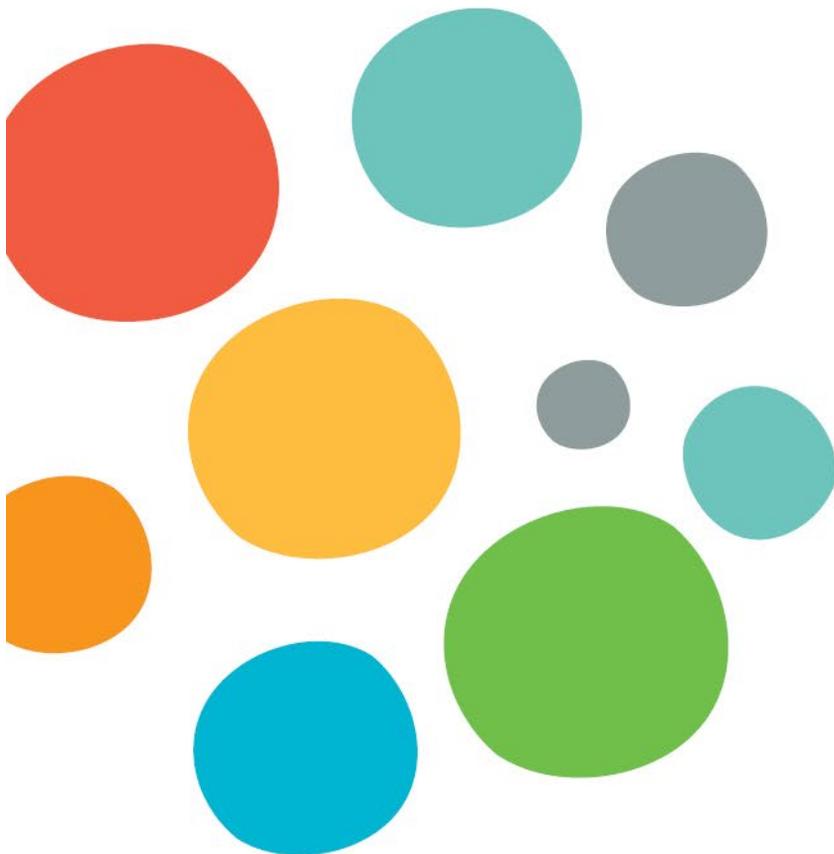


MÉMOIRE DE LA DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ (PUM)



Mémoire de la Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) dans le cadre de la consultation publique sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM)

Production de la Direction régionale de santé publique du CIUSSS
du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

Septembre 2024

1560, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 4M1
514 528-2400
<https://www.drspmtl.ca>

Coordination

Anne Pelletier
Sidonie Pénicaud

Recherche et rédaction

Alexandre Barris
Chloé Geoffroy
Sophie Goudreau
Martine Laurin
Billy Picard
Camille Roberge

Collaboration

Marie-Chantal Gélinas
Marie-Chantal Locas
Loïc Martin-Rouillard
Mireille Morin
Étienne Roy-Bisson

Révision linguistique et mise en page

Rafika Naciri

© Gouvernement du Québec, 2024
ISBN **978-2-550-98707-9** (En ligne)

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024
Bibliothèque et Archives Canada, 2024

MOT DE LA DIRECTRICE

Le législateur a confié aux directrices et directeurs 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 de la santé et ses déterminants, ainsi que d'identifier des pistes d'action pouvant contribuer à la résolution des problèmes identifiés.

La révision du Plan d'urbanisme de la ville de Montréal constitue une occasion incontournable pour intégrer les principes de santé des populations au cœur du développement de la Ville. Sa mise en œuvre a le potentiel d'exercer une influence déterminante sur la santé des populations et la réduction des inégalités sociales de santé.

Réaliser des milieux de vie complets, sécuritaires et inclusifs qui incitent à délaisser l'utilisation de l'automobile au profit du transport actif et collectif, favoriser la cohésion sociale et l'accès à des logements abordables, de qualité et adaptés aux besoins de la population, diminuer les risques pour la santé associés aux infrastructures de transport et aux industries, ainsi que mettre en place des mesures pour lutter contre les changements climatiques sont quelques-uns des éléments qui contribueront à créer des environnements et des aménagements favorables à la santé.

En tant que directrice de santé publique de Montréal, je salue la volonté exprimée par la ville de Montréal de favoriser un cadre de vie de qualité pour la population montréalaise. Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM, présenté dans le cadre de cette consultation publique, constitue une avancée significative en vue d'offrir un avenir meilleur à l'ensemble de la communauté.

La Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) souhaite que les recommandations de nos équipes de santé publique, présentées dans ce mémoire, enrichissent ce projet en intégrant des mesures concrètes pour améliorer la santé et le bien-être de l'ensemble de la population montréalaise, tout en soutenant la transition socio-écologique.

La directrice de santé publique,


Mylène Drouin, M.D, FRCP

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de la Ville de Montréal représente une occasion incontournable pour intégrer les principes de santé des populations au cœur du développement urbain. Sa mise en œuvre pourrait avoir un impact significatif sur la santé et la qualité de vie des Montréalaises et des Montréalais. La Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) souhaite que les recommandations de nos équipes de santé publique, résumées dans cette section, viennent enrichir ce projet. Ces recommandations constituent des mesures concrètes visant à promouvoir des aménagements et des environnements favorables à la santé, tout en contribuant à la réduction des inégalités sociales de santé et à la lutte contre les changements climatiques.

1. Pour l'aménagement de milieux de vie favorables à la santé :

- Offrir des milieux de vie complets et de courtes distances qui assurent un accès équitable aux principales ressources du quotidien et qui priorisent les usages sensibles et les populations en situation de vulnérabilité, incluant les populations marginalisées (objectif 2.2).
- Ajouter des cibles au PUM, en plus de celles prévues pour les bibliothèques, pour augmenter de manière significative l'offre de lieux de la vie collective en fonction des vulnérabilités locales et des besoins (objectif 6.1).
- Intégrer au PUM une cible spécifique visant l'accès à une alimentation saine et durable (objectif 6.1).
- Renforcer de manière équitable le contact avec la nature et la résilience des lieux de la vie collective en visant en priorité l'ensemble des secteurs présentant un cumul de vulnérabilités et des besoins d'augmentation de la couverture végétale (objectif 6.2).
- Mettre en place des stratégies favorisant une saine cohabitation en intégrant les populations en situation d'itinérance dans la réappropriation de l'espace public, afin de créer de véritables espaces inclusifs d'appropriation citoyenne (objectif 6.4).

2. En lien avec les réseaux de transport actif et collectif sécuritaires, conviviaux et accessibles universellement.

2.1. Transport collectif :

- Accélérer la mise en place d'une tarification sociale du transport collectif pour que les mesures tarifaires soient proportionnelles aux revenus des ménages (objectif 1.4).
- Préciser les mécanismes et les grandes étapes envisagés par la Ville pour réaliser les projets de transport collectif décrit dans la « Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard des besoins actuels » (objectif 1.6).

2.2. Transport actif :

- Ajouter au PUM une cible ambitieuse visant spécifiquement le nombre de déplacements réalisés en transport actif : marche et vélo (cible 1.1).

- Intensifier les investissements dans les infrastructures piétonnes et cyclables accessibles, conviviales et sécuritaires pour l'ensemble de la population, en adoptant une approche d'équité territoriale sur l'ensemble du territoire de la ville de Montréal, tout au long de l'année (objectif 1.1).
- Travailler de concert avec les arrondissements pour renforcer la systématisation du déploiement des mesures d'apaisement de la circulation dans l'ensemble des quartiers, en priorisant les secteurs où résident les populations les plus vulnérables, notamment autour des écoles, et intégrer ces mesures à tout projet de réaménagement de rue et de réfection routière (objectif 1.1).

3. Réallocation de l'espace de voirie consacrée aux véhicules motorisés :

- Fractionner la cible 5.1 (En 2050, au moins 30 % de l'emprise publique des rues est consacrée au transport actif et au transport collectif et aux infrastructures vertes) afin d'établir des objectifs ambitieux et distincts pour le transport actif, le transport collectif et l'espace dédié aux infrastructures vertes.
- Prévoir une cible spécifique sur la réduction de l'emprise de rues consacrée aux véhicules motorisés.

4. Logements abordables, de qualité et une sécurité résidentielle :

- Adopter au sein de la Ville de Montréal des définitions claires des concepts en habitation, notamment ceux de l'abordabilité et du logement hors marché, en tenant compte de la réalité des ménages vivant avec un faible revenu et intégrer ces définitions dans les programmes et les mesures réglementaires (objectif 3.1).
- Définir une stratégie comprenant des mécanismes concrets permettant le développement de logements hors marché qui répondent aux besoins des ménages, incluant les familles, les personnes âgées, les personnes à risque d'itinérance et les personnes avec limitations fonctionnelles en priorisant les ménages à faible revenu afin d'atteindre la cible de 20 % d'ici 2050 (objectif 3.1).
- Inclure des objectifs de mixité sociale et intergénérationnelle dans tous les quartiers, en offrant des logements et des services municipaux adaptés aux ménages moins favorisés (objectif 3.1).
- Développer des outils réglementaires et soutenir les arrondissements pour limiter la hausse des loyers et la préservation du parc de logements locatifs privés existants. Par exemple, en mettant en place des mesures visant l'encadrement de la location à court terme à des fins touristiques et récréatives (objectif 3.2).
- Optimiser les politiques sur l'entretien des bâtiments, en intégrant une grille de priorisation permettant une prise en charge rapide des situations urgentes et en s'assurant que le locataire occupant ait accès aux rapports d'inspection de son logement sans devoir faire une demande d'accès à l'information (objectif 3.3).

5. Aménagements pour lutter contre les changements climatiques :

- Prioriser les zones d'habitation les plus sujettes au phénomène d'îlot de chaleur dans les activités de plantation d'arbres et poursuivre les efforts d'augmentation de la canopée au-delà du délai prévu au Plan Climat 2030 (objectif 5.3).

- Dans les secteurs où sont planifiés les nouveaux aménagements d'espaces verts et de végétalisation, prévoir des balises qui limitent les impacts négatifs, tels que l'éco-embourgeoisement, sur les populations en situation de vulnérabilité (objectif 5.3).
- Assurer par une cible, l'accessibilité des parcs et des espaces verts présents et prévus au PUM.
- Ajouter des mesures visant à assurer une meilleure accessibilité à l'eau potable dans les infrastructures publiques (objectif 6.2).
- Inclure des incitatifs au verdissement pour les terrains vacants potentiellement contaminés en milieux urbains (objectif 9.3).

6. Réduction de l'exposition aux risques environnementaux :

- Intégrer des mécanismes d'évaluation systématique des nuisances environnementales et de l'évaluation du respect des critères établis pour l'implantation future des usages sensibles à proximité de sources de nuisances environnementales potentielles.
- Mettre en place des mesures de mitigations dans le cas où les infrastructures vertes drainantes doivent servir à la réception d'eaux combinées (pluie et usée) pour limiter l'exposition de la population à des risques à la santé (objectif 9.2).
- Pour tout projet d'aménagement ou de construction sur un site contaminé ou dont la qualité environnement des sols n'est pas connue, respecter les exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ainsi que les recommandations inscrites dans le *Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés du MELCCFP (2021)* ou dans le *Guide relatif à la construction sur le terrain d'un lieu d'élimination de matières résiduelles désaffecté du MELCCFP (2020)*, selon l'historique environnemental du site (objectif 9.3).
- Ajouter une cible visant à minimiser l'effet de barrière créé par les grandes infrastructures de transport dans le but de favoriser la santé et le bien-être des populations riveraines (objectif 10.5).
- Ne pas implanter à moins de 150 mètres des autoroutes et des infrastructures routières à fort débit de nouveaux bâtiments destinés à des populations pouvant être plus sensibles aux effets des polluants, tels les écoles, les garderies, les centres de soins, les résidences pour personnes âgées (objectif 10.5).
- Inclure des mesures de mitigation efficaces dans toutes les nouvelles constructions à usage sensible situées à moins de 150 mètres d'infrastructures routières majeures ou de réfection d'infrastructures routières majeures situées à moins 150 d'usages sensibles (objectif 10.5).
- Adopter une approche standardisée et intégrée pour l'ensemble des arrondissements, tout en reconnaissant les nuances significatives qui distinguent les zones urbaines (objectif 10.5).

Table des matières

MOT DE LA DIRECTRICE.....	III
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS.....	IV
INTRODUCTION	1
PERSPECTIVES DE SANTÉ PUBLIQUE POUR LES CIBLES ET LA MISE EN ŒUVRE DU PUM 2050	3
1. DES AMENAGEMENTS DE MILIEUX DE VIE FAVORABLES A LA SANTE.....	3
2. DES RESEAUX DE TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF SECURITAIRES, CONVIVIAUX ET ACCESSIBLES UNIVERSELLEMENT	7
3. UNE REALLOCATION DE L'ESPACE DE VOIRIE CONSACRE A L'AUTOMOBILE EN FAVEUR DU TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF.....	15
4. DES LOGEMENTS ABORDABLES, DE QUALITE ET UNE SECURITE RESIDENTIELLE	18
5. DES AMENAGEMENTS POUR LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES	23
6. UNE REDUCTION DE L'EXPOSITION AUX RISQUES ENVIRONNEMENTAUX.....	28
COLLABORATIONS ET PARTENARIATS.....	33
CONCLUSION	36
RÉFÉRENCES.....	37

INTRODUCTION

Une littérature abondante démontre que l'aménagement de l'environnement bâti, y compris les infrastructures de transport, a des impacts majeurs sur la santé de la population. Des liens multiples existent entre l'aménagement, le transport et la santé (Bergeron et Reyburn, 2010 ; DSP, 2006). En plus des effets environnementaux (bruit, pollution atmosphérique, émissions de gaz à effet de serre, etc.) et sanitaires (traumatismes routiers, maladies cardiovasculaires et respiratoires, cancers, maladies chroniques, problèmes de santé mentale, etc.), l'aménagement urbain et la mobilité contribuent également, pour la population, à améliorer ou à restreindre l'accès à des services, des environnements et des activités favorables à la santé, incluant l'accès à des logements abordables et de qualité. Par conséquent, ces aménagements peuvent atténuer ou exacerber les inégalités sociales de santé, avec des écarts d'espérance de vie notables entre différents territoires de l'île de Montréal (DSP, 2011).

La révision du Plan d'urbanisme de la ville de Montréal représente une initiative mobilisatrice et fortement attendue, qui pourrait engendrer des répercussions considérables sur l'avenir des communautés. Il s'agit du troisième exercice de ce type à la Ville de Montréal, le dernier Plan d'urbanisme datant de 2004. Les trois principes directeurs ayant guidé son élaboration sont la transition écologique et la biodiversité, la santé urbaine et la sécurité, ainsi que l'équité sociale et territoriale. C'est principalement lors de cette étape que la Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) s'est vu offrir une occasion de collaborer avec la Ville de Montréal pour promouvoir des aménagements et des environnements favorables à la santé qui contribuent à la réduction des inégalités sociales de santé ainsi qu'à la lutte aux changements climatiques.

