des îlots de chaleur

L’agglomération de Montréal suggère d’aménager les stationnements extérieurs selon la nouvelle norme (Norme BNQ 3019-190, Lutte aux îlots de chaleur urbains - aménagement des aires de stationnement). La DSP soutient qu’il faut prescrire l’application de cette norme ou de mesures similaires pour tous les nouveaux stationnements. De plus, l’agglomération doit prévoir un mécanisme pour assurer aussi son application aux stationnements déjà construits afin que des transformations soient effectuées dans la prochaine décennie. En agissant sur ces générateurs du phénomène, il sera possible de réduire les îlots de chaleur.

Adopter des balises réglementaires dans le document complémentaire au PSAD visant à augmenter l'implantation de toits verts, blancs ou à forte réflectance lors de la réfection ou la construction de toits

Les toits plats sont des sites statiques qui génèrent de la chaleur dans un voisinage. Toutefois, l'agglomération de Montréal ne précise pas, dans le PSAD, les dispositions qui permettent aux instances municipales d'adopter un règlement sur les toits blancs ou verts. Des balises réglementaires pour l'installation de toits verts, de toits blancs ou à forte réflectance lors de la construction ainsi que de la réfection des toitures doivent être incluses dans le document complémentaire. Quelques arrondissements montréalais se sont d'ailleurs déjà dotés de ce type de réglementation. La DSP est d'avis que des règlements similaires doivent être adoptés pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal.

Afin de consolider les orientations du PSAD à propos des changements climatiques, du verdissement, des stationnements et des toits plats, la DSP formule les recommandations suivantes.

Changements climatiques, verdissement, stationnements et toits plats
• Prioriser les zones d'habitation les plus sujettes au phénomène d'îlot de chaleur dans ses activités de plantation d'arbres; • Ajouter des mesures de lutte à l'herbe à poux; • Prescrire la mise en application de normes d'aménagement dans les parcs de stationnement hors rue afin de réduire le phénomène des îlots de chaleur; • Adopter des balises réglementaires dans le document complémentaire au PSAD visant à augmenter l'implantation de toits verts, blancs ou à forte réflectance lors de la réfection ou la construction de toits.

SECTION 6 – EAU POTABLE

L'agglomération de Montréal, ne mentionne pas dans le PSAD, l'importance d'assurer une alimentation en eau potable de bonne qualité pour les résidents de Montréal.

Afin de contribuer à consolider les orientations du PSAD à propos de l'eau potable, la DSP émet la recommandation suivante.

Eau potable
• Faire état des mesures mises en place afin de préserver la qualité de l'eau potable tout en faisant le lien avec la réglementation en vigueur sur le territoire concernant l'eau potable et les prises d'eau.

SECTION 7- INDICATEURS ET MÉCANISMES DE SUIVI

Le PSAD est un document de planification composé de plusieurs volets. Or, peu de cibles y sont quantifiées (telle la réduction du volume de circulation automobile) afin de mesurer l'atteinte ou non des résultats souhaités.

Procéder au suivi de la mise en œuvre du SAD et mesurer l'atteinte des résultats escomptés constituent un défi certain. La DSP est d'avis que l'agglomération de Montréal doit bonifier sa planification en identifiant des indicateurs de performance (de réalisation, de résultats, de contexte) pour chaque axe présenté dans le PSAD. La DSP suggère d'intégrer un plan de monitoring qui permet de mesurer l'application des interventions ainsi que la progression de leurs effets dans le temps.

Les mécanismes d'information qui visent à renseigner la population ainsi que les divers partenaires de l'agglomération de Montréal sur la planification et la mise en œuvre du SAD ne sont pas formulés dans le PSAD. Le SAD suscite un grand intérêt auprès de la collectivité montréalaise compte tenu de son importance, de son impact sur la population ainsi que des enjeux qu'il soulève. La DSP soutient que des mécanismes d'information doivent être identifiés et mis en place. De même, un bilan annuel du SAD doit être réalisé et rendu public. Un comité consultatif composé de représentants élus, de représentants de la société civile ainsi que de partenaires provenant de divers milieux pourrait être formé afin de suivre l'évolution du SAD et faire des recommandations.

