

Le 14 juin 2004

Monsieur Alain Cardinal
Secrétaire général
Office de consultation publique de Montréal
1550 rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec)
H3A 1X6

Monsieur,

Le plan d'urbanisme proposé par la Ville de Montréal aura des effets sur la santé et le bien-être de la population. En ce sens, l'Agence, qui a pour mission d'améliorer la santé et le bien-être, se sent interpellée par divers éléments de la proposition soumise à la consultation publique. C'est pourquoi nous voulons apporter quelques commentaires et suggestions lors de la consultation sur ce plan.

Nous voulons porter à votre attention trois documents. L'un porte sur les enjeux de santé publique soulevés par le plan d'urbanisme et il contient les commentaires de notre Direction de santé publique. Le deuxième en comporte les faits saillants. Enfin, le troisième concerne plus spécifiquement des questions d'immobilisations et de zonage reliés à des établissements de santé et de services sociaux.

Vous trouverez ci-joint dix copies de ces trois documents, tel que demandé. Les documents vous ont également été acheminés par courrier électronique. Nous comptons faire une présentation des enjeux de santé publique lors des assemblées de consultation. La présentation sera faite par le directeur de santé publique, Dr Richard Lessard, ou son représentant.

... 2

2.

Nous espérons que cette contribution permettra de rendre le plan d'urbanisme plus en mesure de répondre aux besoins de la population et des établissements et nous assurons la Ville de Montréal de notre collaboration habituelle.

Veillez agréer, monsieur Cardinal, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,

David Levine

DL/LC/ej

C.C. : Dr Richard Lessard, directeur de la santé publique
Monsieur Louis Côté, directeur de l'information et de la planification

**Agence
de développement
de réseaux locaux
de services de santé
et de services sociaux**

Québec 
Montréal

POUR UNE VILLE EN SANTÉ

Mémoire de la Direction de santé publique de l'Agence de développement des réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Montréal sur les enjeux de santé publique dans le Plan d'urbanisme de Montréal

Juin 2004

PRÉAMBULE

POUR UNE VILLE EN SANTÉ

La Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux (ADRLSSSS) a pour mission de promouvoir la santé et le bien-être de la population et de prévenir les problèmes de santé. En ce sens, elle est interpellée par tout ce qui peut influencer la santé des Montréalais et des Montréalaises. Plusieurs politiques et plans d'action élaborés par la Ville de Montréal touchent cet aspect.

L'occupation du sol et l'aménagement du territoire constituent des déterminants majeurs qui peuvent avoir une influence directe ou indirecte sur la santé. Pensons par exemple à la qualité de l'air et de l'eau, au bruit, à la salubrité des logements, etc. Ces éléments ont un impact à long terme, qui est souvent négligé.

De plus, la proposition de plan d'urbanisme réitère que Montréal se veut une « ville en santé ». Les interventions visant les milieux de vie et la stratégie de revitalisation urbaine s'inscrivent « dans l'esprit de ville en santé » (page 14). Le rapport annuel 2002 du Directeur de santé publique sur la « santé urbaine » démontrait les liens entre les interventions municipales et la santé et affirmait que la santé était une « condition nécessaire à l'essor de Montréal ».

Le plan d'urbanisme offre donc une opportunité unique de mettre en commun nos préoccupations et de reconnaître l'importance de la Ville comme partenaire majeur en santé et bien-être.

UNE APPROCHE INTÉGRÉE... ?

Comme nous l'avons déjà mentionné, le plan d'urbanisme n'est pas la seule politique municipale qui peut toucher la santé et le bien-être des Montréalais et Montréalaises. En introduction (page 2), on fait d'ailleurs état des autres politiques sectorielles qui doivent être prises en considération. À ce sujet, nous voulons souligner une omission : le plan d'action en développement social et communautaire est un élément majeur permettant d'agir sur la qualité et les conditions de vie. Cet élément est d'ailleurs nommé dans la section sur la revitalisation urbaine (page 14).

Pour intervenir efficacement sur la qualité de vie et la santé, on doit adopter une « perspective transversale » comme le propose le plan à la page 2. Cette perspective *globale* et *intégrée* en urbanisme constitue une approche exemplaire qui devrait présider au développement de l'ensemble des quartiers et arrondissements montréalais. Cela signifie que les enjeux urbanistiques doivent être traités en tenant compte des facteurs humains et sociaux. Il y a donc lieu d'analyser les effets que peuvent avoir certaines mesures proposées par le plan afin de ne pas mener à l'exclusion de certains groupes ou personnes (un exemple entre autres : la prostitution dans les quartiers centraux). Si des mesures ne font que déplacer les problèmes, il n'y a pas de valeur ajoutée pour les citoyens et citoyennes.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Dans l'ensemble, nous estimons que cette proposition de plan d'urbanisme propose une vision cohérente du développement de la Ville. Cette vision correspond aux grands objectifs défendus par les citoyens, les organismes et les institutions en vue de faire de Montréal un milieu sain, sécuritaire et agréable. Nous appuyons le « parti d'aménagement » qui s'appuie sur le concept de développement durable dans ses dimensions *économiques, environnementales et sociales*, en concordance avec le Plan stratégique de développement durable. Nous constatons une préoccupation pour la qualité de vie des citoyens et citoyennes. La « Charte des milieux de vie montréalais » est passablement inclusive à cet égard ; elle retient la majorité des déterminants de santé. Notons en particulier les orientations concernant le transport collectif et le transport actif, les équipements collectifs de voisinage, un cadre de vie sécuritaire.