La DRSP, en raison des rôles et des responsabilités qui lui incombent, a pour mission de favoriser la santé globale de la population montréalaise et de réduire les inégalités sociales de santé, notamment en ce qui a trait à l'adoption de saines habitudes de vie, aux transports actifs et collectifs, à l'exposition aux risques environnementaux, aux verdissements urbains ainsi qu'à la lutte aux changements climatiques. En vertu de la Loi sur la santé publique, la DRSP élabore, met en œuvre, évalue et met à jour un plan d'action régional intégré de santé publique (PARI) afin de répondre à ses responsabilités. Dans cette optique, la DRSP tient à souligner la cohérence des orientations contenues dans le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) avec plusieurs objectifs du PARI 2022-2025. De plus, dans son rapport annuel 2024 consacré au développement des enfants, la Directrice de la santé publique souligne les multiples bénéfices que les aménagements urbains de qualité peuvent avoir sur la santé des enfants (DRSP, à paraître).

Dans les années à venir, Montréal devra faire face à de nombreux enjeux et défis : forte croissance démographique, vieillissement accéléré de la population (les personnes âgées de 65 ans et plus constitueront le quart de la population montréalaise en 2031), exposition plus fréquente à des aléas climatiques, etc. La mise en œuvre du PUM, notamment la réalisation des réseaux de transport collectif et actif, devra s'accompagner d'un plan d'action rigoureux et détaillé pour garantir son exécution et favoriser l'adhésion des partenaires publics et privés à cette démarche. Les arrondissements joueront un rôle essentiel en tant que responsables de la mise en œuvre à l'échelle locale. À ce titre, ils seront invités à élaborer des Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM) incluant les objectifs et mesures définis dans le PUM, en plus de refléter les principes directeurs qui ont guidé son élaboration.

La DRSP salue avec enthousiasme le travail effectué par la Ville de Montréal dans le cadre de la révision complète de son Plan d'urbanisme. Les commentaires et recommandations contenus dans ce mémoire s'appliquent à la fois aux orientations de portée générale applicables à l'ensemble du territoire qu'aux secteurs présentant des opportunités en matière d'aménagement et de mobilité.

Enfin, la DRSP souhaite profiter de l'occasion pour rappeler que la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports, axée sur le développement urbain de proximité, est essentielle pour accroître l'utilisation des modes de transport actifs et collectifs et soutenir la transition socio-écologique, dans un contexte favorisant la cohésion sociale, la participation citoyenne et l'équité en matière de santé. De plus, l'intégration de principes d'accessibilité universelle et de mesures d'adaptation aux changements climatiques est cruciale, car elle permet d'assurer un développement urbain en harmonie avec le maintien et l'amélioration de l'état de santé de la population. Enfin, l'identification de priorités d'intervention qui tiennent compte des secteurs présentant un cumul de vulnérabilités pourra engendrer des effets bénéfiques durables sur la santé de la population montréalaise. C'est précisément sur ces enjeux que reposent les recommandations formulées dans ce mémoire.

PERSPECTIVES DE SANTÉ PUBLIQUE POUR LES CIBLES ET LA MISE EN ŒUVRE DU PUM 2050

1. Des aménagements de milieux de vie favorables à la santé

L'aménagement de milieux de vie favorables à la santé réfère aux notions de densité, de mixité et de compacité qui permettent de créer des milieux de vie complets et, entre autres, d'assurer l'accessibilité aux commerces et services, aux équipements collectifs et aux espaces publics ainsi qu'à une alimentation saine et durable (Labesse et coll., 2021). On mesure généralement l'accessibilité par la distance et le temps de déplacement, ainsi que dans la distribution des opportunités, en particulier envers les populations en situation de vulnérabilité (Boschmann et Kwan, 2008). La notion d'accessibilité permet non seulement d'influencer positivement la santé et la qualité de vie des individus, mais aussi de favoriser le sentiment de sécurité, la cohésion sociale de même que l'accès à un emploi, aux commerces de proximité et aux services publics (Labesse et coll., 2022).

En intégrant des aménagements favorables à la santé dans tous les quartiers montréalais, il est possible de réduire les inégalités sociales qui pourraient entraîner des effets négatifs sur la santé des populations déjà vulnérables (Barton et Tsourou, 2004). En permettant à tous les Montréalais et Montréalaises de vivre dans des environnements sains et sécuritaires, et en leur assurant l'accès aux ressources du quotidien à distance de marche, il est possible de prévenir des problèmes de santé physique et mentale (ASPC, 2014). Les cibles d'accessibilité présentées dans PUM reflètent des moyennes montréalaises ; en intégrant la notion d'équité entre les territoires et les différents groupes de population, la Ville contribuera à réduire les inégalités sociales et territoriales de santé.

La DRSP salue l'ajout de cibles concrètes d'accessibilité aux principales ressources du quotidien. Ces cibles élaborées dans le PUM visent à augmenter le nombre d'individus pouvant atteindre les principales ressources du quotidien :

- En 2050, **75 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche de principales ressources du quotidien** (cible 2.2). Ce qui constitue une augmentation de 17 % par rapport à la situation actuelle 2024, qui est de 58 %.
- En 2050, **30 500 m² de nouvelles superficies de bibliothèques sont ajoutés sur le territoire afin de maintenir un accès de qualité pour au moins 70 % des Montréalaises et des Montréalais** (cible 6.1).
- En 2050, dans les secteurs d'opportunité priorisés, **Montréal se fixe un seuil de 10 m² de parcs et espaces verts par habitant accessibles publiquement et à une distance de marche de 15 minutes ou moins** (cible 6.2).

Les ressources du quotidien sont définies dans le PUM ainsi : « Ensemble des services et des équipements offerts à la population dans leur quartier permettant de répondre aux besoins courants. Les épiceries, les pharmacies, les écoles et services de garde, les équipements collectifs (culturels, sportifs et récréatifs), les ressources de santé de première ligne ainsi que les parcs sont des ressources du quotidien. » D'un point de vue de santé publique, l'accessibilité à ces ressources est essentielle pour garantir à l'ensemble de la population des conditions de vie favorables à leur épanouissement. La DRSP met de l'avant les efforts intégrés dans le PUM pour améliorer l'accès à ces ressources du quotidien.

La DRSP tient également à souligner que la priorisation des interventions en regard de l'accès à certaines ressources du quotidien intègre une perspective de réduction des inégalités sociales de santé :

- En ce qui concerne l'**accès aux équipements collectifs**, la Ville cible en priorité les populations des secteurs présentant une vulnérabilité socio-économique élevée combinée à un déficit d'accès aux équipements collectifs (Carte 2-20 Accès aux équipements collectifs et équité territoriale dans les milieux de vie).
- En ce qui concerne l'**accès aux parcs**, la Ville identifie les secteurs d'interventions prioritaires en prenant en compte la superficie de parc accessible et la densité de la population. Les secteurs aux besoins les plus importants présentent une vulnérabilité socio-économique élevée combinée à un déficit d'accès aux parcs (Carte 2-21 Accès aux parcs et équité territoriale dans les milieux de vie).
- En ce qui concerne l'**accès aux commerces d'alimentation**, la Ville identifie les secteurs à partir desquels l'accessibilité aux commerces d'alimentation complets à distance de marche est faible (Carte 2-15 Secteurs ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation en 15 minutes à pied). Ces commerces (supermarchés, épiceries, fruiteries, grandes surfaces comportant une section d'épicerie complète et marchés publics) contribuent à la santé de la population et à faciliter l'adoption de modes de vie sains ; les interventions à cet effet seront à prioriser pour les milieux de vie où la vulnérabilité socio-économique est élevée.

Enfin, toujours dans une perspective de réduction des inégalités sociales de santé, la DRSP salue l'engagement de la Ville à prioriser les interventions dans les quartiers montréalais cumulant plusieurs types de vulnérabilités. Trois mesures sont inscrites au chapitre 7 du PUM à cet effet :

- Prioriser l'utilisation de leviers municipaux dans les secteurs vulnérables et prioritaires, notamment via les **Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM)**.
- Élargir l'approche des **Quartiers inclusifs et résilients (QIR)** à tout le territoire à partir de 2026, en intégrant l'indice d'équité des milieux de vie pour la priorisation des interventions.
- Renforcer les **collaborations** et développer des **partenariats** avec les différents partenaires publics, communautaires et privés pour **bonifier et développer l'offre**, notamment en matière d'équipements scolaires, de services de garde et d'infrastructures communautaires, avec une attention particulière dans les secteurs aux besoins élevés et très élevés (Carte 2-20 – Accès aux équipements collectifs et équité territoriale dans les milieux de vie), ainsi que dans les secteurs d'opportunités prioritaires, selon l'approche des QIR.

Pistes d'action pour bonifier certains objectifs présentés dans le PUM :

L'objectif visant à favoriser une intensification urbaine adaptée au contexte en consolidant les ressources du quotidien (2,2) est accompagné d'une cible où 75 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien. : À cet effet, la DRSP recommande :

- **De prioriser les usages sensibles afin de garantir que les populations en situation de vulnérabilité aient accès aux principales ressources du quotidien à des distances réduites, tout en assurant des cheminements piétonniers de qualité et universellement accessibles.** La distance de 15 minutes peut ne pas être réalisable pour certains groupes de la population, tels que les personnes âgées, les enfants, les familles, ainsi que les personnes en situation de handicap ou

ayant des limitations fonctionnelles. D'où l'importance de réduire cette distance pour ces populations et d'aménager des parcours de qualité et accessibles à tous.

- **D'arrimer la distance établie de 1 km avec la planification du transport collectif, partagé et adapté.** Ces trajets nécessitent également l'intégration de ces autres modes de transport, car pour certaines personnes, ces options sont essentielles, tandis que pour d'autres, des facteurs comme le climat peuvent influencer les choix concernant le mode de transport à privilégier.

L'objectif 6.1 visant à augmenter l'offre de lieux de la vie collective en fonction des vulnérabilités locales et des besoins cible uniquement l'accès aux bibliothèques. La DRSP recommande donc :

- **De prévoir l'ajout de cibles pour d'autres lieux de la vie collective comme les chalets de parcs, les centres communautaires, les équipements scolaires, les services de garde, les infrastructures communautaires et culturelles, etc.**
- **De garantir un accès inclusif aux lieux de la vie collective à l'ensemble de la population, incluant les plus vulnérables et proposer des mesures tarifaires équitables à l'ensemble de celle-ci.**

L'objectif 6.2 visant à renforcer le contact avec la nature et la résilience des lieux de la vie collective cible uniquement les secteurs présentant des opportunités en matière d'aménagement et de mobilité. La DRSP recommande :

- **D'étendre cette cible en visant en priorité l'ensemble des secteurs présentant un cumul de vulnérabilités et des besoins d'augmentation de la couverture végétale.**

Pour l'objectif 6.4 visant à renforcer la vocation des lieux de la vie collective comme des espaces inclusifs d'appropriation citoyenne, la DRSP recommande :

- **D'intégrer les populations en situation d'itinérance dans la réappropriation de l'espace public et déployer des stratégies encourageant la saine cohabitation.**
- **De prévoir des installations qui permettent à la population générale, et en particulier aux personnes en situation d'itinérance, d'accéder à des douches et des toilettes bien entretenues et accessibles en toutes saisons afin de garantir l'accès aux gestes quotidiens de propreté et d'hygiène tout en respectant l'intimité et la dignité de chacun.e.**

Enfin, on retrouve une carte présentant les secteurs ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation en 15 minutes à pied (Carte 2-15), sans que soient élaborés des objectifs, mesures ou cibles spécifiques visant à améliorer cet accès. À titre d'exemples, et sans s'y limiter, le PUM pourrait comprendre des objectifs parmi les suivants en fonction des réalités territoriales spécifiques :

- **Assurer une cohérence entre l'emplacement des commerces d'alimentation et le réseau de transport actif et collectif.**
- **Favoriser l'accès à une alimentation saine et locale (ex. : fruiteries, petits commerces alimentaires, etc.) dans les secteurs défavorisés.**
- **Contingenter la restauration rapide et interdire son implantation dans les zones à proximité des écoles, à l'échelle de la ville de Montréal.**
- **Favoriser l'accès à des points d'approvisionnement en eau potable dans les lieux publics (ex. : fontaines d'eau, ajout de dispositifs sur des bornes-fontaines, etc.).**

- **Prévoir des espaces pour la mise en œuvre de projets visant à favoriser un système alimentaire sain et durable (ex. : marchés fermiers mobiles/saisonniers, frigos communautaires, potagers sur les terrains institutionnels, etc.)**
- **S’assurer que les nouveaux projets résidentiels d’envergure faisant l’objet d’une planification concertée (ex. : OCPM) incluent une réflexion par rapport à l’intégration de l’agriculture urbaine.**

RECOMMANDATIONS : AMÉNAGEMENT DE MILIEUX DE VIE FAVORABLES À LA SANTÉ

Objectif 2.2 Favoriser une intensification urbaine adaptée au contexte en consolidant les ressources du quotidien

- **Offrir des milieux de vie complets et de courtes distances qui assurent un accès équitable aux principales ressources du quotidien et qui priorisent les usages sensibles et les populations en situation de vulnérabilité, incluant les populations marginalisées.**

Objectif 6.1 Augmenter l’offre de lieux de la vie collective en fonction des vulnérabilités locales et des besoins

- **Ajouter des cibles au PUM, en plus de celles prévues pour les bibliothèques, pour augmenter de manière significative l’offre de lieux de la vie collective en fonction des vulnérabilités locales et des besoins.**
- **Intégrer au PUM une cible spécifique visant l’accès à une alimentation saine et durable.**

Objectif 6.2 Renforcer le contact avec la nature et la résilience des lieux de la vie collective

- **Renforcer de manière équitable le contact avec la nature et la résilience des lieux de la vie collective en visant en priorité l’ensemble des secteurs présentant un cumul de vulnérabilités et des besoins d’augmentation de la couverture végétale.**

Objectif 6.4 Renforcer la vocation des lieux de la vie collective comme des espaces inclusifs d’appropriation citoyenne

- **Mettre en place des stratégies favorisant une saine cohabitation en intégrant les populations en situation d’itinérance dans la réappropriation de l’espace public, afin de créer de véritables espaces inclusifs d’appropriation citoyenne.**

2. Des réseaux de transport actif et collectif sécuritaires, conviviaux et accessibles universellement

La problématique actuelle du développement urbain axé sur l'automobile résulte à la fois d'une planification des transports historiquement orientée sur la recherche de fluidité routière (réduction des temps de parcours, ajout de voies de circulation, etc.) et des interventions d'aménagement du territoire intégrant des biais favorables à l'utilisation de l'automobile (faible densité, ségrégation des fonctions urbaines, dispersion des activités, nombre minimal exigé pour les places de stationnement, etc.) (Michaud et Boisjoly, 2020). Les milieux de vie hérités de cette situation s'accompagnent d'une dépendance à l'automobile, ce qui constitue un enjeu majeur de santé publique, d'équité et de lutte contre les changements climatiques.

Aujourd'hui, pour l'ensemble de la population québécoise, environ 80 % des déplacements sont effectués en automobile. Cette tendance s'observe également sur le territoire du Grand-Montréal, avec une part modale de 70 % en voiture en 2018, et ce, même si on y retrouve l'offre de transport collectif la plus importante au Québec avec le métro, le train et un système d'autobus local sur l'ensemble du territoire (ARTM, 2020). D'un point de vue de santé publique, l'utilisation accrue de la voiture individuelle génère de la pollution atmosphérique, du bruit environnemental, un risque de blessures à la suite de collisions routières et nuit à la pratique d'activité physique ainsi qu'à la participation sociale. (Frumkin et coll., 2011 ; de Nazelle et coll., 2011 ; Litman, 2010).

