



Agence de la santé et des services sociaux de Montréal

## Développement urbain et santé

Mémoire sur le Plan de développement de Montréal







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

Mémoire sur le Plan de développement de Montréal

*Sophie Paquin*  
*François Thérien*

2013



Agence de la santé  
et des services sociaux  
de Montréal

Québec 

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](http://www.santepub-mtl.qc.ca)

Recherche et rédaction  
Sophie Paquin  
François Thérien

Collaboration  
Norman King

Révision linguistique  
Lynda Sauvé

Mise en page  
Marie-Claude Godin

Réalisé sous la direction de  
Louis Drouin, responsable du secteur EUS

© Direction de santé publique  
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2013)  
Tous droits réservés

ISBN 978-2-89673-309-5 (version imprimée)  
ISBN 978-2-89673-310-1 (version PDF)  
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013  
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2013

Prix : 8 \$

## Mot du directeur

---

Les villes jouent un rôle des plus importants dans la vie des collectivités. Montréal n'échappe pas à la règle : par ses interventions en transport, en habitation, en sports et loisirs, en culture, par son soutien à la vie économique, par sa gestion de l'environnement et de la sécurité publique, la Ville façonne le milieu de vie de la population.

Par son Plan de développement, Montréal entend se doter d'une vision claire de ce qu'elle veut être dans 20 ans. Ainsi, la Ville détermine des orientations pour guider son parcours, tant par ses actions directes que par la mobilisation de ses partenaires sociaux.

Le Plan de développement de Montréal est donc, en principe, un document structurant qui servira de cadre de référence au Schéma d'aménagement de l'agglomération ainsi qu'à la révision du Plan d'urbanisme.

Le développement de Montréal est un objet d'intérêt pour la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal car l'environnement urbain dans ses multiples dimensions est un déterminant de la santé et du bien-être de la population. C'est en vertu du mandat que le législateur lui a confié que le directeur de santé publique participe à la démarche de consultation sur le Plan de développement de Montréal.

Montréal possède des atouts remarquables qu'il faut protéger et développer pour construire une ville génératrice de santé et de bien-être. Il reste du travail à faire et en particulier, deux défis à relever : arrêter la progression des maladies chroniques et réduire les inégalités sociales de santé. Le Plan de développement de Montréal pourrait tracer la voie permettant à Montréal de réussir sur ces deux fronts.

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

---

Le Plan de développement de Montréal (PDM) s'appuie sur des principes qui rejoignent la vision de la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal pour un environnement urbain favorable à la santé et au bien-être. Il a le mérite de proposer quelques objectifs et cibles quantifiés, de viser la création d'environnements facilitant l'adoption d'un mode de vie physiquement actif et d'affirmer une volonté de réduire les inégalités sociales.

Le PDM gagnerait cependant à insister davantage sur les stratégies de développement économique pouvant améliorer la prospérité générale et un meilleur accès à des emplois rémunérateurs. La Ville devrait aussi intégrer l'accès à l'alimentation saine à distance de marche, dans le PDM, développer une vision élargie pour s'attaquer à la pollution atmosphérique et sonore et agir efficacement en matière de risques technologiques. Enfin, le PDM devrait inclure un objectif précis de réduction des accidents de la route et préciser les stratégies d'interventions pour la sécurisation des intersections et l'apaisement de la circulation.

La vision décrite dans le PDM doit parvenir à se réaliser concrètement. Pour y arriver, la Ville devra entre autres mobiliser ses partenaires et obtenir le financement nécessaire de la part des gouvernements supérieurs. Il sera également important qu'elle consulte et informe périodiquement la population sur les moyens de mise en œuvre. De plus, il faudrait qu'elle se dote d'un mécanisme de suivi avec indicateurs chiffrés et diffusés à la population pour mesurer le chemin parcouru.