Nous notons une grande absence dans ce plan : les *personnes* pour lesquelles on planifie l'espace et l'aménagement. Bien sûr, on retrouve les personnes au centre de la « Charte montréalaise des droits et responsabilités » et le futur plan d'action en développement social s'adressera principalement aux besoins des citoyens et citoyennes. Mais le plan d'urbanisme n'aura sa raison d'être que s'il rejoint les aspirations de la population et qu'il tient compte des changements au sein de celle-ci. Même dans le chapitre sur les milieux de vie, la population

demeure une entité abstraite. Dans le contexte du vieillissement de la population, on se serait attendu à ce que le document insiste sur l'importance d'intégrer cette donnée dans l'ensemble des interventions sur le territoire et définisse des orientations précises à cet égard, dans une perspective de développement durable. Tout au plus, on fait référence, au passage, aux « besoins spécifiques des ménages », aux « besoins de tous les groupes d'âge » ou à « l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ».

Par ailleurs, plusieurs mesures favorables à la santé sont proposées par le plan d'urbanisme :

- développement du transport collectif et des voies cyclables,
- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre,
- valorisation des déplacements piétonniers,
- aménagement de jardins communautaires,
- atténuation des nuisances comme le bruit,
- soutien à l'aménagement de secteurs d'emploi de qualité, autres.

COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

Voici maintenant quelques commentaires et suggestions concernant des éléments plus spécifiques du plan d'urbanisme.

Qualité des milieux de vie

L'approche préconisée par la ville à l'égard des milieux de vie semble s'inspirer des principes du développement durable et tend à faire de ces milieux des « quartiers durables ». En effet, toutes les composantes sont réunies dans la proposition : logements, services, équipements collectifs, espaces verts, transport, accès à l'emploi, environnement sain et sécurité. « La Charte des milieux de vie montréalais » résume bien cette approche et nous croyons qu'elle devrait inspirer toutes les composantes du plan et s'appliquer à l'ensemble de la Ville. À ce point, nous voulons insister sur quelques éléments et souligner quelques omissions.

Un point essentiel pour assurer la qualité des milieux de vie est l'*accessibilité* des services de proximité et des équipements collectifs. La Charte indique : « accessibles à pied », mais ce n'est pas la situation constatée dans tous les secteurs de la Ville. De plus, l'accessibilité implique un accès facile pour les personnes à mobilité réduite, un moyen de transport lorsque nécessaire, des infrastructures connectées par des trottoirs sans interruptions associés à du mobilier urbain (bancs, poubelles), etc.

En ce qui concerne le logement, nous estimons que la *salubrité* doit être inscrite dans la charte au même titre que le type et le prix. De plus, dans un contexte

d'accroissement des coûts dans le secteur immobilier, il est nécessaire d'assurer le développement du logement abordable, tant pour les locataires que pour les personnes qui veulent accéder à la propriété. Il faut encourager la mixité résidentielle ainsi que la mixité sociale dans tous les secteurs et éviter la gentrification qui accompagne habituellement la rénovation.

Sur la question des espaces verts, nous notons que la plantation d'arbres fait partie des mesures proposées pour améliorer la qualité des milieux de vie. La politique de l'arbre, qui fera l'objet d'un autre document semble-t-il, proposera des orientations et des objectifs que nous partageons (p. 123). Soulignons toutefois que le choix des arbres doit se faire afin d'*éviter les espèces allergènes*, ce dont on ne tient pas compte présentement et qui entraîne des problèmes de santé pour la population.

Un autre élément est présent dans le plan mais il est un peu diffus et nous aimerions qu'il ressorte plus. Il s'agit des « modes de vie physiquement actifs », qui se traduisent principalement par l'activité physique de loisir et le transport actif. Étant donné que 6 montréalais sur 10 sont inactifs dans leurs loisirs et qu'une bonne partie le sont dans leurs déplacements, il est important que le plan d'urbanisme consacre des mesures à cet état de choses, notamment en favorisant la proximité des services et des activités ainsi que des alternatives au transport motorisé. De plus, nous observons une chute de l'activité physique en hiver. Bien que le plan d'urbanisme reconnaisse l'impact majeur du climat hivernal sur une ville comme Montréal, nous suggérons que des mesures soient mises en place en vue de soutenir et de faciliter un aménagement plus convivial et sécuritaire pour la pratique de diverses formes d'activités physiques à proximité des zones résidentielles et des divers pôles d'emploi en cette saison.