Pollution atmosphérique :

En 2019 au Québec, le transport routier était le principal émetteur de gaz à effet de serre (MELCC, 2019). Les émissions sont toujours en augmentation. Les polluants issus du transport motorisé sont associés à de nombreux problèmes de santé dans l'ensemble de la population, tels que certains cancers, les problèmes respiratoires, le faible poids des bébés à la naissance, les problèmes cardiaques, le diabète et même des problèmes neurocognitifs (ex. Alzheimer, démence et Parkinson) (HEI, 2010).

Bruit environnemental :

Le trafic routier est également une source importante de bruit environnemental au Québec, particulièrement en milieu urbain. Cette nuisance entraîne des conséquences négatives sur la santé et le bien-être des individus dont le stress, le dérangement et les perturbations du sommeil (OMS, 2018). À long terme, le bruit environnemental peut générer des effets plus graves sur la santé tels que l'hypertension artérielle et des problèmes cardiovasculaires (Martin, 2015 ; Basner, 2018).

Traumatismes routiers :

Seulement sur l'île de Montréal, en 2023, 12 506 personnes ont été blessées sur la route (accidentés, blessure légère, grave ou mortelle) (SAAQ, 2023). Le volume de circulation, la vitesse des véhicules, le nombre de voies de circulation sont des causes majeures des traumatismes routiers (Stoker, 2015 ; Morency, 2013). À cet effet, la littérature scientifique démontre depuis plusieurs décennies que les stratégies les plus efficaces pour réduire l'ampleur et la gravité des traumatismes routiers sont des interventions sur l'environnement physique (ex. : réduction de la capacité routière, mesures d'apaisement de la circulation) (DSP, 2006).

Sur l'île de Montréal, le nombre de blessés est beaucoup plus élevé aux intersections ayant un plus grand nombre de voies de circulation véhiculaire. Les intersections à 5 branches ou plus ont, en moyenne, 7 fois plus de blessés que les intersections à 1 ou 2 branches (Morency, 2013). Selon l'étude produite par la DRSP en 2017, les saillies de trottoir réduisent de 23 % le nombre de piétons blessés aux intersections (Morency, 2017b). En plus d'avoir des répercussions positives et directes sur la santé par la réduction des traumatismes routiers, principalement celle des usagers et usagères vulnérables de tous âges, des mesures telles que la diminution du nombre de voies aux intersections, l'ajout de saillies de trottoir et de refuges pour piétons permet d'augmenter le sentiment de sécurité (Morency, 2017b).

Inactivité physique et sédentarité :

Les déplacements effectués principalement en voiture sont souvent liés à un mode de vie sédentaire ou à un plus faible niveau d'activité physique, ce qui peut entraîner divers problèmes de santé tels que le diabète, certains cancers, ainsi que des maladies chroniques et cardiovasculaires (OMS, 2024 ; INSPQ, 2022). Le recours au transport actif et collectif tout au long de l'année constitue une solution efficace pour améliorer la santé des individus en augmentant le niveau d'activité physique et en réduisant les comportements sédentaires. En effet, ces alternatives encouragent un mode de vie plus actif et facilitent l'atteinte des directives canadienne en matière de mouvement sur 24 heures (Société canadienne de physiologie de l'exercice, 2024).

Exclusion sociale :

L'accès à la mobilité constitue un levier fondamental de l'inclusion et de la participation sociale. L'absence d'une offre diversifiée, accessible et adaptée aux besoins en matière de transport actif et collectif peut contraindre certains groupes de la population présentant des limitations physiques ou financières à l'isolement social. (ACSP, 2021) L'absence d'options peut aussi obliger certains ménages à faibles revenus à posséder une automobile. Le fardeau financier qui en découle, en limitant les ressources disponibles pour répondre aux autres besoins fondamentaux, peut restreindre, entre autres, l'accès à une alimentation saine, à un logement de qualité et à la participation sociale (Litman, 2010).

Ce survol des enjeux liés au transport motorisé met en lumière ses conséquences indéniables sur la santé humaine et l'environnement. À cet égard, la DRSP salue l'intégration, au PUM, d'objectifs et de cibles ambitieuses visant à réduire l'utilisation de la voiture et à favoriser le transfert vers des modes de transport actifs et collectifs. Cette orientation est soutenue par la DRSP depuis plus de 20 ans (DSP, 2006).

1) Transport collectif

Cibles ambitieuses pour le transport collectif d'ici 2050 :

Dans le PUM, deux cibles visent spécifiquement le transport collectif. Ces cibles s'inscrivent dans une approche environnementale visant à réduire les problèmes de santé publique liés à l'usage de l'automobile pour l'ensemble de la population :

- **En 2050, plus de 2 déplacements sur 3 (69 %) sont réalisés en transport actif ou collectif à Montréal** (cible 1.1). Il s'agit d'une augmentation de 21,5 % par rapport à 2018 et cette cible dépasse celle énoncée dans la Vision 2050 du développement du territoire de l'ARTM (d'ici 2050, 50 % des déplacements quotidiens sont réalisés en modes actifs et collectifs).
- **En 2050, 100 % de la vision de développement du réseau de transport collectif structurant est réalisée** (cible 1.4). Il s'agit d'une augmentation de 61 % par rapport à 2024.

Réduction des inégalités sociales de santé associées à la mobilité :

Dans une perspective de réduction des inégalités sociales de santé et d'amélioration de l'accès au réseau structurant de transport collectif, la DRSP se réjouit que la ville de Montréal envisage de développer des milieux de vie complets axés sur le transport actif et collectif sur l'ensemble de son territoire. Elle apprécie tout particulièrement l'engagement à prioriser les populations actuellement mal desservies dans les futurs investissements du réseau. Dans le but d'améliorer l'accessibilité au transport collectif pour ces populations, le PUM identifie plusieurs secteurs d'intervention prioritaires. Trois indicateurs sont pris en compte : la vulnérabilité socioéconomique, l'accessibilité à l'emploi et la densité de population. À cet effet, la DRSP accueille favorablement les mesures proposées dans le PUM visant à promouvoir un accès équitable aux réseaux de transport collectif pour l'ensemble de la population (objectif 1.4). Ces initiatives jouent un rôle crucial dans la réduction des inégalités sociales de santé liées à la mobilité et méritent d'être mises en avant.

Accessibilité économique au transport collectif :

À Montréal, une tarification sociale du transport collectif en fonction de l'âge ou du statut des usagers est actuellement en place, sans égards à leurs revenus. L'accès est gratuit pour les personnes âgées de 65 ans et plus ainsi que pour les enfants de 11 ans et moins lorsqu'ils sont accompagnés d'un adulte de 14 ans ou plus responsable de leur surveillance. Les étudiants bénéficient quant à eux de tarifs réduits sur leurs titres de transport. Cependant, il est essentiel de souligner que l'accessibilité financière au transport collectif reste un défi pour de nombreuses Montréalaises et de nombreux Montréalais en situation de pauvreté. À l'instar de nombreux programmes de tarification sociale des transports collectifs basés sur le revenu, tels que ceux mis en place ailleurs au Canada (ex. : *Affordable Transit Pass Program for Low Income Individuals* de la ville de Winnipeg), il a été démontré qu'une meilleure réponse aux besoins en matière de mobilité contribue à améliorer leur participation et leur inclusion sociale (accès aux emplois, activités de loisirs, etc.) (DSPu, 2023).

Financement dans le développement d'un réseau de transport collectif structurant :

Les bénéfices du transport collectif sur la santé et l'environnement sont depuis longtemps nommés et reconnus. Le gouvernement du Québec reconnaît également l'importance de la réduction de la sédentarité, du stress et des accidents de la route ainsi que l'amélioration de la qualité de l'air (Québec, 2024).

Dans un contexte de changements climatiques, le développement du réseau de transport collectif constitue un investissement essentiel (et non une simple dépense) pour renforcer notre capacité collective d'adaptation aux aléas climatiques, tout en atténuant les effets néfastes sur la santé liés au transport motorisé (ACSP, 2021).

D'ici 2050, la ville de Montréal prévoit de concrétiser sa vision de développement du réseau de transport collectif structurant : lignes de tramway, prolongement du réseau de métro (lignes : bleue, orange et rose), achèvement du REM, service rapide par bus (Carte 2-6 Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard des besoins actuels). Cependant, la réalisation de ce vaste réseau nécessitera de nouvelles sources de financement prévisibles et stables. De quelles façons la Ville prévoit-elle mettre en œuvre l'ensemble des projets inscrits au PUM d'ici 2050 ? Par exemple le prolongement de la ligne bleue du Métro (5 stations) ne sera pas livré avant 2031, et le projet est dans les cartons depuis les années 1990. Bien que cette vision ambitieuse soit nécessaire dans le contexte des changements climatiques, attendue et essentielle pour de nombreuses personnes, elle demeure incertaine en raison des contributions financières des gouvernements provincial et fédéral, qui sont des paramètres critiques.

En conséquence, et pour soutenir un développement judicieux et rapide du réseau de transport collectif structurant (objectif 1.6), il est essentiel de mobiliser toutes les parties prenantes et d'y accorder les ressources financières requises. La ville de Montréal est déjà active dans ses démarches auprès des différents paliers gouvernementaux, cependant, la réalisation des projets de transport collectif structurants continue de représenter un défi majeur.

La ville de Montréal précise au PUM certaines mesures afin de soutenir un développement judicieux et rapide du réseau de transport collectif structurant (objectif 1.6), dont :

- Requérir du gouvernement provincial et des instances métropolitaines de planification la priorisation du développement du réseau de transport collectif structurant sur la base des besoins actuels observés et des développements urbains projetés.
- Dans un contexte de révision de la gouvernance des grands projets d'infrastructures de transport collectif, promouvoir la mise en place par le gouvernement provincial d'un mécanisme permettant la planification en continu du développement du réseau de transport collectif structurant dans la région métropolitaine.

À cet égard, la DRSP recommande de préciser davantage les mécanismes et les grandes étapes envisagés par la Ville pour réaliser les projets de transport collectif décrits dans la "Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard des besoins actuels" (carte 2-6).

Le financement du transport collectif doit être entièrement repensé, à titre d'exemples :

- Des mesures d'écofiscalité permettraient un rééquilibrage des investissements dédiés au transport en internalisant les externalités négatives résultant du transport routier. L'écofiscalité suit des principes d'utilisateur-payeur, de pollueur-payeur ou de bénéficiaire-payeur (ex. taxe sur les carburants, taxe sur l'immatriculation, péage, tarification kilométrique, tarification du carbone, tarification sur le stationnement, etc.) (PMAD, 2023).
- Des contributions des employeurs publics et privés, comme celles mises en place en France et qui financent à 48,2 % les investissements et le fonctionnement des autorités organisatrices de mobilité (AOM) via un versement dédié, pourraient être envisagées. (Duron, 2021).

2) Transport actif

Des cibles ambitieuses d'ici 2050 :

Il est reconnu que le transport actif présente des avantages significatifs tant pour la santé de la population que pour l'environnement, en plus d'être le mode de transport le plus économique pour les ménages (Beaudin et coll., 2024). Pour favoriser un transfert modal de la voiture individuelle vers des modes de transport actifs, il est essentiel de disposer d'aménagements propices à la marche et au vélo dans tous les milieux de vie. Ces infrastructures doivent être accessibles à tous, sécuritaires et confortables tout au long de l'année.

Dans cette optique, des cibles ambitieuses ont été définies dans le PUM pour le transport actif d'ici 2050 :

- **En 2050, plus de 2 déplacements sur 3 (69 %) sont réalisés en transport actif ou collectif à Montréal (cible 1.1).**
- **En 2050, Montréal possède un réseau à priorité piétonne complet et toutes les rues offrent un haut niveau de confort (cible 1.2).**
- **En 2050, 100 % de la vision de développement du réseau cyclable supérieur est réalisée (cible 1.3).** Il s'agit d'une augmentation de 45 % par rapport à 2024.

Cible combinée pour le transport actif et collectif :

Dans le PUM, la seule cible spécifiquement dédiée au transport actif est combinée avec le transport collectif, stipulant qu'en 2050, plus de deux déplacements sur trois à Montréal seront réalisés en mode actif ou collectif. Il serait judicieux d'établir une cible distincte pour le transport actif afin de différencier clairement l'utilisation des modes de transport actifs de celle des transports collectifs. De plus, il serait pertinent de faire une distinction entre la marche et le vélo en élaborant deux cibles spécifiques pour ces modes de déplacement. Cela permettrait de mieux cibler les besoins et les interventions propres à chacun de ces modes, tout en optimisant les efforts en faveur de la mobilité durable.

Infrastructures piétonnes :

Plusieurs mesures présentes dans le PUM accompagnent l'objectif 1.1. : Assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons. Ces mesures visent à garantir la sécurité et le confort du réseau piétonnier et des cheminements piétons, en toutes saisons. Les piétons sont plus à risque de subir des blessures graves et même de succomber à leurs blessures à la suite d'une collision impliquant un véhicule à moteur. En effet, selon la société de l'assurance automobile du Québec, entre 2017 et 2021, ils représentent en moyenne chaque année 8% des personnes accidentées (SAAQ, 2022). À cet égard, la DRSP salue la volonté d'adopter des principes d'aménagement inclusifs, sécuritaires et conviviaux dans tous les projets, tout en intégrant l'ADS+ comme outil de lutte contre les discriminations.

De plus, dans une perspective d'équité visant à améliorer le confort des déplacements piétonniers, la Ville a identifié un Réseau à priorité piétonne ainsi que des secteurs de besoin sur la carte 2-1. Un indice de marchabilité de qualité a également été élaboré, soulignant que cette qualité repose sur un haut niveau de confort, une densité élevée de trottoirs, une connectivité optimale, ainsi qu'un environnement de déambulation agréable et sécuritaire pour tous. Ces mesures contiennent des éléments susceptibles de renforcer le potentiel piétonnier et l'accessibilité universelle du domaine public.

En ce qui concerne l'entretien, il est primordial de prioriser les interventions sur les trottoirs, les traverses piétonnes et les autres cheminements piétonniers tout au long de l'année afin d'assurer la sécurité des déplacements de toutes les populations. Le déneigement et le déglacage sont également essentiels pour faciliter et sécuriser les déplacements des piétons en hiver. À cet égard, les perturbations causées par les changements climatiques, qui seront de plus en plus fréquentes dans les années à venir, risquent d'aggraver les effets déjà connus de la météo sur la mobilité active. Par exemple, des chutes de neige abondante ou des épisodes de gel et de dégel peuvent entraver les déplacements actifs et même les rendre dangereux (DRSP, 2023). Dans ce contexte, la DRSP encourage la Ville et ses arrondissements à réviser, dans les plus brefs délais, la Politique de déneigement afin d'améliorer le niveau de service et de prioriser les déplacements actifs et collectifs durant l'hiver.

Dans le PUM, deux mesures liées à l'objectif 1.1 Assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons, ont attirés notre attention :

- Prioriser les interventions de sécurisation, d'accessibilité universelle et d'amélioration du confort dans les secteurs en déficit de marchabilité en visant des aménagements temporaires à court terme et une réfection en définitive.
- Systématiser les aménagements durables permettant de couper la circulation de transit, apaiser et réduire les vitesses pratiquées dans les rues et dans les ruelles.

En matière de sécurité routière, la DRSP réitère l'importance de ne pas limiter l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation à certains secteurs ou aux sites dits accidentogènes (DSP, 2006). Il est crucial d'implanter ces mesures aux intersections de tous les quartiers montréalais, y compris sur le réseau artériel, tout en priorisant les zones en déficit de marchabilité, les quartiers défavorisés et ceux où résident les populations les plus vulnérables. De plus, il sera important d'accorder une attention particulière et de prioriser la sécurisation des chemins qui mènent à l'école ainsi que ceux donnant accès aux parcs afin d'assurer la sécurité des déplacements des familles, des enfants et des jeunes (DRSP, 2024).