## Table des matières

---

<b>MOT DU DIRECTEUR .....</b>	<b>I</b>
<b>RÉSUMÉ.....</b>	<b>III</b>
<b>INTRODUCTION : UNE PERSPECTIVE DE SANTÉ PUBLIQUE SUR LA VILLE .....</b>	<b>1</b>
<b>DÉVELOPPEMENT : COMMENT, POURQUOI, POUR QUI?.....</b>	<b>3</b>
UNE VISION PORTEUSE DE SANTÉ.....	3
QUELQUES OBJECTIFS ET CIBLES QUANTIFIÉS .....	4
UNE VOLONTÉ AFFICHÉE DE METTRE EN ŒUVRE DES STRATÉGIES INTÉGRÉES.....	4
DES ENVIRONNEMENTS URBAINS FAVORABLES AU MODE DE VIE PHYSIQUEMENT ACTIF .....	4
UNE VOLONTÉ DE CONSOLIDER UNE VILLE INCLUSIVE.....	5
<b>LIMITES .....</b>	<b>7</b>
ACCENTUER LE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE .....	7
INTÉGRER L'ACCÈS À L'ALIMENTATION SAINES À DISTANCE DE MARCHÉ DANS LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL.....	7
CONCILIER HABITATION ABORDABLE POUR LES FAMILLES, DENSIFICATION À ÉCHELLE HUMAINE ET RENTABILITÉ FONCIÈRE.....	8
INTENSIFIER L'ACTION VISANT LA SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE.....	9
<b>INCARNER LA VISION : CONDITIONS DE RÉALISATION .....</b>	<b>11</b>
<b>CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>13</b>
<b>RÉFÉRENCES.....</b>	<b>15</b>



## **Introduction : une perspective de santé publique sur la ville**

---

La Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (DSP) œuvre depuis plusieurs années sur les liens entre les attributs de l'environnement urbain et la santé. Ce travail s'inscrit dans le cadre d'une vision plus large sur les caractéristiques d'une ville et des quartiers favorables à la santé et au bien-être de ses citoyens et citoyennes. Ainsi, la DSP contribue à l'émergence, dans la région montréalaise, d'un milieu urbain dans lequel la santé et la qualité de vie des collectivités locales sont optimales. De façon plus spécifique, la DSP vise un environnement urbain offrant les caractéristiques suivantes :

- l'air est de bonne qualité, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments;
- les logements sont accessibles, abordables, adaptés, sains et sécuritaires, et tiennent compte des besoins des personnes en situation de précarité;
- l'aménagement urbain favorise les déplacements à pied et à vélo de façon sécuritaire, permettant aux citoyens et citoyennes d'être physiquement actifs;
- le réseau des transports collectifs est bien développé, accessible et abordable, et il permet de se déplacer sans avoir recours à l'automobile;
- l'aménagement urbain favorise la mixité sociale, la mixité des fonctions (résidentielle, commerciale et professionnelle) et les services de proximité dans un voisinage convivial;
- les droits humains fondamentaux sont respectés par la collectivité;
- l'accès aux services de santé est équitable et optimal pour tous;
- la participation sociale de tous et toutes est activement favorisée;
- le système alimentaire est équitable et de qualité;
- les écoles sont ouvertes sur la communauté;
- les espaces publics et collectifs sont aménagés de sorte que les personnes se sentent en sécurité et que leur occupation soit partagée par tous;
- les citoyens et les citoyennes sont partie prenante aux décisions qui les concernent;
- les espaces verts sont présents dans tous les quartiers;
- les industries, les institutions et les commerces ont implanté des programmes de gestion environnementale;
- les énergies propres sont valorisées.

Cette vision, basée sur la littérature scientifique et les bonnes pratiques, décrit les caractéristiques d'une ville génératrice de santé et de bien-être pour sa population. C'est aussi le cadre de référence qui servira de base pour commenter le Plan de développement de Montréal (PDM).