Afin de contribuer à consolider les orientations du PSAD, la DSP formule les recommandations suivantes concernant les indicateurs et les mécanismes de suivi du SAD à mettre en place par l'agglomération.

Indicateurs et mesures de suivi
• Identifier des indicateurs de performance et élaborer un plan de monitoring du SAD; • Mettre en place des mécanismes de partage d'information permettant à la collectivité montréalaise de suivre l'évolution du SAD; • Effectuer annuellement un bilan de la mise en œuvre du SAD et le rendre public.

CONCLUSION

La mise en œuvre du *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* est un projet d'envergure qui rejoint plusieurs objectifs visant à améliorer la santé de la population montréalaise. La DSP de Montréal croit que les recommandations émises dans le présent mémoire contribueront à améliorer ce schéma, augmentant ainsi ses impacts positifs sur la santé.

RÉFÉRENCES ET BIBLIOGRAPHIE

- Aderson, L.M., Charles, J.S., Fullilove, M.T., Scrimshaw, S.C., Fielding, J.E., Normand, J.; Task Force on Community Preventive Services. Providing affordable family housing and reducing residential segregation by income. A systematic review. *American Journal of Preventive medicine*. 2003; 24 (3): S47-S67.
- Amram, O., Abernethy, R., Brauer, M., Davies, H., Aller, R.W. Proximity of public elementary schools to major roads in Canadian urban areas. *International Journal of Health Geographics*. 2011; 10:68.
- Beck, L.F., Dellinger, A.M., O'Neil, M.E. Motor vehicle crash injury rates by mode of travel, United States: Using exposure-based methods to quantify differences. *American Journal of Epidemiology*. 2007; 166: 212–218.
- Brauer, M., Reynolds, C., Hystad, P. "Traffic-Related Air Pollution and Health: A Canadian Perspective on Scientific Evidence and Potential Exposure-Mitigation Strategies. Final report, March 1, 2012. The University of British Columbia School of Population and Public Health". Prepared for: Santé Canada: Bureau de l'eau, de l'air et des changements climatiques. 2012. 111 pages.
- California Air Resources Board (CARB). "Air quality and land use handbook: a community health perspective". California Environmental protection Agency. 2005; 60 pages.
- Centre de collaboration nationale en santé environnementale. « Effet de l'exposition aux moisissures ou à l'humidité en milieu intérieur sur la santé – révisé ». 2012.
- Complete streets for Canada; Policy and design hub for building safe and inviting streets for all; <http://completestreetsforcanada.ca/>
- Conseil régional de l'environnement de Montréal « Le stationnement un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durable ». Montréal : CREMTL. 2014.
- Crouse, D.L., Goldberg, M.S., Ross, N.A. A prediction-based approach to modelling temporal and spatial variability of traffic-related air pollution in Montreal, Canada. *Atmospheric Environment*. 2009; 43: 5075-5084.
- Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. « Étude sur l'accès aux aliments santé à Montréal. Six ans après la première étude, mêmes disparités? ». 2013.
- Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. « *Chiffres clés, Enquête TOPO* ». 2012
- Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. « Sondage Omnibus ». 2012.
- Direction de santé publique de l'agence de la santé et des services sociaux de Montréal. « Le transport, une question de santé. Rapport du directeur ». 2006.
- Gary, W.E., Kantrowitz, E. Socioeconomic status and health: the potential role of environmental risk exposure. *Annual Review of Public Health*. 2002; 23: 303-331.
- Gilbert, N.L., Woodhouse, S., Stieba, D.M., Brook, J.R. Ambient nitrogen dioxide and distance from a major highway. *The Science of the Total Environment*. 2003; 312: 43–46.
- HEI Panel on the Health Effects of Traffic-Related Air Pollution. "Traffic-Related Air Pollution: A Critical Review of the Literature on Emissions, Exposure, and Health Effects". Health Effects Institute, Special Report 17. Boston, MA. 2010.
- Jacques, L., Plante, C., Goudreau, S., Deger, L., Fournier, M., Smargiassi, A., Perron, S., Thivierge, R.L. « Étude sur la santé respiratoire des enfants montréalais de 6 mois à 12 ans ». Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2011.
- Lipman, B. Something's Gotta Give : Working families and the Cost of Housing. New Century Housing. Washington : Center for Housing Policy. 2005; 5(2).