De ce fait, la DRSP émet plusieurs recommandations dans son mémoire Vers des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux sur le chemin de l'école, afin d'améliorer la sécurité des déplacements, déposé lors de la consultation menée par la Commission sur le transport et les travaux publics portant sur la sécurisation et les déplacements actifs sur le chemin de l'école. À cet effet, au PUM, il serait pertinent d'ajouter les usages sensibles (écoles, services de garde, hôpitaux, CLSC, etc.) comme générateurs de déplacements et de prioriser ces usages lors de la mise en place d'aménagements sécuritaires pour le transport actif.

Ces mesures d'apaisement de la circulation, dont l'efficacité est reconnue depuis plusieurs décennies, englobent une variété d'interventions visant à réduire le volume et la vitesse des véhicules. Parmi celles-ci figurent l'implantation de rues piétonnes ou partagées, la réduction du nombre de voies de circulation, l'aménagement d'intersections surélevées, de saillies de trottoir et de refuges piétons ainsi que l'amélioration du partage de la rue entre les différents modes de déplacement. Pour les piétons, la problématique de la sécurité routière lors des déplacements sur les trottoirs et dans les stationnements est aggravée par le risque de chutes. Les résultats d'une récente étude menée par la DRSP mettent en lumière l'ampleur et la localisation des chutes extérieures dans l'agglomération de Montréal. Un des constats de cette analyse est que les chutes sont plus fréquentes durant la période hivernale, principalement en raison de la présence de glace. L'entretien et le déneigement de ces espaces sont essentiels pour faciliter la marche et limiter les risques de chutes (DRSP, 2023).

Infrastructures cyclables :

La Ville de Montréal a mis en place plusieurs mesures visant à développer le réseau cyclable afin d'atteindre les objectifs fixés pour ces infrastructures dans le PUM. La DRSP souligne les efforts continus de la Ville pour offrir un réseau cyclable complet et inclusif. La Ville définit un réseau cyclable inclusif comme un réseau accessible à tous, tout au long de l'année, indépendamment de l'âge, des capacités, du lieu de résidence et du statut socioéconomique des personnes souhaitant ou étant en mesure d'utiliser le vélo comme mode de déplacement. La Ville s'engage à respecter le principe d'inclusion en accélérant le développement tant du réseau structurant que des réseaux cyclables secondaires et locaux, tout en mettant l'accent sur la sécurité, le confort et l'équité territoriale. Cependant, le déploiement des infrastructures cyclables est très variable entre les arrondissements. Il est impératif que le déploiement s'opère sur l'ensemble du territoire pour s'assurer que tous ceux qui le désirent aient accès à un réseau cyclable sécuritaire. En collaboration avec la Ville, la DRSP pourrait suivre la progression et l'atteinte des cibles par territoire en s'assurant du bon déroulement de l'implantation des infrastructures cyclables sur l'ensemble du territoire.

La DRSP tient à souligner les mesures présentées dans le PUM visant à encourager la pratique du vélo en toutes saisons, renforçant ainsi son rôle en tant que mode de transport privilégié pour les Montréalaises et Montréalais. À cet égard, la Ville s'engage à maintenir un réseau cyclable inclusif et sécuritaire tout au long de l'année, notamment par un entretien hivernal adéquat. Une bonne pratique en matière d'aménagement consiste à garantir que les réseaux soient interconnectés, permettant ainsi des trajets directs, efficaces et sécurisés, tout en évitant les interruptions lors des déplacements. Cela contribuera à réduire les inégalités sociales liées à l'accès, car le vélo est l'un des modes de transport les plus pratiques. Écologique comme la marche, il est également plus rapide et permet de parcourir de plus longues distances, tout en étant beaucoup moins coûteux que l'automobile. Cette approche répondra aux besoins en mobilité et a le potentiel de diminuer les inégalités sociales liées à l'accès aux infrastructures cyclables.

De plus, la DRSP salue l'inclusion d'exigences pour les stationnements à vélos dans le Document complémentaire. Ces dispositions favoriseront sans aucun doute l'utilisation du vélo comme mode de transport utilitaire dans les différents arrondissements de Montréal. Cependant, pour être véritablement efficaces, ces mesures doivent être accompagnées d'infrastructures cyclables sécuritaires qui intègrent des critères d'accessibilité, d'efficacité, de connectivité, d'intermodalité, de densité et d'étendue du réseau.

Enfin, la DRSP salue les efforts déployés par la ville de Montréal pour atteindre ses objectifs de décarbonation et de carboneutralité. Pour y parvenir, un changement vers des modes de transport plus durables est nécessaire.

RECOMMANDATIONS : TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

Transport collectif

Objectif 1.4 - Promouvoir un accès équitable aux réseaux de transport collectif pour l'ensemble de la population

- **Accélérer la mise en place d'une tarification sociale du transport collectif pour que les mesures tarifaires soient proportionnelles aux revenus des ménages.**

Objectif 1.6 - Soutenir un développement judicieux et rapide du réseau de transport collectif structurant

- **Préciser les mécanismes et les grandes étapes envisagés par la Ville pour réaliser les projets de transport collectifs décrit dans la "Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard des besoins actuels".**

Transport actif

Cible 1.1-En 2050, plus de 2 déplacements sur 3 (69 %) sont réalisés en transport actif ou collectif à Montréal

- **Ajouter au PUM une cible ambitieuse visant spécifiquement la marche et le vélo (transport actif).**

Objectif 1.1-Assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons

- **Intensifier les investissements dans les infrastructures piétonnes et cyclables accessibles, conviviales et sécuritaires pour l'ensemble de la population tout au long de l'année sur tout le territoire de l'agglomération de Montréal.**
- **Travailler de concert avec les arrondissements pour renforcer la systématisation du déploiement des mesures d'apaisement de la circulation dans l'ensemble des quartiers, en priorisant les secteurs où résident les populations les plus vulnérables, notamment autour des écoles, et intégrer ces mesures à tout projet de réaménagement de rue et de réfection routière.**

3. Une réallocation de l'espace de voirie consacré à l'automobile en faveur du transport actif et collectif

Plus que de simples voies de circulation, les rues font partie intégrante des milieux de vie. Elles forment un réseau d'espaces publics de proximité utilisé au quotidien par l'ensemble des citoyens ; elles remplissent plusieurs fonctions comme celles de circuler, socialiser, accéder aux bâtiments, fournir des services, etc. L'aménagement des rues peut influencer positivement la santé et la qualité de vie de ceux qui les fréquentent (INSPQ, 2021 ; Ville de Montréal, 2021). Un aménagement de rue qui limite le volume de circulation motorisée tout en soutenant des déplacements actifs, sécuritaires et accessibles à tous augmente le niveau d'activité physique, réduit le risque de collisions et de blessures, renforce le sentiment de sécurité et diminue les inégalités sociales de santé (ASPC, 2017). La rue devrait être un espace social stimulant, propice aux rencontres et aux échanges, plutôt qu'une simple voie de transit pour les personnes et les marchandises. À cet égard, elle devrait offrir des aménagements qui encouragent l'appropriation de l'espace public et renforcent les liens sociaux, tels que des rues piétonnes, des aires d'attente et de rencontre, des placettes et des trottoirs larges dotés de mobilier urbain. En plus des impacts positifs sur la sécurité, la santé et le bien-être de l'ensemble de la population, la réduction de la capacité routière en faveur d'infrastructures piétonnes et cyclables de qualité et accessibles à tous contribue à améliorer la qualité de l'air, diminuer le niveau de bruit et réduire les émissions de gaz à effet de serre (DRSP, 2006 ; INSPQ, 2021).

Actuellement à Montréal, l'espace consacré aux véhicules motorisés, incluant les voies de circulation et le stationnement sur rue, représente près de 74 % de l'ensemble du réseau routier. En revanche, l'espace réservé aux piétons ne constitue que 19 %, tandis que le vélo et le transport collectif se partagent chacun 1 % de cet espace total (Lefebvre et coll., 2021). Par ailleurs, la minéralisation associée à la voirie contribue à la formation d'îlots de chaleur et à la hausse des températures, exacerbant les risques pour la santé liée aux épisodes de chaleur intense : épuisement, coups de chaleur, aggravation des problèmes de santé préexistants, etc. (INSPQ, 2021). Selon une étude menée par des chercheurs canadiens, la minéralisation de nos villes pourrait être responsable d'au moins 2 000 décès prématurés par an au Québec (Crouse et coll., 2017). De plus, afin de diminuer la pollution atmosphérique qu'engendrent les véhicules motorisés, il est important de réduire l'espace consacré à ces véhicules dans le but d'améliorer la qualité de l'air, notamment aux abords des autoroutes et des grands axes routiers. Bien que l'électrification des véhicules permette de réduire les émissions de gaz polluants, elle ne parvient pas à éliminer les polluants particuliers (particules fines par exemple) résultant de l'usure des pneus et du frottement des plaquettes de frein (OECD, 2020).

En conséquence, une réallocation réfléchie de l'espace de voirie dédié aux véhicules motorisés, y compris le stationnement sur rue, s'avère essentielle. Cela permettrait d'accroître l'offre de transport actif et collectif, de faciliter les opérations de transport collectif, y compris les mesures d'accessibilité universelle (ex. déploiement des rampes d'accès sur le trottoir), de créer des opportunités de socialisation, et de réduire les surfaces minéralisées et imperméables en intégrant, par exemple, des infrastructures vertes (TEC, 2024).

La DRSP souligne l'importance d'intégrer les notions d'inclusion et d'équité dans les processus participatifs et collaboratifs qui mènent à des initiatives d'appropriation des rues ainsi qu'aux réaménagements des ruelles.

Bien que le Document complémentaire ne prévoient pas de dispositions spécifiques pour un partage équitable de l'espace de la rue, la DRSP salue l'inclusion de mesures visant le retrait du nombre minimum d'unités de stationnement pour un usage résidentiel ou commercial lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment, ainsi que d'autres mesures concernant le stationnement pour agir sur la motorisation.

Pour favoriser un meilleur partage de l'espace de voirie, le PUM exprime une volonté de réduire la place accordée à l'automobile à Montréal et de réévaluer l'espace réservé au stationnement sur le territoire. Les objectifs 5.1 et 5.2, qui visent à soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction de la place de l'automobile et à faire plus de place à la mobilité active, collective et partagée, s'inscrivent dans cette démarche. Dans une perspective de réallocation de l'espace de voirie consacré à l'automobile, la cible élaborée au PUM vise de manière combinée le transport actif, le transport collectif et les infrastructures vertes :

- **En 2050, au moins 30 % de l'emprise publique des rues est consacrée au transport actif et au transport collectif et aux infrastructures vertes (Cible 5.1)**

À l'horizon 2050, cette cible prévoit qu'au moins 30 % de l'espace de la voirie sera dédié au transport actif et collectif, ainsi qu'aux infrastructures vertes. Actuellement, l'espace consacré à l'automobile à Montréal représente 74 %, ce qui signifie qu'en 2050, 70 % de l'espace public des rues continuera d'être réservé aux véhicules motorisés. De plus, la cible intermédiaire de 2030 indique une réduction (et non une augmentation) de 1 % pour les infrastructures vertes et de transport actif et collectif, par rapport à la situation actuelle. En 2024, ces infrastructures représentent 26 % (comprenant 5 % pour les infrastructures vertes, 20 % pour le transport actif incluant la marche et le vélo, et 1 % pour le transport collectif), tandis qu'en 2030, elles ne constitueront que 25 %.

À Montréal, 17 % de la voirie est consacrée au stationnement sur rue (CRE Montréal, 2023). En réduisant cet usage de l'espace public pour le rendre disponible à l'implantation de nouvelles fonctions urbaines, la ville de Montréal disposerait de leviers lui permettant d'augmenter la cible 5.1. Pour optimiser l'utilisation de cet espace, plusieurs mesures pourraient être intégrées au PUM (TEC, 2024) :

Tarification des stationnements : Mettre en place une tarification pour les stationnements sur rue et hors rue afin de refléter la valeur du service et d'encourager un usage optimal de l'espace. Cela pourrait inclure une forme de tarification sociale ou des remises dans des programmes destinés aux ménages à faibles revenus, le cas échéant.

Réglementation des espaces de stationnement : Établir des réglementations pour réduire le nombre d'espaces de stationnement dans les nouvelles constructions et introduire des exigences minimales pour les modes de transport actif et collectif, ainsi que des mesures d'accessibilité universelle (par exemple, débarcadères et stationnements réservés aux personnes en situation de handicap).

Contrôle de la réglementation : Renforcer le contrôle du respect des réglementations relatives au stationnement et à la circulation.

Gestion des vignettes de stationnement : Limiter le nombre de vignettes de stationnement sur rue réservées aux résidents et, si nécessaire, créer des listes d'attente.

Ces mesures favoriseraient une gestion plus efficace de l'espace public et encourageraient des modes de transport plus durables. Il est essentiel de redonner la priorité aux modes de transport actifs en mettant en œuvre des mesures environnementales concrètes et efficaces.

RECOMMANDATIONS : RÉALLOCATION DE L'ESPACE DE VOIRIE CONSACRÉ À L'AUTOMOBILE

Cible 5.1 En 2050, au moins 30 % de l'emprise publique des rues est consacrée au transport actif et au transport collectif et aux infrastructures vertes :

- **Fractionner la cible 5.1 afin d'établir des objectifs ambitieux et distincts pour le transport actif, le transport collectif et l'espace dédié aux infrastructures vertes.**
- **Prévoir une cible spécifique sur la réduction de l'emprise de rues consacrée aux véhicules motorisés.**

4. Des logements abordables, de qualité et une sécurité résidentielle

Le logement est reconnu comme un déterminant majeur de la santé (OMS, 1986). Plusieurs caractéristiques concernant les logements peuvent affecter le bien-être et la santé des individus : l'abordabilité, la qualité du logement, la stabilité résidentielle ainsi que la localisation du logement dans son environnement extérieur. Les ménages et les familles vivant dans des logements inadéquats sont plus à risque de développer des problèmes de santé physique et mentale, de vivre de l'insécurité alimentaire, de ne pas obtenir des soins médicaux adéquats que leurs enfants présentent des problèmes de développement et des résultats scolaires plus faibles (D'Alessandro, 2020 ; Taylor, 2018). Les conséquences néfastes des conditions d'habitation sur la santé sont le résultat d'inégalités sociales, car les personnes socioéconomiquement défavorisées accèdent plus difficilement à un logement de qualité et sont plus à risque d'être mal logées (Raynault, 2015).

Abordabilité :

Les conditions d'habitation dans lesquelles vivent les ménages sont directement liées au revenu disponible du ménage. À Montréal, 65 % des ménages locataires vivent avec un revenu de moins de 60 000 \$ alors que cette proportion est de 31 % chez les ménages propriétaires. De plus, parmi les ménages ayant un revenu annuel de moins de 60 000 \$, 41 % ont un taux d'effort élevé (taux d'effort de 30 % ou plus). Parmi les ménages ayant un revenu supérieur à 60 000 \$, c'est seulement 5 % qui ont un taux d'effort élevé (Statistique Canada, 2021). Ainsi, l'abordabilité des logements exerce une influence importante sur les autres caractéristiques des logements (qualité, stabilité résidentielle et localisation du logement) (Dunn, 2002). L'inabordabilité contraint des ménages à vivre dans des logements inadaptés à leurs besoins (ex. : taille insuffisante) et à consacrer une trop grande part de leur revenu au logement. Ceci peut entraîner des problèmes de santé physique et mentale ainsi que compromettre la réponse aux autres besoins de base comme se nourrir, ou se procurer des médicaments. De plus, le surpeuplement dans certains logements entraîne un risque accru de transmission de maladies infectieuses (ex. : COVID-19).