## **Développement : comment, pourquoi, pour qui?**

---

Les principes de développement énoncés dans le PDM rejoignent pour l'essentiel les éléments liés à la vision mise de l'avant par la DSP. Ces principes d'aménagement sur lesquels la Ville entend s'appuyer pour planifier son développement des deux prochaines décennies dessinent un environnement urbain avec un milieu physique et social de qualité. Faire de ces principes le fondement de l'action rappelle que le développement doit d'abord servir l'ensemble des citoyens et des citoyennes et leur permettre de se réaliser pleinement. Cela implique la recherche de la santé et du bien-être pour tous.

Le document « Demain Montréal » propose avec raison une stratégie de développement misant sur les nombreux atouts de Montréal qui doivent être protégés (ville inclusive, vitalité culturelle, transition réussie à la nouvelle économie, bon système de transport collectif, milieux naturels significatifs, etc.).

Il reste cependant du chemin à parcourir pour optimiser la santé et le bien-être de la population et en particulier des groupes vulnérables. Par exemple, il serait souhaitable de :

- augmenter la prospérité de la population de Montréal et, en particulier, viser l'amélioration du revenu pour 22 % des citoyens et des citoyennes qui sont sous le seuil de faible revenu par le développement de l'emploi et l'amélioration de l'employabilité pour que plus de gens aient accès à des postes plus rémunérateurs;
- améliorer le niveau et la qualité de vie de tous par un meilleur accès aux biens et services publics en sports, loisirs et culture;
- améliorer la qualité des logements et les rendre abordables, en particulier pour les jeunes familles;
- accroître l'étendue et la qualité des infrastructures piétonnières et cyclables;
- augmenter l'offre de service en transport collectif;
- réduire et apaiser la circulation automobile (moins de traumatismes, moins de sédentarité, meilleure qualité de l'air).

Fort des atouts qui caractérisent Montréal aujourd'hui, le PDM offre l'occasion d'aller plus loin et d'agir sur ces problématiques afin de réaliser pleinement le potentiel de santé et bien-être que Montréal est en mesure d'offrir à ces citoyens et citoyennes.

### **Une vision porteuse de santé**

Le PDM comporte beaucoup d'éléments porteurs de progrès pour Montréal et de qualité de vie pour ses habitants. La vision du Plan de développement reprend l'ensemble des principes associé à une ville en santé. Conséquemment, le PDM propose des orientations visant à promouvoir la santé de la population de Montréal.

## **Quelques objectifs et cibles quantifiés**

Plusieurs objectifs chiffrés, dont la plupart émanent de politiques déjà adoptées par la Ville sont précisés. À cet effet, les cibles pour le transport collectif sont intéressantes : hausser pour les résidants de l'île de Montréal d'ici 2020 la part des déplacements en transports collectif et actif à 55 %, à la pointe du matin. Cette cible contribue au développement d'un mode de vie physiquement actif et à l'atteinte de l'objectif montréalais de réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre.

## **Une volonté affichée de mettre en œuvre des stratégies intégrées**

Le plan propose plusieurs stratégies globales pour réaliser cette vision. Le défi sera entre autres d'élaborer des plans de mise en œuvre harmonisés avec cette vision et cohérents entre eux. L'exemple du transport et du développement durable est souvent éclairant sur les difficultés d'intégration cohérente. Par exemple, une entreprise ou un projet exemplaire au plan environnemental mais qui serait difficilement accessible par transport collectif ou actif pourrait avoir un bilan nul, voire même négatif, pour sa contribution au développement durable.

La volonté de mettre en place des stratégies d'intervention coordonnées entre les différents services pour optimiser les travaux d'infrastructures, d'aménagement du domaine public et des activités urbaines en pourtour est une stratégie qui permettra, si elle est bien appliquée, d'assurer des aménagements favorables aux usagers du transport actif et collectif.

## **Des environnements urbains favorables au mode de vie physiquement actif**

Le premier principe de développement énoncé dans le PDM évoque une ville compacte axée sur la diversité des activités urbaines et sur la proximité des lieux de résidence, d'emploi, de services et de loisirs. Ceci est une condition nécessaire pour la concrétisation des deux principes suivants, « un réseau de transport collectif performant » et « une ville aménagée pour les piétons et cyclistes ». La vision proposée par la Ville s'oriente donc d'emblée vers la création d'un environnement urbain — compact, dense, avec une mixité de fonctions et d'usages — favorable à un mode de vie physiquement actif, ce qui est amplement étayé dans les guides de bonnes pratiques en aménagement et transport (ex. : Guide du MAMROT).