- Meyers, A., Frank, D.A., Roos, N., Peterson, K.E., Casey, V.A., Cupples, A., Levenson, S.M. Housing subsidies and pediatric undernutrition. *Arch Pediatr Adolesc Med.* 1995; 149: 1079-1084.
- Meyers, A., Cutts, D., Frank, D.A., Levenson, S., Skalicky, A., Heeren, T., Cook, J., Berkowitz, C., Black, M., Casey, P., Zaldivar, N. Subsidized Housing and Children's Nutritional Status Data From a Multisite Surveillance Study. *Arch Pediatr Adolesc Med.* 2005; 159: 551-556.
- Morency, P., Gauvin, L., Tessier, F., Miranda-Moreno, L., Cloutier, M.S., Morency, C. Analyses désagrégée des facteurs environnementaux associées au nombre d'enfants blessés par un véhicule à moteur en milieu urbain. *Cahier de géographie du Québec.* 2011; 55(156): 450-468.
- Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM). Analyse, classement de la demande et délais d'attente», <http://www.omhm.qc.ca/analyse-classement-de-la-demande-dela-is-attente>
- Organisation Mondiale de la santé (OMS). « Commission des déterminants sociaux de la santé- Rapport final ». Genève : OMS. 2009. p. 64-66
- Organisation Mondiale de la santé (OMS). « Night noise guidelines for Europe”. Disponible au: www.euro.who.int. 2009; 184 p.
- Organisation Mondiale de la santé (OMS). « La pollution atmosphérique une des premières causes environnementales de décès par cancer, selon le CIRC (Centre international de recherche sur le cancer) ». Disponible au http://www.iarc.fr/fr/media-centre/pr/2013/pdfs/pr221_F.pdf. 2013. Communiqué de presse No. 221.
- Pollack, C.E., Griffin, B.A., Lynch, J. Housing Affordability and Health Among Homeowners and Renters. *American Journal of Preventive Medicine.* 2010; 39(6): 515-521.
- Rohe, W.M. The Response to Density in Residential Settings: The Mediating Effects of Social and Personal Variables. *Journal of Applied Social Psychology.* 2006; 2(4): 292-303.
- Rosenstreich, D.L., Eggleston, P., Kattan, M., Baker, D., Slavin, R.G., Gergen, P., Mitchell, H., McNiff-Mortimer, K., Lynn, H., Ownby, D., Malveaux, F. The role of cockroach allergy and exposure to cockroach allergen in causing morbidity among inner-city children with asthma. *NEJM.* 1997; 336(19): 1356-63.
- SCHL. « Taux d'inoccupation et disponibilité des immeubles en bandes et appartements locatifs d'initiative privée de trois logements et plus. Statistiques sur le marché locative ». 2014; p.30 & 36.
- Smargiassi, A., Plante, C., Perron, S., Tétreault L.F. Goudreau, S., King, N. « Avis de santé publique sur les risques sanitaires associés au bruit des mouvements aériens à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau ». Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2014
- Statistiques Canada. « Enquête nationale sur les ménages ». 2011.
- Susser, S.R., Perron, S., Fournier, M., Jacques, L., Denis, G., Tessier, F., Roberge, P. Mental health effects from urban bedbug infestation (*Cimex lectularius* L.): a cross-sectional study. *BMJ Open.* 2012; 2(5): e000838.
- Thomson, H., Petticrew, M., Douglas, M. 2003. Health impact assesment of housing improvements : incorporating research evidence. *Journal of Epidemiology Community Health.* 2003; 57(1): 526-530.
- U.S. Environmental Protection Agency. “National Human Activity Pattern Survey”. 1996.
- Ville de Montréal. « Répartition 2013 des logements sociaux et communautaires sur l'île de Montréal. Faits saillants et tableaux, données à jour 31 décembre 2012 ». Direction de l'urbanisme et du développement économique. 2003; p.3
- Ville de Montréal, en collaboration avec les municipalités reconstituées et les arrondissements. « Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (document de travail) ». 2014.

**Agence de la santé
et des services sociaux
de Montréal**

Québec 