Le concept d'abordabilité peut se définir de plusieurs façons, selon les organismes ou les contextes d'application dans les politiques publiques. La DRSP utilise la définition de l'abordabilité de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), soit *“la possibilité du ménage d'accéder à un logement de qualité qui répond à ses besoins prioritaires, et dont le coût ne compromet pas la capacité à subvenir aux autres besoins de base, tels que se nourrir, se vêtir, se déplacer et se soigner”* (O'Neill, 2024). Cette définition tient compte de la capacité du ménage à payer son loyer.

Dans le chapitre 2 de la Stratégie montréalaise du PUM, à la section de l'orientation 3, on présente comme abordables *“les logements pour lesquels un engagement quant à l'abordabilité a été pris auprès de la Ville, d'un gouvernement ou d'un de leurs mandataires, et ce, jusqu'à la fin de cet engagement”*. Cette définition de l'abordabilité demeure imprécise et pourrait être clarifiée et arrimée avec les instances de santé publique.

Le logement hors marché, quant à lui, est défini comme étant *“détenu par une entité à mission sociale (coopérative, OBNL, société paramunicipale ou fiducie d'utilité sociale) qui ne vise pas à réaliser des profits”*. On y inclut aussi les propriétés qui restent abordables à long terme grâce à un *“contrôle du prix de revente”* (PUM, Chapitre 2, 2024). Une distinction claire entre les logements abordables et hors marché aurait avantage à être intégrée afin d'augmenter le nombre et la proportion de logements gérés par un organisme sans but lucratif sur l'ensemble du territoire.

De plus, quelles sont les propriétés résidentielles qui “restent abordables à long terme” ? Selon la DRSP, cette notion pourrait être clarifiée dans le futur PUM. Le terme pérenne pourrait également être remplacé par l’expression “long terme”, qui est plutôt évasif dans les définitions de logement social, de logement hors marché et d’abordabilité des logements.

Une absence de consensus au niveau de la terminologie dans les différents plans, programmes et documents législatifs entre les acteurs en habitation entraîne de la confusion et il devient difficile de mettre en place des programmes qui répondent réellement aux besoins des ménages ayant de faibles revenus. L’adoption de définitions claires et communes au sujet de l’abordabilité du logement, du logement social, du logement hors marché permettrait à l’ensemble des instances concernées d’établir conjointement des stratégies permettant d’améliorer la santé et les conditions de vie de l’ensemble de la population, principalement celles des plus vulnérables face à l’habitation.

Accélérer la construction de logements hors marché :

D’ici 2050, la ville de Montréal souhaite atteindre une cible de 20 % de logements hors marché dans l’ensemble du parc de logement locatif. La DRSP, ayant elle-même formulé cette recommandation à plusieurs reprises, accueille favorablement cette cible ambitieuse. Notons qu’à Montréal, peu de logements à faible coût sont actuellement disponibles sur le marché. En effet, le taux d’inoccupation pour les logements à faible coût est de 1 % comparativement au reste du marché locatif où le taux d’inoccupation est de 5,4 % (SCHL, 2023). Selon le recensement de 2021, plus de 470 000 ménages vivaient avec un revenu (après impôts) de moins de 60 000 \$ et plus de 280 000 ménages vivaient avec un revenu (après impôts) de moins de 40 000 \$ (Statistique Canada, 2021).

Montréal a donc besoin de nouveaux logements à faible coût et de façon pérenne dès maintenant. Dans les dernières années, la proportion de nouveaux logements sociaux et communautaires (dédié aux ménages à faible revenu) a diminué par rapport aux nouveaux logements locatifs sur le marché qui reposent surtout sur les investisseurs privés. Sur l’agglomération de Montréal, entre 2016 et 2021 sur un total de plus de 25 000 nouveaux ménages locataires, seulement 880 (3,4 %) ont accédé à un logement hors marché (Statistique Canada, 2021). Il est donc essentiel de mettre en place des mesures structurantes afin de permettre aux ménages à faible revenu de se loger convenablement.

Par ailleurs, dans les prochaines années, plusieurs secteurs de l’agglomération de Montréal seront transformés par la construction de centaines d’unités de logement. Par exemple, le Plan d’aménagement d’ensemble pour le redéveloppement du centre d’achat Place Versailles (en consultation à l’OCPM) présente une vaste zone commerciale à redévelopper majoritairement en zone résidentielle. Selon le plan d’aménagement, sur un total de 5 202 nouvelles unités d’habitation à construire, seulement 9 % sont dédiés à du logement hors marché.

Malgré le Règlement pour une métropole mixte en vigueur depuis 2021, qui oblige les promoteurs résidentiels à inclure dans leur projet 20 % de logements sociaux, peu de nouveaux logements sociaux ont vu le jour. Avec la nouvelle cible de 20 % de logements hors marché d’ici 2050, la ville de Montréal devrait saisir toutes les opportunités lors du développement d’un secteur afin d’augmenter la part du logement hors marché qui est présentement à 6,9 %. Le zonage différencié est une des stratégies que la Ville pourrait utiliser pour favoriser la construction de logement social sur son territoire. Elle pourrait ainsi permettre une densité plus élevée pour des projets entièrement à but non lucratif dans certains secteurs.

Cette mesure permettait aux organismes à but non lucratif de construire plus de logements, leur donnant ainsi un avantage face aux promoteurs privés dans la négociation lors de l'achat des terrains (LAB, 2023).

Mixité sociale et intergénérationnelle :

La mixité sociale fait référence à la cohabitation, dans un même quartier, d'une diversité de population en termes de revenu, d'âge, de culture et d'origine. Elle se traduit par une offre diversifiée de type de logements, de statut d'occupation, d'immeubles, etc. Elle est donc souhaitable pour atteindre des objectifs de cohésion sociale et d'inclusion (Raynault, 2015 ; Dansereau, 2002). La mixité sociale présente de nombreux avantages, notamment celui de maintenir l'équilibre social au sein des territoires tout en évitant de stigmatiser les secteurs avec une densité importante de logements sociaux (Raynault, 2015). Le logement social a un rôle important à jouer, car c'est ce type de logement qui peut réellement répondre aux besoins des ménages à plus faible revenu. Ainsi, une meilleure intégration des futurs immeubles à logements sociaux devrait être répartie sur l'ensemble du territoire et s'intégrer de façon harmonieuse au milieu bâti existant (Dubé, 2023). Dans les nouveaux quartiers à redévelopper, la ville de Montréal devait saisir l'opportunité, principalement dans les secteurs d'intensification urbaine intermédiaire et élevée, d'offrir aux citoyens des logements diversifiés (mode d'occupation, loyer, taille, nombre de pièce, accessibilité universelle, logements sociaux, etc.) permettant de répondre à l'ensemble des besoins des ménages et des familles.

Les tendances démographiques à la hausse de la population aînée montréalaise doivent être prises en compte dans les aménagements et les services de la Ville. Selon l'Institut de la statistique, à Montréal, la population de 65 ans et plus sera d'environ 450 000 personnes et la population de 85 ans et plus sera d'environ 100 000 personnes (ISQ, 2022).

Dans le double contexte de crise du logement et de vieillissement accéléré de la population, il est essentiel de considérer le besoin des populations aînées dans l'offre de logement. Il est temps de réfléchir au continuum d'options résidentielles qui devrait être disponible pour les personnes aînées afin de leur permettre de vivre dans des conditions d'habitation adéquates. Pour rester autonomes et participer à la vie sociale de la communauté, les personnes aînées ont besoin d'une offre diversifiée de logements situés à proximité d'un ensemble de services (soins de santé, commerces, organismes communautaires). En ce sens, les modèles de mixité sociale et intergénérationnelle sont une option intéressante. Ainsi, des logements pour les personnes aînées, les familles, les étudiants, les ménages à faible revenu, les personnes immigrantes cohabitent dans les mêmes secteurs, et ce, sur l'ensemble du territoire.

Préserver le parc de logements locatifs abordables :

Les logements abordables jouent un rôle essentiel dans la stabilité résidentielle des ménages et des familles (D'Alessandro, 2020). Bien que le PUM mentionne l'importance de maintenir le parc de logements locatifs qui est encore abordable, d'autres mesures pourraient être déployées afin de protéger les locataires des hausses abusives ou même des évictions.

Il a été démontré que les plateformes de location de courte durée contribuent à la réduction de l'offre de logements locatifs, à l'augmentation des prix des loyers dans les secteurs convoités et au phénomène de gentrification. La location à court terme, à travers ces plateformes, a aussi plusieurs impacts sociaux négatifs sur la vie de quartier et la qualité de vie des résidents comme l'augmentation du bruit, du trafic et de la criminalité, en plus de faire disparaître les commerces de proximité (Kerrigan, 2020).

Qualité des logements :

La rareté des logements abordables sur le marché contraint certains ménages à vivre dans des logements non adaptés pour eux, parfois trop petits pour le nombre de personnes dans le ménage, trop chers ou insalubres (Raynault, 2015). De plus, lorsqu'il y a une pénurie de logements abordables et une insuffisance de mesures de protection pour les ménages locataires, les propriétaires se retrouvent en position de force face aux locataires. Considérant les effets néfastes de l'insalubrité sur la santé des individus, des mesures complémentaires sur l'entretien des immeubles pourrait être mise en œuvre par les municipalités. La ville de Montréal a déjà plusieurs règlements et outils lui permettant d'intervenir dans les situations d'insalubrité, certains critères de priorisation pourraient être établis pour faciliter la prise de décisions et l'intervention en temps opportun.

Itinérance :

Le dernier dénombrement a permis de constater l'augmentation du nombre de personnes en situation d'itinérance et l'enjeu du manque de logements comme facteur de risque à l'itinérance. En 2022, une hausse marquée de 33 % des personnes en situation d'itinérance par rapport à 2018 porte ce nombre à 4690 personnes. De plus, parmi les personnes sondées, 23 % des personnes ont mentionné que l'expulsion est une cause pouvant expliquer la perte de leur logement (MSSS, 2023).

La prise en charge des populations en situation d'itinérance représente un coût important pour la société. Une étude menée en 2023 par l'Union des municipalités du Québec a estimé que les coûts annuels d'une personne en situation d'itinérance qui vit dans la rue au Québec s'élevaient à 72 521 \$ (Boucher, 2023). Or, ces coûts auraient avantage à être investis en amont, notamment en habitation, car cela permet d'agir auprès des populations vulnérables et ainsi avoir des retombées positives majeures. Il nous paraît ainsi important de prendre en compte les besoins des personnes vivant en situation d'itinérance ou à risque de le devenir afin de proposer des solutions d'hébergement et de logement qui répondent à leurs besoins.

Engagement du PUM à souligner :

La DRSP tient à souligner l'intégration de cibles pour le logement hors marché et abordable, soit :

- **En 2050, Montréal compte 20 % de logements hors marché sur son territoire, dont au moins 75 % de logements sociaux.** (+ 13,1 % par rapport à la situation actuelle de 2024, 6,9 % de logements hors marché et sociaux dans l'ensemble de l'offre résidentielle.)

Objectif – 3.1 Accroître l’offre de logements et sa diversité

- **Adopter au sein de la ville de Montréal des définitions claires des concepts en habitation, notamment ceux de l’abordabilité et du logement hors marché, en tenant compte de la réalité des ménages vivant avec un faible revenu et intégrer ces définitions dans les programmes et les mesures réglementaires.**
- **Définir une stratégie comprenant des mécanismes concrets permettant le développement de logements hors marché qui répondent aux besoins des ménages, incluant les familles, les personnes âgées, les personnes à risque d’itinérance et les personnes avec limitations fonctionnelles en priorisant les ménages à faible revenu afin d’atteindre la cible de 20% d’ici 2050.**
- **Inclure des objectifs de mixité sociale et intergénérationnelle dans tous les quartiers, en offrant des logements et des services municipaux adaptés aux ménages moins favorisés.**

Objectif 3.2 – Accroître le patrimoine collectif de logements à l’abri de la spéculation

- **Développer des outils réglementaires et soutenir les arrondissements pour limiter la hausse des loyers et la préservation du parc de logements locatifs privés existants. Par exemple, en mettant en place des mesures visant l’encadrement de la location à court terme à des fins touristiques et récréatives.**

Objectif 3.3 – Assurer l’abordabilité et la rénovation du parc de logements locatifs et offrir des conditions de logement décentes

- **Optimiser les politiques sur l’entretien des bâtiments, en intégrant une grille de priorisation permettant une prise en charge rapide des situations urgentes et en s’assurant que le locataire occupant ait accès aux rapports d’inspection de son logement sans devoir faire une demande d’accès à l’information.**

5. Des aménagements pour lutter contre les changements climatiques

Déjà, l'agglomération de Montréal subit les impacts des aléas climatiques, qui devraient s'accroître encore davantage avec le temps. Au cours des dernières années, les équipes de santé publique ont été mobilisées à plusieurs reprises pour soutenir la population montréalaise lors d'événements climatiques extrêmes, que ce soit lors d'inondations, de verglas, de périodes de chaleur accablante ou encore d'épisodes de mauvaise qualité de l'air dus aux feux de forêt (DRSP, 2024). Afin d'en limiter les conséquences négatives, il est nécessaire de promouvoir et intensifier les actions d'adaptation qui ont un impact important sur la santé de la population, qui visent la réduction des inégalités sociales de santé et qui sont axées sur le principe de justice climatique. Les effets des changements climatiques et les risques sanitaires associés ne sont pas ressentis de la même manière par l'ensemble de la population montréalaise : la vulnérabilité d'une personne aux différents aléas dépend entre autres de son exposition, de sa sensibilité ainsi que de sa capacité d'adaptation. Ces éléments sont influencés par des facteurs d'inégalité structurels (ex. : le système économique) ou encore par des systèmes d'oppression (ex. : le racisme), ainsi que par les déterminants de la santé (ex. : le revenu ou le logement) (Berry, Schnitter, 2022). Ainsi, ce sont souvent les populations qui subissent déjà plusieurs formes d'inégalités sociales et économiques qui sont le plus affectées par les conséquences des changements climatiques. Ces derniers ont le potentiel d'exacerber les inégalités sociales de santé existantes en plus de créer les conditions propices à l'émergence de nouvelles inégalités (INSPQ, 2023).

L'aménagement du territoire et la planification entourant la mobilité offrent une opportunité de contrer les effets des aléas climatiques sur la santé afin d'éviter d'exacerber certaines inégalités sociales de santé. La mise en place de forêts urbaines, par exemple, procure un large éventail de services écologiques et psychosociaux aussi bien à l'échelle régionale que locale (Nesbitt et al., 2017, Wolf et al., 2020). Celle-ci contribue notamment à l'atténuation des îlots de chaleur en réduisant la température, diminuant ainsi le besoin pour la climatisation, en plus de réduire la pollution atmosphérique (Nowak et al., 2018).