En plus de promouvoir l'activité physique de transport, le PDM exprime aussi l'intention de la Ville de faciliter la pratique d'activités physiques de loisir en améliorant l'offre d'équipements collectifs municipaux dont certains sont dans un état de désuétude. Cette mesure, qui rejoint une des recommandations de la Commission permanente sur la culture, le patrimoine et les sports dans son rapport sur Montréal physiquement active, favorisera l'augmentation du niveau d'activité physique. De plus, en réduisant les disparités entre arrondissements et en facilitant l'accès à toute la population, elle contribuera à réduire les inégalités sociales pour la pratique de loisirs actifs. L'intention de la Ville en matière d'équipements de sports et loisirs est accompagnée d'un engagement financier de 166,3M\$ au Plan triennal d'immobilisation 2013-2015.

## **Une volonté de consolider une ville inclusive**

La Ville affirme sa volonté d'« assurer un suivi attentif des secteurs plus défavorisés » (p.21) (notamment au plan du logement), voire même de prioriser l'intervention dans les secteurs défavorisés par l'approche territoriale intégrée soutenue par le gouvernement du Québec dans son Plan d'action pour la solidarité et l'inclusion sociale. La volonté de la Ville de prendre en compte la réduction des inégalités sociales dans sa vision de développement correspond aux priorités de la DSP de Montréal, car ces inégalités sont un déterminant majeur de morbidité et de mortalité. La mise en œuvre de cette composante du PDM contribuera donc à améliorer la santé et le bien-être de la population montréalaise.

La lutte à la pauvreté menée par la Ville ne se réduit cependant pas à des actions ciblées et nommées comme telles : l'ensemble des politiques générales de la Ville en matière de développement économique, de culture, de sport et loisirs, de transport, etc., ont un effet synergique pour contrer la pauvreté et ses conséquences. Afin d'obtenir leur pleine efficacité, ces interventions publiques ne doivent pas être ciblées exclusivement sur les clientèles défavorisées (Marmot, 2012). On gagne davantage par des mesures universelles dont l'ampleur et l'intensité seraient cependant modulées en fonction du niveau de défavorisation.



## Limites

---

Selon la DSP de Montréal, le PDM comporte quelques lacunes concernant sa mise en œuvre et les impacts souhaités.

### **Accentuer le soutien au développement économique**

La création et le maintien d'emplois sur le territoire de l'île de Montréal est un enjeu à prioriser pour assurer la prospérité économique de Montréal et de ses habitants. Le PDM devrait être plus affirmatif à cet égard en s'inspirant des principes et stratégies identifiés dans la Stratégie de développement économique 2011-2017, « Montréal/Espace pour créer et réussir ».

S'il est important de créer un environnement d'affaires propice à l'essor des entreprises en attirant ou retenant des talents, l'objectif de réduction des inégalités sociales doit être intégré à la politique de développement économique. À cet effet, le travail doit se faire de concert avec d'autres partenaires (gouvernement du Québec, milieu scolaire, corporation de développement économique et communautaire, etc.) pour faciliter l'intégration socio-professionnelle de la main-d'œuvre peu qualifiée.

### **Intégrer l'accès à l'alimentation saine à distance de marche dans le Plan de développement de Montréal**

Le PDM ne comporte aucune allusion à la composante de base de la vie qu'est l'alimentation. Que l'on considère l'alimentation sous l'angle économique, culturel, environnemental ou de la santé, les activités qui en découlent ne peuvent plus être exclues de l'agenda des municipalités. De nombreuses interventions en cours à Montréal peuvent être greffées au PDM. Mentionnons à titre d'exemple :

- *le Plan de développement d'un système alimentaire équitable et durable par la collectivité montréalaise* : prévu pour décembre 2013, ce plan propose, sous le principe directeur « d'une saine alimentation de proximité pour tous », d'encourager l'innovation, de mettre la culture alimentaire en évidence, de réduire l'empreinte écologique et le gaspillage. La Conférence régionale des élus pilote le dossier et la DSP est un partenaire actif de ce plan, avec d'autres instances régionales;
- *le Comité de travail permanent en agriculture urbaine* : sous l'égide de la Ville de Montréal, le comité a été récemment mis sur pied, pour donner suite aux recommandations issues de la consultation publique sur le développement de l'agriculture urbaine tenue au cours de l'année 2012. Le potentiel des diverses formes d'agriculture urbaine (jardins collectifs, communautaires, individuels, sur balcon, sur les toits, en serre, etc.) soulève beaucoup d'intérêt car il s'agit d'un moyen efficace pour améliorer l'accès aux aliments sains;
- *le plan de développement de la zone agricole* : ce plan est en élaboration par la Division des Grands Parcs de Montréal;
- *l'élaboration d'une grappe industrielle bioalimentaire* : formation d'un consortium de représentants de divers secteurs de l'industrie bioalimentaire pour valoriser son développement à Montréal.

Plusieurs études de la DSP ont mis en lumière les inégalités sociales liées à l'alimentation à Montréal. Ces études ont inspiré le développement d'initiatives locales pour améliorer l'accès aux aliments santé, particulièrement dans les secteurs défavorisés et mal desservis. Le succès de ces initiatives, comme l'a démontré une recherche évaluative (Gaudet et coll., 2013), dépend de la disponibilité d'un soutien à long terme, au plan financier comme au plan des politiques publiques.

### **Concilier habitation abordable pour les familles, densification à échelle humaine et rentabilité foncière**

Dans le PDM, la Ville énonce clairement sa volonté de favoriser le développement de logements abordables sur son territoire, entre autres pour les familles avec enfants. Toutefois, le PDM reconnaît que le logement abordable pour les familles est un défi de taille d'autant plus que les outils dont on dispose actuellement semblent insuffisants : « l'intégration de logements familiaux, notamment dans les projets urbains, demande à être encouragée et appuyée, ce qui dépasse la capacité des programmes existants » (PDM 2013: 64). Parallèlement à cette mention de logement abordable pour les familles, le PDM stipule que la densification résidentielle dans les projets immobiliers et l'augmentation de la rentabilité des valeurs foncières sont à favoriser. Tous ces objectifs s'appuient sur des arguments logiques qui se justifient lorsque pris séparément. Néanmoins, c'est un grand défi de concilier les objectifs de logement abordable pour les familles, de forte densification résidentielle et de rentabilité foncière, particulièrement le premier élément avec les deux autres. Diverses mesures ont été implantées en Europe pour concilier ces objectifs (Vivre en ville, 2013) et pourraient être reprises sur le territoire montréalais. Il serait donc important que la Ville mette en place des mesures en collaboration avec les intervenants publics, communautaires, coopératifs et privés afin de réaliser plusieurs projets cohérents avec les objectifs de densification à échelle humaine et de logements abordables pour les familles avec enfants. De même, le PDM pourrait s'inspirer des orientations du plan d'action *Montréal ville amie des aînés* afin de rappeler l'importance de répondre aux besoins de ce segment grandissant de la population.

### **Développer une vision élargie concernant la diminution des impacts de la pollution atmosphérique et sonore et les risques technologiques**

Les effets sanitaires de la pollution atmosphérique engendrée par les industries et le transport routier ont été bien documentés à Montréal. Une analyse de la DSP a permis de constater que les personnes âgées de 60 ans ou plus, habitant le long d'artères routières très achalandées, sont plus à risque d'être hospitalisés pour des problèmes respiratoires (Smargiassi et coll. 2005). D'autres études effectuées à travers le monde identifient également des risques pour la santé en lien avec l'exposition aux polluants du trafic routier ainsi que la proximité des résidences ou des écoles avec des autoroutes pour la population générale et pour des sous-groupes vulnérables (enfants, personnes âgées, asthmatiques) (Brunekreef, 2009; Beelen et coll. 2008).