Le verdissement des villes contribue à la diminution du ruissellement des eaux pluviales par l'interception et l'absorption de celles-ci (Xiao et McPherson, 2002), ce qui peut contribuer à réduire le risque d'inondations. Le couvert végétal urbain, les parcs et la canopée peuvent favoriser une meilleure santé physique et mentale de la population en plus de favoriser un sentiment d'appartenance à une communauté (Rugel et al., 2019).

En outre, la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des systèmes de transports constitue un moyen efficace d'agir à la fois sur l'atténuation des changements climatiques et sur l'adaptation aux aléas. Le PUM représente aussi une opportunité incontournable de s'assurer que les mesures qui seront mises en place pour lutter contre les effets des changements climatiques prennent en compte les conséquences potentielles à la santé des populations, en particulier celle des plus vulnérables.

Plan climat :

Le Plan Climat de la ville de Montréal présente une vision claire et ambitieuse de la direction que prendra la municipalité dans la transition socio-écologique. Celle-ci vise à maximiser le bien être des individus tout en modifiant nos pratiques de productions, de consommations et de travail afin de respecter les limites planétaires pour lutter contre les changements climatiques. Le Plan Climat prévoit l'implantation d'écoquartiers, de pôles de résilience climatique, la poursuite du verdissement de la ville et une multitude d'initiatives qui favorisent la biodiversité et l'implication de la population dans la lutte aux changements climatiques.

La DRSP salue le rappel des objectifs du Plan climat 2050 de la ville de Montréal, dont l'implantation et le soutien au transfert vers des modes de livraisons électriques et à plus petite échelle pour la livraison commerciale dans des zones résidentielles. Cet objectif (10.4) a le potentiel de réduire la pollution dans les quartiers, les inconforts ressentis lors de vagues de chaleur dans des îlots de chaleur urbains, ainsi que le bruit dans les milieux de vie.

Conséquences sociales de la lutte aux changements climatiques :

Les aménagements de nouveaux espaces verts et la végétalisation du territoire ont des retombées largement positives au niveau de la réduction des îlots de chaleur urbains, des bénéfiques pour la santé physique et mentale de la population et pour l'attractivité des secteurs où prennent place ces transformations. Ils peuvent toutefois s'accompagner d'effets indésirés. Ainsi, le verdissement peut parfois entraîner un phénomène d'éco-embourgeoisement, qui "est une forme d'embourgeoisement causée ou amplifiée par des interventions de verdissement dans un secteur donné où les revenus des ménages sont plus faibles" (INSPQ, 2024). La désirabilité de ces quartiers nouvellement verdis peut entraîner une augmentation de la valeur immobilière, et ainsi des loyers des logements du secteur. Ceci peut entraîner un déplacement forcé de certaines populations à faible revenu, causant ainsi une exclusion sociale (INSPQ, 2024). Afin d'éviter que ce phénomène ne se produise là où on prévoit l'aménagement d'espaces verts, de parcs et davantage de végétalisation, ces interventions doivent être accompagnées d'une planification rigoureuse entourant le maintien de l'offre de logements abordables et doivent favoriser la participation citoyenne à chacune des étapes.

Alors que l'objectif 9.1 prévoit des mesures afin d'atténuer l'impact financier des rénovations sur les propriétaires à faibles revenus, il faut également faire attention aux ménages locataires dans l'exercice de ces travaux. Il est possible que, malgré les dispositions pour les propriétaires qui visent à maintenir l'offre de logements abordables, le loyer des locataires augmente en conséquence.

En outre, la DRSP supporte pleinement l'adaptation des programmes de soutien de la Ville en matière de bâtiment (objectifs 9.1, 9.2 et 9.3) pour atténuer les conséquences financières de la décarbonation sur le logement locatif abordable. Trop souvent, les mesures de lutte contre les changements climatiques ne prennent pas en compte les effets potentiellement négatifs qui peuvent les accompagner. Déjà, les populations de locataires qui vivent dans des logements mal adaptés aux aléas climatiques comme le froid, la chaleur ou les inondations sont disproportionnellement affectées par les conséquences de ceux-ci sur le plan de leur santé physique et mentale.

Verdissement :

L'intégration large de la lutte aux changements climatiques à travers l'ensemble du Plan d'urbanisme et de mobilité est un pas important et incontournable vers la transition socio-écologique nécessaire pour assurer d'améliorer l'état de la santé de la population et minimiser les inégalités sociales de santé.

La DRSP souligne l'intention de planter massivement des arbres d'essences diversifiées et de végétaux indigènes associant les trois strates (herbacée, arbustive et arborescente). Ceux-ci peuvent contribuer positivement au développement de la biodiversité urbaine et en retour, avoir un impact positif sur la santé par ses bénéfices pour la santé mentale via l'accès à la nature en ville que ces espaces procurent (Nowak et al., 2020, Rugel et al., 2019). Pour les objectifs (5.1, 6.2, 8.1 et 8.3) qui prévoient un maintien de la biodiversité et un développement de la végétalisation et du couvert végétal sur le territoire Montréalais, il est important de considérer le potentiel allergène des espèces plantées (DRSP, 2024). En effet, celui-ci peut causer des préjudices importants à la santé des groupes de la population qui sont les plus vulnérables aux allergènes, notamment les enfants ou les personnes ayant des problèmes respiratoires. Dans le contexte de l'augmentation des températures moyennes à Montréal, la saison pollinique de plusieurs plantes se verra étendue dans la période estivale. Il serait donc bénéfique pour ces populations d'intégrer une disposition qui balise le type de végétation et d'espèces afin de minimiser le potentiel allergène (Ville de Montréal, 2017).

La cible 8.2 concerne le verdissement, mais n'aborde pas spécifiquement l'indice de canopée. Les arbres sont-ils considérés pour leur emprise au sol ou la canopée qu'ils profèrent ? Est-ce que les toitures végétalisées sont comptées dans cette recension ? En vue des chaleurs accablantes pour lesquelles on prévoit une augmentation en fréquence et en intensité dans les années à venir (DRSP, 2024), il est essentiel d'assurer une augmentation de la canopée urbaine. Celle-ci crée de l'ombre, contribue à la réduction des îlots de chaleur urbains et à l'amélioration de la qualité de l'air. Afin d'accroître les effets positifs sur la santé de l'augmentation de la végétation, en particulier dans un contexte de changements climatiques, il serait important de la préciser davantage. D'ailleurs, dans ce contexte d'augmentation des températures moyennes, la nécessité de créer davantage de haltes fraîcheur se fait déjà sentir, en particulier pour les personnes qui vivent en situation d'itinérance. Il est essentiel de continuer à installer des haltes fraîcheurs et d'en faire une cible au PUM.

Ailleurs dans le Plan d'urbanisme de la Ville, l'accent est mis sur la priorisation de certains secteurs où les besoins sont plus importants. Il est essentiel de cibler les endroits où l'augmentation de la végétation urbaine doit être priorisée dans la mise en œuvre de cet objectif afin de permettre aux citoyennes et citoyens qui n'ont présentement pas accès à un environnement avec des espaces verts d'y accéder. En retour, ceux-ci pourront bénéficier des effets positifs que cette végétation procure.

Finalement, en ce qui concerne les terrains vacants potentiellement contaminés en milieux urbains (objectif 9.3), la DRSP recommande que la ville de Montréal instaure des incitatifs au verdissement pour ceux-ci (p. ex., taxe supplémentaire pour les terrains vacants qui ne sont pas, ou peu, végétalisés) (Fortin Faubert et al., 2022).

Agriculture urbaine :

En ce qui concerne l'agriculture urbaine, la répartition territoriale de ces lieux devrait prioriser les territoires où les besoins sont les plus grands, dus par exemple aux déserts alimentaires ou à une plus grande prévalence de précarité socioéconomique, afin de réduire les discriminations systémiques dans l'accès aux projets. Or, la participation citoyenne devrait également s'inscrire dans toutes les étapes des projets d'agriculture urbaine lorsque ceux-ci sont à l'intention et à l'échelle de la population. De plus, il est important d'intégrer des balises afin de mieux encadrer la planification des futurs sites de jardins collectifs et communautaires afin d'en assurer la promotion et l'innocuité.

Accessibilité aux espaces verts :

L'objectif 8.1 ne présente pas de considération spécifique envers l'accessibilité des parcs-nature. En adéquation avec la Politique municipale d'accessibilité universelle (Ville de Montréal, 2024), une cible ambitieuse visant l'accessibilité des parcs, des parcs-nature, des espaces verts et autres aménagements similaires devrait se retrouver au PUM. Les bénéfices que peut procurer un accès à la nature doivent être rendus accessibles à toute la population montréalaise, quelles que soient ses capacités fonctionnelles.

Puisque les changements climatiques entraîneront une augmentation des canicules, tant en fréquences qu'en durée, l'accès à l'eau sur l'espace public est un enjeu qui devrait transparaître dans la mise à jour du PUM. Une attention particulière devrait être accordée dans cette réflexion aux populations qui présentent des facteurs de vulnérabilité qui n'ont pas d'autres alternatives d'approvisionnement (ex. : personnes en situation d'itinérance). Bien que la distribution d'eau embouteillée puisse s'avérer nécessaire dans certaines conditions, une stratégie pérenne devrait être envisagée pour ces populations. La DRSP recommande à la ville de Montréal d'accentuer ses actions dans ces domaines afin d'assurer la santé et la sécurité de ses citoyens et ainsi réduire les inégalités sociales de santé. La DRSP souhaite par ailleurs profiter de cette occasion pour rappeler l'importance de cette ressource vitale qui doit demeurer accessible pour tous, avec une attention portée vers les populations cumulant le plus de facteurs de vulnérabilité.

RECOMMANDATIONS : AMÉNAGEMENTS POUR LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Objectif 5.3 Accroître l'espace réservé aux infrastructures vertes drainantes, à la canopée et au verdissement

- **Prioriser les zones d'habitation les plus sujettes au phénomène d'îlot de chaleur dans les activités de plantation d'arbres et poursuivre les efforts d'augmentation de la canopée au-delà du délai prévu au Plan Climat 2030.**
- **Dans les secteurs où sont planifiés les nouveaux aménagements d'espaces verts et de végétalisation, prévoir des balises qui limitent les impacts négatifs, tels que l'éco-embourgeoisement, sur les populations en situation de vulnérabilité.**

Objectif 6.2 Renforcer le contact avec la nature et la résilience des lieux de la vie collective et objectif 7.1 – Mettre en valeur les territoires et les paysages emblématiques montréalais

- **Assurer par une cible, l'accessibilité des parcs et des espaces verts présents et prévus au PUM.**
- **Ajouter des mesures visant à assurer une meilleure accessibilité à l'eau potable dans les infrastructures publiques (parcs, etc.)**

Objectif 9.3 Minimiser l'impact environnemental de la construction, la rénovation, la déconstruction, l'occupation et la gestion des bâtiments et des terrains

- **Inclure des incitatifs au verdissement pour les terrains vacants potentiellement contaminés en milieux urbains (ex. : taxe supplémentaire pour les terrains vacants qui ne sont pas, ou peu, végétalisés).**

6. Une réduction de l'exposition aux risques environnementaux

La population est exposée à différents contaminants qui peuvent être présents dans l'environnement, incluant les milieux de vie, les milieux institutionnels et l'environnement extérieur (ex. : dans l'air, dans l'eau ou dans les sols). Les contaminants peuvent être de nature chimique (ex. : plomb, composés organiques volatils, hydrocarbures aromatiques polycycliques, solvants), physique (ex. : bruit, chaleur, radon, champs électromagnétiques) ou biologique (ex. bactéries, moisissures). Chaque contaminant présent dans l'environnement a des effets spécifiques sur la santé de la population qui varient en fonction du degré et de la fréquence d'exposition. Par exemple, la prévention et gestion des risques suivants sont particulièrement pertinentes à Montréal :

- La **pollution de l'air** est reconnue comme un cancérigène par l'OMS en 2013 (CIRC, 2013). Elle peut provoquer des symptômes respiratoires ou cardiaques et mener à des hospitalisations et des décès, notamment chez des personnes qui sont vulnérables. La pollution de l'air à Montréal serait responsable annuellement de 1192 décès prématurés (Santé Canada, 2021), de 6028 cas de bronchite infantile aiguë associés aux particules fines et de 113 556 jours de symptômes d'asthme associés aux particules fines et à l'ozone (Bouchard et Smargiassi, 2007). Les sources de polluants de l'air sont les transports, les industries, le chauffage et les habitations (DRSP, 2023).
- L'exposition au **bruit environnemental** peut entraîner des effets sur la santé des individus : la gêne, la perturbation du sommeil, l'hypertension et les maladies cardiovasculaires. Plus de 60 % de la population de l'île de Montréal serait exposée durant la nuit à des niveaux moyens de plus de 55 dBA, excédant ainsi la recommandation de l'OMS (Kaiser et coll, 2017).
- L'agglomération de Montréal est particulièrement touchée par la problématique des **sols contaminés** en raison des anciennes activités industrielles qui se sont déroulées sur le territoire. Plusieurs anciennes carrières et certaines berges ont été comblées par divers matériaux de remblayage. Cette contamination pourrait représenter un risque à la santé si une personne y est fortement exposée (DRSP, s.d.).

De plus, plusieurs risques présents dans l'environnement (chaleur, légionellose, etc.) connaissent une incidence accrue en raison des changements climatiques. Par ailleurs, l'exposition aux risques présents dans l'environnement n'est pas uniforme sur le territoire de la ville de Montréal. Certains contaminants peuvent être, par exemple, concentrés autour de certains secteurs et exposer de façon plus importante certains groupes, accentuant ainsi les inégalités sociales de santé.

C'est dans ce contexte que la DRSP tient à souligner l'ajout, au Document complémentaire, d'une distance limite et de critères pour réguler les nuisances sonores qui sont présentes à moins de 300 mètres d'un terrain ou d'une partie d'un terrain, ainsi que l'intégration de la notion de qualité de l'air sain et confortable pour les occupantes et les occupants en dessous de cette distance. Il s'agit d'une plus-value importante pour les milieux sensibles déjà existants et futurs à proximité de sources anthropiques.

En lien avec l'objectif 4.2 Améliorer l'accessibilité, l'attrait et l'intégration urbaine des secteurs à caractère industriel :

Les industries sont des émettrices importantes de polluants et d'autres nuisances environnementales. L'agglomération montréalaise accueille environ 21 % des entreprises du Québec sur son territoire¹, avec, en autres, une usine d'équarrissage, une raffinerie de pétrole, une usine de récupération de soufre, cinq terminaux pétroliers, plusieurs usines chimiques et pétrochimiques, une raffinerie de cuivre, un site de recyclage de métaux et deux levureries.

La DRSP est d'avis que les industries devraient être inscrites comme contraintes anthropiques au PUM et à la réglementation qui en découle. Les grandes infrastructures de transports comme le port et l'aéroport de Montréal, qui sont des grands émetteurs de polluants, ces dernières devraient aussi être inscrites comme contraintes anthropiques au document de planification.

En lien avec l'objectif 9.2 Augmenter la résilience des bâtiments, des terrains, des infrastructures et des équipements d'utilité publique aux aléas climatiques :

Cet objectif doit prendre en considération les risques environnementaux lors de la création de parcs résilients (infrastructures vertes drainantes), notamment lorsque celles-ci doivent recueillir des eaux usées couplées à des eaux de ruissellement, et :

- Mise en place de mesures de mitigations dans le cas où les infrastructures vertes drainantes doivent servir à la réception d'eaux combinées (pluie et usée) pour limiter l'exposition de la population à des risques à la santé (ex. biologique et chimique) ;
- Prévoir une consultation de la santé publique en amont pour tout projet incluant un risque de contamination par des eaux usées.