Compte tenu des risques potentiels pour la santé publique associés aux routes à fort débit, le PDM devrait mentionner l'importance d'identifier les aires de contraintes en bordure des axes autoroutiers existants et projetés. De plus, le PDM pourrait proposer des mesures réglementaires élaborées dans les stratégies utilisées en urbanisme, telles des aires de contrainte autour des nouvelles autoroutes afin d'éviter l'implantation

d'équipements utilisés par la population vulnérable (hôpitaux, écoles, résidences pour personnes âgées, garderies, etc.) et proposer des mesures de mitigation efficaces.

Comme dans le cas des autoroutes, une zone tampon limitant le développement résidentiel autour des voies ferrées, des industries émettrices de polluants atmosphériques et des zones à forte activité industrielle pourrait être envisagée afin d'éviter l'exposition de la population aux risques et désagréments qui en découlent. Par exemple, une étude conjointe de l'INSPQ et de la DSP (Smargiassi et coll., 2009) a constaté un nombre plus élevé d'épisodes d'asthme chez les enfants habitant sous les vents d'une raffinerie située dans l'Est de Montréal.

Le PDM évoque peu les risques technologiques associés aux activités industrielles et au transport des matières dangereuses. Le PDM devrait les rappeler brièvement, prévoir la définition et la mise à jour de rayons d'impact et des moyens pour s'assurer que les risques soient évalués et communiqués à la population qui habite ou travaille dans le secteur. Plus largement, il serait souhaitable de poursuivre la réflexion sur la cohabitation entre les résidences et les autres usages du sol dont les activités représentent un risque technologique ou causent des nuisances sonores. Cette réflexion devrait inclure les moyens de prévention et de surveillance à mettre de l'avant.

Concernant les nuisances sonores, le PDM mentionne que celles-ci réduisent la qualité de vie en ville. Il est donc proposé d'isoler les activités qui génèrent du bruit et d'améliorer l'insonorisation des nouveaux bâtiments résidentiels. D'un point de vue de santé, il est établi que la pollution sonore peut avoir des impacts sur la santé, tels que causer de l'hypertension ou des perturbations du sommeil (OMS, 2011). Étant donné la complexité du problème de bruit (multiples sources et stratégies), les nuisances sonores devraient faire l'objet d'une réflexion plus étendue. Pour ce faire, la Ville de Montréal devrait mettre sur pied un comité de concertation avec ses multiples partenaires (voir action 18.1 du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, 2004).

### **Intensifier l'action visant la sécurité des usagers de la route**

Les objectifs d'augmentation de la part modale du transport actif à 18 % en 2020 et la volonté de retenir les familles à Montréal sont aussi tributaires d'une amélioration notable de la sécurité lors des déplacements actifs. Bien que le PDM mentionne l'importance des déplacements actifs sécuritaires, il gagnerait à préciser les stratégies prévues pour le concrétiser.

Il serait souhaitable que le PDM fixe des objectifs pour réduire les accidents de la route et sécuriser annuellement un nombre minimal d'intersections comme le prévoyait le Plan de transport (une cinquantaine par année). Les intersections incluant une artère sont à privilégier en raison de l'exposition aux risques associés au volume de circulation (Morency, 2013). De plus, il serait judicieux que tous les projets de réfection routière, incluant les projets locaux importants, fassent l'objet d'une réflexion quant à la pertinence de mesures d'apaisement de circulation et d'amélioration du confort et de la fonctionnalité des infrastructures piétonnes. Cette réflexion devrait faire partie intégrante de tout nouveau projet dès maintenant.



## **Incarner la vision : conditions de réalisation**

---

Comme on l'a souligné, la vision présentée dans le PDM, avec quelques ajouts et bonifications, est prometteuse pour la santé et le bien-être de la population de Montréal. Le plan ne pourra cependant tenir pleinement ses promesses qu'à certaines conditions. La Ville ne peut agir seule et elle doit donc réussir à mobiliser l'ensemble des grands acteurs socio-économiques de la collectivité montréalaise. À ce titre, l'engagement des partenaires dans le cadre des travaux ayant mené au *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015* constitue un précédent qui augure bien. Mais en même temps qu'elle sollicite l'appui de ses partenaires, la Ville devra s'assurer que toutes ses composantes — services corporatifs de la ville-centre et services des arrondissements — adhèrent sans réserve aux objectifs proposés et qu'elles comprennent clairement le rôle spécifique qu'elles auront à jouer dans l'exécution du Plan.

Également, afin de pouvoir vérifier le degré de réalisation de la vision et apporter les ajustements qui s'imposeront au fil des années, il importerait de prévoir d'ores et déjà un mécanisme de suivi avec des indicateurs chiffrés, accessibles au public. Le tableau de bord ainsi constitué serait un outil pour favoriser la participation citoyenne.

Une autre condition nécessaire pour la réalisation du PDM concerne évidemment le financement, en particulier dans deux secteurs d'une importance capitale pour la santé et le bien-être : le transport et l'habitation. En ce qui a trait au transport, l'augmentation visée de l'achalandage du transport collectif exigera des investissements considérables dans les infrastructures (y compris le matériel roulant), sans parler des besoins importants pour la simple mise à niveau des équipements existants. En matière d'habitation, le stock de logements sociaux et communautaires a besoin d'être rénové et surtout, augmenté. De plus, si on veut freiner l'exode des jeunes familles vers la banlieue, du financement additionnel sera requis pour faciliter davantage l'accès à la propriété pour cette clientèle en particulier. L'atteinte de ces objectifs (et de plusieurs autres comme la réfection des infrastructures souterraines) exigera une participation financière importante et récurrente des paliers supérieurs de gouvernement. Pour obtenir le financement souhaité de Québec et d'Ottawa, Montréal devra faire valoir son poids politique de grande métropole et présenter des dossiers étoffés, soutenus par l'ensemble de la collectivité. Elle devra aussi démontrer que le financement nécessaire est un investissement dans une collectivité qui est le moteur économique, social et culturel du Québec.



## **Conclusion et recommandations**

---

Le Plan de développement de Montréal comporte beaucoup d'éléments porteurs de progrès pour Montréal et de qualité de vie pour sa population. La vision du Plan de développement reprend l'ensemble des principes associés à une ville en santé. Comme tout bon projet, le Plan de développement peut être amélioré.

À cet effet, il serait souhaitable de s'inspirer des villes ayant développé les meilleures pratiques en matière de développement urbain. Dans cette optique, la DSP formule les recommandations suivantes :

### **Recommandations concernant la mise en œuvre du Plan :**

- Prévoir des mécanismes de suivi et d'arrimage entre la ville-centre et les arrondissements;
- S'assurer que tous les services de la ville-centre adhèrent à la vision du plan et qu'ils comprennent et acceptent le rôle spécifique qu'ils auront à jouer pour le réaliser;
- Prévoir des mécanismes permettant d'informer et de consulter la population sur la mise en œuvre du PDM.

### **Recommandations concernant le contenu du Plan.**

Le Plan de développement de Montréal devrait :

- Viser la réduction des inégalités sociales;
- S'inspirer des nombreuses initiatives en cours à Montréal en matière d'alimentation saine à distance de marche afin d'inclure au PDM des objectifs à ce sujet;
- Faciliter la mise en place de projets cohérents avec les objectifs de densification à échelle humaine et de logements abordables pour les familles avec enfants en collaboration avec les intervenants publics, communautaires et privés;
- Développer des stratégies de réduction des sources de pollution et de mise en application de mesures de mitigation;
- Élaborer une planification urbaine propice à la cohabitation sécuritaire des activités présentant des risques ou des nuisances (axes routiers, à fort débit, voies ferrées, industries émettrices de polluants) et les autres usages du sol (ex. : habitation, scolaire);
- Élargir la réflexion sur les nuisances sonores et mettre en application l'action 18.1 du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (2004) qui prévoit la mise en place d'un «comité de concertation avec le ministère des Transports du Québec ainsi qu'avec les différentes sociétés et entreprises de transport de marchandises, notamment le Canadien Pacifique et le Canadien National, la Société du port de Montréal et Aéroports de Montréal, pour limiter les nuisances sonores dans les milieux de vie résidentiels» associés aux activités de transport sur l'ensemble de l'île de Montréal.
- Préciser les grandes stratégies favorisant les déplacements actifs sécuritaires.