En lien avec l'objectif 9.3 Minimiser l'impact environnemental de la construction, la rénovation, la déconstruction, l'occupation et la gestion des bâtiments et des terrains :

Les contaminants présents dans les sols sont principalement des métaux et métalloïdes (ex. : arsenic), des hydrocarbures pétroliers et des hydrocarbures aromatiques polycycliques. Ces contaminants peuvent présenter des risques à la santé si une personne est exposée aux sols contaminés à des niveaux suffisamment importants via l'inhalation de particules remises en suspension, la présence de méthane, l'ingestion involontaire de sols, la migration de contaminants à l'intérieur des bâtiments, la consommation de légumes ou fruits qui ont poussé dans des sols contaminés ou le contact cutané avec les sols.

Au Québec, les sols contaminés sont encadrés par la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés (la Politique) du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). D'un point de vue légal, la protection des terrains et leur réhabilitation en cas de contamination sont soumises à la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE; Q-2) et ses règlements dont le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT; Q2, r. 37) et le Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RESC; Q-2, r.18).

¹ Nombre d'entreprises actives au Québec (quebec.ca)

Des recommandations sont également présentes dans le *Guide relatif à la construction sur le terrain d'un lieu d'élimination de matières résiduelles désaffecté du MELCCFP (2020)* pour l'aménagement du terrain et pour la construction future de tout édifice à ce site et le *Guide d'intervention - Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés du MELCCFP (2021)*.

En lien avec l'objectif 10.5 Minimiser l'effet de barrière créé par les grandes infrastructures de transport existantes et favoriser la santé et le bien-être des populations :

Afin de protéger la population des différentes nuisances environnementales que peuvent générer les industries, les axes routiers avec un fort débit de circulation, les autoroutes et autres contraintes de nature anthropique (port, gare de triage, train, aéroport, etc.), la DRSP recommande de ne pas implanter de nouveaux usages sensibles² dans ces secteurs. En effet, la mesure la plus efficace pour réduire à long terme l'exposition de la population aux émissions polluantes ou autres nuisances environnementales demeure la réduction à la source. À défaut, des mesures de mitigation efficaces (ex. : mesures touchant directement l'infrastructure routière [murs antibruit d'une hauteur suffisante 4 m à 6 m, combinaison de murs antibruit et d'écrans de végétation dense] ; mesures favorisant l'éloignement de la population aux polluants [zone tampon] ; mesures touchant directement le bâtiment [configuration du bâtiment, système de ventilation HEPA performant, emplacement des prises d'air éloigné de l'infrastructure routière]) devront être planifiées et implantées dans ces milieux de vie. Afin de guider l'implantation de différents usages notamment aux abords des autoroutes, nous vous invitons à vous référer aux recommandations émises dans le cadre de notre Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot (2017) (cf. encadrer Recommandations : réduction de l'exposition aux risques environnementaux).

Dans la disposition Affectation du sol – favoriser une occupation optimale et harmonieuse du sol au Document complémentaire, les critères de niveaux sonores sont basés sur les dBA Leq sur 24 heures. De ce fait, les sources ponctuelles sont donc "diluées" dans la journée. La DRSP souhaite attirer votre attention sur le fait que cette unité de mesure devrait être modulée en fonction du moment de l'émission sonore (ex. Jour, soir, nuit). Par exemple, le passage d'un train est ponctuel et donc ne dépassera généralement pas les critères sur 24 heures, mais lors de son passage les niveaux sonores extérieurs pourraient être supérieurs à ceux établis dans le PUM pendant une durée de temps plus courte. De ce fait, un passage en pleine nuit pourrait engendrer une gêne importante (ex. : réveil) pouvant nuire à la santé des personnes habitant à proximité de la voie ferroviaire. Selon une étude réalisée à Montréal, une proportion de 10 % des individus de 15 ans et plus résidant à moins de 100 m d'un chemin de fer ou d'une gare de triage a le sommeil perturbé par le bruit des trains (Ragetti et coll., 2016). Également, la DRSP recommande d'inclure les vibrations comme nuisances environnementales dans les dispositions (critères) au Document complémentaire et faire en sorte que celles-ci soient les plus faibles possibles. Enfin, le terme nuisances acoustiques qui regroupe le bruit et les vibrations devrait être utilisé comme mentionné dans le PMAD au critère 1.6.3. Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC.

² Nous considérons les usages sensibles tels que définis au PUM : un usage de la composante « Habitation » ; un des équipements collectifs et institutionnels suivants : bibliothèque ; centre d'hébergement et de soins de longue durée ; centre de protection de l'enfance et de la jeunesse ; centre de réadaptation ; centre hospitalier ; centre de services de santé et de services sociaux ; école ; établissement culturel, tel qu'un lieu de culte ou un couvent ; garderie ; terrains de jeux pour les enfants ; jardins communautaires ; terrains sportifs.

La réglementation sur le bruit étant de compétence municipale, Les arrondissements ont donc chacun leur réglementation, celle-ci peut s'avérer éparse et insuffisante. La plupart se sont inspirés du règlement sur le bruit de l'arrondissement de Ville-Marie (règlement B3), un règlement qui est nettement insuffisant pour bien protéger la population. De plus, un des problèmes majeurs avec ces règlements est qu'ils ne considèrent que les sources de bruits fixes et qu'ils n'incluent aucune limite à respecter (dBA), le bruit généré par le transport par exemple est donc souvent exclu. Finalement, il y a un grand manque d'expertise au sujet du bruit. Seulement certains arrondissements ont des inspecteurs qualifiés pour répondre aux problématiques de bruit. Donc en conséquence, la gestion ~~et la réglementation sur le~~ du bruit n'est pas uniforme sur l'ensemble du territoire de Montréal. Pour une gestion plus efficace de l'environnement sonore sur l'ensemble du territoire, la DRSP recommande l'adoption d'une approche standardisée et intégrée pour l'ensemble des arrondissements, tout en reconnaissant les nuances significatives qui distinguent les zones urbaines. Afin d'être en mesure, entre autres, de coordonner la mise en place de méthodes de collecte standardisées au niveau tant municipal que local, il est nécessaire d'accroître l'expertise sonore interne de la ville de Montréal.

Pour la disposition Affectation du sol – favoriser une occupation optimale et harmonieuse du sol au Document complémentaire la notion de qualité de l'air sain et confortable est abordée. Cette notion devrait être clarifiée et des critères précis devraient être établis à cet égard.

Pour favoriser une occupation optimale et harmonieuse du sol, il est important que des mécanismes d'évaluation systématique des nuisances environnementales soient intégrés dans la réglementation d'urbanisme pour l'implantation future des usages sensibles à proximité de sources de nuisances environnementales (autoroutes, industries, camionnage, voies ferroviaires, gare de triage, etc.). De plus, ces mécanismes d'évaluation doivent tenir compte des enjeux de sécurité civile, tels que les risques industriels (risques déterministes et probabilistes) et la présence de matières dangereuses. Il serait nécessaire que cela soit inscrit tel quel au document de planification.

Enfin, lorsque la mise en place d'actions qui vise la réduction à la source s'avère limitée pour diminuer les nuisances environnementales telles que le bruit, les vibrations, les odeurs, les émissions de polluant atmosphériques et autres, l'aménagement du territoire peut contribuer à la réduction de l'exposition aux polluants en augmentant la distance entre les sources émettrices (routes, industries et grandes enclaves de transport) et les usages sensibles (habitations, écoles, services de garde, hôpitaux, résidences pour aînés, etc.). L'avis de la DRSP sur *Les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot* (2017) peut être utilisé à titre de référence pour la mise en place de distances séparatrices entre les grands axes routiers et les populations avoisinantes. En ce qui concerne l'implantation de ces distances séparatrices, il est nécessaire que les autorités compétentes se réfèrent aux articles 5, 6 et 7 de la Loi sur la sécurité civile et aux articles 5, 6 et 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, ainsi qu'au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal pour intégrer les aspects liés aux risques industriels dans les planifications et la réglementation en urbanisme.

Évaluation des nuisances environnementales :

- **Intégrer des mécanismes d'évaluation systématique des nuisances environnementales et de l'évaluation du respect des critères établis pour l'implantation future des usages sensibles à proximité de sources de nuisances environnementales potentielles.**

Objectif 9.2 Augmenter la résilience des bâtiments, des terrains, des infrastructures et des équipements d'utilité publique aux aléas climatiques

- **Mettre en place des mesures de mitigations dans le cas où les infrastructures vertes drainantes doivent servir à la réception d'eaux combinées (pluie et usée) pour limiter l'exposition de la population à des risques à la santé (ex. biologique et chimique)**

Objectif 9.3 Minimiser l'impact environnemental de la construction, la rénovation, la déconstruction, l'occupation et la gestion des bâtiments et des terrains.

- **Pour tout projet d'aménagement ou de construction sur un site contaminé ou dont la qualité environnement des sols n'est pas connue, respecter les exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ainsi que les recommandations inscrites dans le *Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés du MELCCFP (2021)* ou dans le *Guide relatif à la construction sur le terrain d'un lieu d'élimination de matières résiduelles désaffecté du MELCCFP (2020)*, selon l'historique environnemental du site.**

Objectif 10.5 Minimiser l'effet de barrière créé par les grandes infrastructures de transport existantes et favoriser la santé et le bien-être des populations

- **Ajouter une cible visant à minimiser l'effet de barrière créé par les grandes infrastructures de transport dans le but de favoriser la santé et le bien-être des populations riveraines.**
- **Ne pas implanter à moins de 150 mètres des autoroutes et des infrastructures routières à fort débit de nouveaux bâtiments destinés à des populations pouvant être plus sensibles aux effets des polluants, tels les écoles, les garderies, les centres de soins, les résidences pour personnes âgées.**
- **Inclure des mesures de mitigation efficaces dans toutes les nouvelles constructions à usage sensible situées à moins de 150 mètres d'infrastructures routières majeures ou de réfection d'infrastructures routières majeures situées à moins 150 d'usages sensibles.**
- **Adopter une approche standardisée et intégrée pour l'ensemble des arrondissements, tout en reconnaissant les nuances significatives qui distinguent les zones urbaines.**

COLLABORATIONS ET PARTENARIATS

La ville de Montréal dispose de plusieurs leviers pour promouvoir la création d'aménagements et d'environnements favorables à la santé et à la qualité de vie. Cependant, les transformations requises pour la création de ces aménagements sont tributaires de différents secteurs d'activités, ce qui rend nécessaire l'établissement de la collaboration intersectorielle (MSSS, 2017). Cette collaboration vise à renforcer les synergies et à maximiser l'impact des actions menées, tant par la Ville et les arrondissements que par ses partenaires. Parmi les conditions essentielles à la mise en œuvre et à la durabilité de ces pratiques collaboratives, il est primordial d'être attentif aux besoins et aux capacités et contraintes des collectivités, y compris ceux des citoyennes et citoyens. La participation citoyenne existe lorsque les citoyens contribuent par leurs savoirs expérientiels, dans un processus de coconstruction, toute la durée d'un projet (DRSP, 2020). À cet égard, il devient impératif de mettre à profit l'expérience citoyenne au service du développement de la communauté dans tous les aspects de l'urbanisme.

Pour la mise en œuvre du PUM, il est nécessaire d'adhérer à une vision partagée sur le développement de la Ville, de s'appuyer sur un leadership fort et reconnu par toutes les parties prenantes, et d'établir des mécanismes facilitant la communication et le travail d'équipe. Enfin, il est important de valoriser et de faire rayonner le travail collectif accompli (INSPQ, 2022).

Les équipes de santé publique régionales et locales sont disponibles pour collaborer avec les municipalités, en mettant à profit leurs compétences afin d'améliorer la qualité de vie et la santé des populations. Pour faciliter cette collaboration, plusieurs outils sont utilisés en santé publique, dont l'évaluation d'impact sur la santé (EIS). L'EIS a pour objectif d'anticiper et de documenter les impacts potentiels, tant positifs que négatifs, directs ou indirects, d'une politique ou d'un projet en cours d'élaboration sur l'ensemble des facteurs influençant la santé de la population. Cet outil permet également d'évaluer la répartition de ces impacts au sein de la population, afin d'éviter la création ou l'aggravation des inégalités sociales de santé (INSPQ, 2021 ; CCNPPS, 2008). L'EIS constitue une approche collaborative et intersectorielle, reposant sur le travail conjoint des équipes de santé publique, des acteurs municipaux en favorisant la consultation citoyenne, l'implication des organismes communautaires et du milieu de la recherche.

De plus, la mise en œuvre de nombreuses mesures présentées au PUM pourrait bénéficier de collaborations et de partenariats, en particulier dans le domaine de la santé publique. À titre d'exemples, par thématique :

Des aménagements de milieux de vie favorables à la santé:

- Élaborer un guide d'aménagement et de conception urbaine pour les projets et interventions touchant l'évolution du cadre bâti dans les secteurs d'intensification urbaine douce, intermédiaire et élevée.
- Développer des balises d'aménagements et des normes de gestion de projet permettant de mieux intégrer l'accessibilité universelle dans les espaces publics (mobilier urbain, modules récréatifs et sportifs, installations culturelles temporaires ou permanentes, etc.) et d'accélérer la réalisation de projets.

- Faciliter, par l'entremise d'un programme, l'implantation de commerces d'alimentation et le déploiement de marchés publics dans les secteurs où l'offre alimentaire de proximité est déficiente.

Des réseaux de transport actif et collectif sécuritaires, conviviaux et universellement accessibles :

- Poursuivre les représentations auprès de l'ARTM et du gouvernement provincial visant à instaurer des mesures de tarification sociale pour les personnes à faible revenu.
- Développer, en collaboration avec les parties prenantes, une stratégie de mise en valeur et d'intégration urbaine des principaux pôles intermodaux de transport des personnes afin de leur adjoindre des fonctions complémentaires, d'améliorer le confort et l'ambiance autour de ces lieux de transit, d'assurer le respect des principes d'aménagement sécuritaire et d'améliorer l'efficacité des liens avec les réseaux locaux de mobilité.
- Élaborer des lignes directrices pour l'aménagement du réseau piétonnier afin de diffuser et d'appliquer de façon uniforme, sur l'ensemble du territoire et dans la réglementation, les méthodes permettant d'assurer des aménagements confortables et sécuritaires pour les piétons comprenant les pratiques de déneigement et d'entretien.
- Développer des lignes directrices permettant l'implantation des meilleures pratiques pour la réalisation d'infrastructures cyclables sécuritaires, confortables et accessibles, pour l'ensemble de la population, dans toute sa diversité, tout en favorisant la cohabitation avec les autres modes durables.
- Effectuer des représentations auprès du gouvernement provincial afin d'actualiser la Politique sur la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal.
- Veiller à ce que les interventions sur et aux abords des grandes infrastructures de transport permettent des déplacements sécuritaires pour tous les usagers et les usagères, en cohérence avec la Vision zéro.
- Veiller à l'intégration d'aménagements dédiés aux transports actifs et collectifs dans les grands projets d'infrastructures de transport.

Des logements abordables, de qualité et une sécurité résidentielle :

- Développer un mécanisme de planification concertée avec les différentes parties prenantes et acteurs clés contribuant à l'offre de services aux citoyennes et citoyens dans le cadre de projets générant une augmentation importante de l'offre de logements.
- Renforcer les représentations auprès des différents paliers de gouvernement pour un financement adéquat du logement hors marché et notamment social, et ce, à la hauteur des besoins montréalais.

Des aménagements pour lutter contre les changements climatiques :

- Favoriser le verdissement des grandes infrastructures et de leurs abords en priorisant les interventions réduisant les vulnérabilités aux aléas climatiques et l'exposition aux risques et nuisances (bruit, qualité de l'air, etc.).

Une réduction de l'exposition aux risques environnementaux :

- Raffiner les connaissances sur les secteurs vulnérables aux inondations de surface pour guider les interventions complémentaires sur les domaines public et privé et ainsi réduire les risques d'inondation des bâtiments.
- Évaluer les différents outils réglementaires permettant de prendre en considération les effets possibles de certains usages sur la qualité de l'air.

Enfin, le plan d'action élaboré par la Ville à la suite de l'entrée à vigueur du PUM ainsi que la production des Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM), considérés comme des piliers pour la mise en œuvre du Plan d'urbanisme, représentent une opportunité stratégique pour renforcer les collaborations et les partenariats intersectoriels.

CONCLUSION

Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) présenté dans le cadre de cette consultation publique constitue une avancée significative vers un avenir meilleur pour l'ensemble de la population montréalaise. Bien que sa mise en œuvre présente certains défis, il s'agit d'un projet d'envergure qui comporte plusieurs objectifs visant à améliorer la qualité de vie et la santé de la population montréalaise. Les défis multiples en matière d'aménagement, d'habitation, de transport et de lutte aux changements climatiques, appellent au déploiement d'une multitude de stratégies d'action, en cohérence avec les besoins évolutifs de la population.

Montréal subit déjà les impacts des aléas climatiques qui continueront de s'aggraver au fil du temps. Afin de limiter ces impacts, le Plan d'urbanisme s'avère un puissant moteur pour accélérer la transition socio-écologique, renforçant la résilience communautaire et réduisant la vulnérabilité populationnelle.

En somme, la DRSP souhaite que les recommandations formulées dans le présent mémoire, à travers le prisme de l'amélioration de la santé de la population, contribuent à enrichir ce projet. En s'attardant aux secteurs comportant des populations vulnérables, le PUM a le pouvoir de réduire les inégalités sociales et territoriales.

RÉFÉRENCES

Agence de la santé publique du Canada (ASPC). (2014). *Vers l'équité en santé: Approches canadiennes relatives au rôle du secteur de la santé*. En ligne :

https://publications.gc.ca/collections/collection_2014/aspc-phac/HP35-44-2014-fra.pdf

Agence de la santé publique du Canada (ASPC). (2017). *Concevoir un mode de vie sain*. Rapport de l'administrateur en chef de la santé publique sur l'état de la santé publique au Canada, 2017. En ligne : PHAC_CPHO-2017_Report_F.pdf (canada.ca)

Association canadienne de santé publique (ACSP). (2021). *Investir dans le transport en commun pour créer des collectivités saines, vertes et équitables*. En ligne : [Le transport en commun - document d'information | Association canadienne de santé publique \(cpha.ca\)](Le transport en commun - document d'information | Association canadienne de santé publique (cpha.ca))

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). (2020). *La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, Tableaux des résultats par secteurs municipaux*. En ligne : https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf.

Barton, H. Et C. Tsourou . (2004). *Urbanisme et santé: un guide de l'OMS pour un urbanisme centré sur les habitants*. Châteaubourg, France: Association internationale pour la promotion de la santé et du développement durable.

Basner M, McGuire S. (2018). *WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Effects on Sleep*. Int J Environ Res Public Health;15(3):519.

Beaudin et coll. (2024). *Mobilité Montréal : Les coûts sociaux des transports*. Rapport d'études, HEC Montréal. En ligne : <mobilitemontreal2024.pdf> (davidbenatia.com)

Bergeron, P. et Reyburn S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Institut national de santé publique.

Berry, P. & Schnitter, R. (2022). *Health of Canadians in a changing climate: advancing our knowledge for action*. Government of Canada. En ligne : <https://doi.org/10.4095/329522>

Bouchard, M., Smargiassi, A. (2007). *Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT)*. Institut national de santé publique du Québec.

Centre international de Recherche sur le Cancer (CIRC). (2013). *La pollution atmosphérique une des premières causes environnementales de décès par cancer, selon le CIRC*. Communiqué de presse n°221. En ligne : https://www.iarc.who.int/wp-content/uploads/2018/07/pr221_F.pdf

Direction régionale de santé publique de Montréal. (2024) *Évaluation de la vulnérabilité de l'agglomération de Montréal aux changements climatiques*. En ligne : <https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/publications/>

Boschmann, E. Eric, et Mei-Po Kwan. (2008). *Toward Socially Sustainable Urban Transportation: Progress and Potentials*. International Journal of Sustainable Transportation, Vol. 2, p. 138-157.

Boucher, J. P., Gougeon, P., Faucher, G., Waji, O., Ruscio, C., & Fahey, R. (2023). *État de situation et analyse d'impact des programmes de prévention et de lutte contre l'itinérance au Québec sur les municipalités*. APPÉCO. En ligne : <https://moissonlaurentides.org/wp-content/uploads/2023/09/Impact-des-programmes-de-prevention-et-de-lutte-contre-litinerance.pdf>

Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2023). *Le stationnement à Montréal : 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique*. [cremtl.org].

Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (CCNPPS). (2008) *L'évaluation d'impact sur la santé (ÉIS) : guides et outils*. En ligne : [L'évaluation d'impact sur la santé \(ÉIS\) : guides et outils \(ccnpps-ncchpp.ca\)](https://www.ccnpps-ncchpp.ca)

D'Alessandro D, Appolloni L.(2020). *Housing and health: an overview*. Ann Ig. 2020 Sep-Oct;32 (5 Suppl 1):17-26. doi: 10.7416/ai.2020.3391. PMID: 33146364.

Dansereau, F., S. Charbonneau et al. (2002). *La mixité sociale en habitation*, rapport de recherche réalisé pour la Ville de Montréal.

Direction de santé publique de Montréal. (2006). *Le transport urbain, une question de santé*, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

Direction de santé publique de Montréal (2011). *Les inégalités sociales de santé à Montréal. Le chemin parcouru*. Rapport du directeur de santé publique 2011. Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

Direction régionale de santé publique (DRSP) de Montréal. (2023). La qualité de l'air à Montréal. En ligne : <https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/publications/>

Direction régionale de santé publique de Montréal. (2023). *Portrait des chutes extérieures sur le territoire montréalais*. En ligne : <https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/publications/>

Direction régionale de santé publique de Montréal. (2024). *Vers des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux sur le chemin de l'école*. En ligne : <https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/publications/>

Direction de santé publique du CISSS de la Montérégie-Centre. (2023). *Mémoire des directrices et directeurs régionaux de santé publique : Plan d'action gouvernemental en matière de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale*.

Direction régionale de santé publique de Montréal. (2024). *L'expérience citoyenne au service de la prévention : Cadre de référence et outils de mise en œuvre pour une participation efficace de la population*. En ligne : <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/4228196>

Dubé, J., Des Rosiers, F., & Devaux, N. (2023). *Les propriétaires de maisons ont-ils raison de craindre l'arrivée de logements sociaux dans leur quartier ?* (2023PJ-03, Revue PERSPECTIVES, CIRANO.) En ligne : <https://doi.org/10.54932/GHJX9103>.

Dunn J.R. (2002). *L'approche de la santé de la population en fonction du logement : cadre de recherche*. Université de Calgary.

Duron, P. (2021). *Rapport sur le modèle économique des transports collectifs*. Ministère de la transition écologique. En ligne : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/RAPPORT%20DURON.pdf>

Fortin F. M., Hénault-Ethier L., Hallmich C. (2022). *Adaptation aux changements climatiques et villes durables: outil d'aide à la décision pour le verdissement de terrains vacants potentiellement contaminés en milieux urbains*. Fondation David Suzuki.

Frumkin, H., Wendel, A. M., Abrams, R. F., & Malizia, E. (2011). *An introduction to healthy places. Making healthy places: Designing and building for health, well-being, and sustainability*. En ligne : https://digitalcommons.calpoly.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1100&context=crp_fac

Gouvernement du Québec.(2024). *Le transport collectif, une bonne habitude à reprendre*. [Le transport collectif, une bonne habitude à reprendre | Gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](https://www.quebec.ca/transport-collectif)

Health Effects Institute (HEI).(2010). *Traffic-Related Air Pollution: A Critical Review of the Literature on Emissions, Exposure, and Health Effects*.

En ligne : <https://www.healtheffects.org/system/files/SR17TrafficReview.pdf>

Institut de la statistique du Québec (ISQ). (2022). *Mise à jour 2022 des perspectives démographiques du Québec et des régions, 2021-2066*.

Institut national de santé publique (INSPQ). (2021). *Les aléas affectés par les changements climatiques : effets sur la santé, vulnérabilités et mesures d'adaptation*.

En ligne : <https://www.inspq.qc.ca/publications/2771>

Institut nationale de santé publique du Québec (INSPQ). (2021). *Mieux partager la rue. La collection OPUS*.

Institut nationale de santé publique du Québec (INSPQ). (2021) *Guide pour soutenir la réalisation d'évaluations d'impact sur la santé en milieu* En ligne :

<https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2846-guide-evaluation-impact-sante-municipal.pdf>

Institut nationale de santé publique du Québec (INSPQ). (2021). *L'action municipale pour créer des environnements favorables à la santé et à la qualité de vie*.

Institut national de santé publique du Québec. (2022). *Réduire la sédentarité : une nouvelle cible d'Action en promotion de la santé*. En ligne : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/3287-reduire-sedentarite_0.pdf

Institut National de la Santé Publique du Québec. (2024). *Éco-embourgeoisement*.

En ligne : <https://www.inspq.qc.ca/changements-climatiques/actions/verdissement/ecoembourgeoisement>

Kerrigan, D. & Wachsmuth, D. (2020). *Airbnb, le partage du logement et le droit au logement à Montréal*. [En ligne] : Nouvelles pratiques sociales. Disponible <https://doi.org/10.7202/1076662ar>.

Labesse, M.E., St-Louis, A., Ades, J., Robitaille, É. et Bergeron, P. (2021). *Logement et inégalités sociales de santé en temps de COVID-19 : des stratégies pour des logements abordables et de qualité*. Institut national de santé publique du Québec.

- Labesse, M. E et al (2022). *Planifier une offre résidentielle saine et accessible*. Institut national de santé publique du Québec. En ligne : <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2882-offre-residentielle-saine-accessible.pdf>
- Lefebvre-Ropars G., Morency C. et Negron-Poblete P. (2021). *Caractérisation du partage de la voirie à Montréal : Note de recherche*. Polytechnique Montréal.
- Le Laboratoire pour l'abordabilité du bâti (LAB). (2023). *Zonage différencié*. En Ligne : <https://lab-habitation.org/work-1/zonage>.
- Martin R, Deshaies P, Poulin M. (2015). *Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains*. Québec: INSPQ, Direction des risques biologiques et de la santé au travail. En ligne : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2048_politique_lutte_bruit_environnemental.pdf.
- Michaud C. et Boisjoly G. (2020). *L'accessibilité au cœur de l'arrimage transport-urbanisme*. Ordre des urbanistes du Québec. Urbanité, p.33-34.
- Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). (2017). *Le soutien à l'action intersectorielle favorable à la santé : Stratégie ministérielle*.
- Ministère de la Santé et des Services sociaux. (2023). *Dénombrement des personnes en situation d'itinérance visible au Québec. Rapport de l'exercice du 11 octobre 2022*. Bibliothèque et Archives nationales du Québec ISBN : 978-2-550-95730-0 (version PDF).
- Ministère de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MELCC). (2019). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990*. GES 1990 -2019 : Québec.
- Morency P., Cândido R., Plante C., Tessier F., Goudreau S., Fournier M. (2017). *Les saillies de trottoir et les dos d'âne allongés réduisent le nombre de blessés aux intersections*. Étude dans quatre arrondissements de Montréal. Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.
- Morency, P., Tessier, F., Thérien, F., Archambault, J. (2013). *La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers : mémoire présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal*. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.
- Nesbitt, L., Hotte, N., Barron, S., Cowan, J., & Sheppard, S. R. (2017). *The social and economic value of cultural ecosystem services provided by urban forests in North America: A review and suggestions for future research*. *Urban Forestry & Urban Greening*, 25, 103-111.
- O'Neill, S., Labesse, M. E. et Morency, P. (2024). *Logement et santé : développement d'un cadre conceptuel*. Institut national de santé publique du Québec.
- Organisation de coopération et de développement économiques (OECD). (2020), *Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport: An Ignored Environmental Policy Challenge*, OECD Publishing, Paris En Ligne : <https://doi.org/10.1787/4a4dc6ca-en>
- Organisation mondiale de la Santé (OMS). (1986). *Charte d'Ottawa pour la promotion de la santé*. Organisation mondiale de la santé.
- Organisation mondiale de la santé (OMS). (2018). *Environmental Noise Guidelines for the European Region*. En ligne : [9789289053563-eng.pdf \(who.int\)](https://www.who.int/publications/m/item/9789289053563-eng)

Organisation mondiale de la santé. (2024). Activité physique. En ligne : <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). (2023). *Avant projet pour un PMAD révisé : Agir ensemble pour un aménagement durable*. Communauté métropolitaine de Montréal.

Ragetti, M., Goudreau, S., Plante, C., Perron, S., Fournier, M., et Smargiassi, A. (2016). *Annoyance from Road Traffic, Trains, Air-planes and from Total Environmental Noise Levels*. *Int J Environ Res Public Health*, 13 (1).

Raynault M.-F., Thérien, F., Massé, R. et Tessier, S. (2015). *Pour des logements salubres et abordables : Rapport du directeur de santé publique de Montréal 2015*. Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, Direction régionale de santé publique.

Rugel, E. J., Carpiano, R. M., Henderson, S. B., & Brauer, M. (2019). *Exposure to natural space, sense of community belonging, and adverse mental health outcomes across an urban region*. *Environmental Research*, 171, 365-377.

Santé Canada. (2021). *Les impacts sur la santé de la pollution de l'air au Canada: Estimation des décès prématurés et des effets non mortels—2021 Report*. [cité le 13 sept 2024]. En ligne : <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/publications/vie-saine/impacts-sante-pollution-air-2021.html>

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). (2023). *Données sur les collisions routières*.

Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). (2023). *Rapport sur le marché locatif. Le marché de l'habitation*.

Société canadienne de physiologie de l'exercice (2024). *Directives canadiennes en matière de mouvement sur 24 heures : une approche intégrée regroupant l'activité physique, le comportement sédentaire et le sommeil*. En ligne : <https://csepguidelines.ca/language/fr/>

Statistique Canada. (2021). *Recensement du Canada, 2021*.

Stoker, P. et al.(2015). *Pedestrian Safety and the Built Environment: A Review of the Risk Factors*. *Journal of planning Literature*, vol. 30 (4), p377-392.

Taylor, L.A.(2018). *Housing And Health: An Overview of The Literature*. Health Affairs Health Policy Brief, June 7. DOI: 10.1377/hpb20180313.396577.

Transition en commun (TEC). (2024). *Voie de sortie : Libérez nos communautés de la dépendance à l'automobile. Cadre de référence*. En ligne : [Voie de sortie - Le cadre de référence du groupe de travail Démotorisation - Transition en Commun](#)

Ville de Montréal. (2021). *Projet de ville*.

Ville de Montréal. (2024). *Interventions en accessibilité*. En ligne : <https://montreal.ca/sujets/interventions-en-accessibilite>

**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal**

Québec 