La DSP de Montréal offre sa collaboration à la Ville de Montréal pour la réalisation du Plan de développement de Montréal.



## Références

---

- Beelen, R. Hoek, G. Van den Brandt, PA. Goldbohm, RA. Fischer, P. Schouten, LI. Jerrett, M. Hughes, E. Armstrong, B et B Brunekreef (2008). Long-Term Effects of Traffic-Related Air Pollution on Mortality in a Dutch Cohort (NLCS-AIR Study). *Environmental Health Perspective*. 116:196–202.
- Boucher, Isabelle et Nicolas Fontaine (2011). L'aménagement et l'écomobilité, *Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable » .
- Brunekreef, B. Stewart, AW. Anderson, HR. Lai, CKW. Strachan, DP et N Pearce, (2009). Self-Reported Truck Traffic on the Street of Residence and Symptoms of Asthma and Allergic Disease: A Global Relationship in ISAAC Phase 3. ISAAC Phase 3 Study Group. *Environmental Health Perspective*. 117:1791–1798.
- Gaudet Judith. Boileau, Geneviève et Amélie Lacroix (2013). *Évaluation d'implantation et des premiers effets du Programme de soutien au développement de la sécurité alimentaire dans la région de Montréal 2008-2012*. Rapport soumis à la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.
- Marmot Review (2012) Fair society, healthy lives, Strategic review of health inequalities in England post-2010.
- Morency, Patrick . Archambault, Judith. Cloutier, Marie-Soleil . Tremblay, M. Plante, Céline et Anne Sophie Dubé (2013). *Sécurité des piétons en milieu urbain : enquête sur les aménagements routiers aux intersections*. Rapport. Montréal : Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.2013
- Organisation mondiale de la santé (2011). *Burden of disease from environmental noise*. Copenhagen: OMS Europe.
- Smargiassi A.,Berrada K., Fortier I. et coll., 2006, « Traffic intensity, dwelling value and hospital admissions for respiratory disease among the elderly in Montreal (Canada) : a case-control study », *Journal of Epidemiology and Community Health*, 60 : 507-512.
- Smargiassi, Audrey. Goldberg, MS. Plante, Céline. Fournier, Michel. Baudouin, Yves et Tom Kosatsky. (2009). Variation of daily warm season mortality as a function of micro-urban heat islands. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 63:659–664.
- Ville de Montréal, Plan d'urbanisme, novembre 2004
- Vivre en ville (2013). *Retisser la ville : réarticuler urbanisation, densification et transport collectif*. collection Outiller le Québec. Québec : Vivre en ville.



# BON DE COMMANDE

QUANTITÉ	TITRE DE LA PUBLICATION (version imprimée)	PRIX UNITAIRE (tous frais inclus)	TOTAL
	<b>Développement urbain et santé – Mémoire sur le Plan de développement de Montréal</b>	<b>8 \$</b>	
	NUMÉRO D'ISBN (version imprimée) <b>978-2-89673-309-5</b>		

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_  
No Rue App.

\_\_\_\_\_ Ville Province Code postal

Téléphone \_\_\_\_\_ Télécopieur \_\_\_\_\_

**Retourner à l'adresse suivante :**

Centre de documentation  
1301, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec) H2L 1M3

**Pour information : 514 528-2400 poste 3268  
qmspm@santepub-mtl.qc.ca**





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

**Québec** 