Enfin, nous commenterons la question du transport dans un point spécifique plus loin.

Alimentation

L'alimentation ne constitue pas un objet spécifique du plan d'urbanisme mais, au-delà d'une desserte commerciale, celui-ci pourrait au moins définir les balises de services alimentaires de qualité. En effet, l'alimentation n'est pas uniquement un secteur de consommation que l'on aborde en traitant du commerce de détail ou des services de proximité; elle est un besoin essentiel à la vie et à la santé.

Depuis plus de 15 ans, les acteurs de santé publique observent des inégalités entre les quartiers de Montréal quant à la variété, à la qualité et au coût des aliments offerts dans les commerces. Il est impératif de prévoir des mesures pour s'assurer que le marché de l'alimentation desserve adéquatement la population de tous les quartiers et arrondissements. Suggérons par exemple la fermeture hebdomadaire de rues pour de petits marchés publics, des permis de faible coût pour petits producteurs, des permis ciblés à des commerces

spécifiques d'alimentation, un aménagement de quartiers ou de rues commerciales permettant la diversité alimentaire etc. Le plan d'urbanisme peut aussi mettre en place des orientations facilitant la production non-marchande d'aliments par l'affectation de sols à la pratique du jardinage collectif, notamment dans les complexes de logement social.

Les activités liées à l'alimentation doivent être encadrées spécifiquement dans un plan d'urbanisme à cause de leur impact considérable sur l'environnement et sur l'économie. D'une part, l'alimentation est à la source d'environ 20% des déplacements motorisés et de 40% des déchets produits. De plus, dans l'esprit de la production non-marchande d'aliments, les efforts de « renaturalisation » de certains espaces dégradés pourraient être jumelés à des initiatives d'agriculture urbaine. Pensons aussi à la « végétalisation » des toits, surtout possible dans les nouvelles constructions, qui peut servir à la fois des objectifs environnementaux (réduction des îlots de chaleur, contrôle du ruissellement des pluies, etc) et alimentaires.

D'autre part, l'alimentation n'est pas un quelconque secteur de production parmi d'autres à Montréal: c'est un élément majeur de la base économique, fournissant à lui seul plus de 12% de tous les emplois et constituant un pôle de développement aussi générateur de prospérité que peut l'être le secteur des nouvelles technologies. La prise en compte explicite de l'alimentation dans le plan d'urbanisme doit permettre le déploiement de stratégies qui convergent vers l'amélioration de la santé et du bien-être en généralisant l'accès à une alimentation de qualité, en soutenant la création d'emplois, l'intégration sociale et la diversité culturelle et en préservant un environnement sain pour tous et toutes.

Le Centre de Montréal

Dans nos commentaires sur l'approche intégrée, nous avons souligné que des mesures urbanistiques peuvent avoir un effet négatif sur des groupes ou des personnes. La chapitre du plan concernant « un Centre prestigieux convivial et habité » pose une problématique particulière à cet égard. Nous convenons que le Centre de Montréal regroupe les grandes fonctions métropolitaines et que c'est une place d'affaires majeure. Mais le Centre, tel que mentionné dans le plan (p.69), c'est aussi « des milieux de vie... vivants et animés... ». En ce sens, l'aménagement de la ville ne doit pas se faire au détriment des personnes qui y résident.

Le plan vise à « assurer la qualité des milieux de vie établis » (p. 80) et, pour ce faire, il propose « d'intervenir au besoin conformément à la Charte des milieux de vie montréalais ». Nous estimons, quant à nous, que la Charte montréalaises des droits et responsabilités doit avoir préséance sur la Charte des milieux de vie. Ainsi, la Ville de Montréal doit favoriser la reconnaissance d'une vie citoyenne pour tous les Montréalais et Montréalaises quel que soit leur statut socio-économique ou leurs conditions de vie et de santé. Elle doit préserver la

mixité sociale afin d'éviter l'exode des populations locales défavorisées en raison de l'arrivée de populations plus nanties qui viendrait modifier la dynamique des quartiers (hausse des taxes, des loyers, des services de proximité).

La Ville doit mettre en place des mesures afin que le Centre soit « convivial » pour tout le monde, et non seulement pour les mieux nantis. Un Centre prestigieux ne doit pas être synonyme d'intolérance envers les populations marginales ou démunies. De plus, la fonction résidentielle doit prévoir des réponses à tous les types de besoins; les 15 000 logements prévus (p.79) devraient prévoir du logement abordable, du logement social et du logement avec services communautaires.

Enfin, la redéfinition du Centre doit garantir la présence des organismes d'aide aux groupes marginalisés (services à bas seuil, répit, drop-in pour toxicomanes, jeunes de la rue, travailleurs/travailleuses du sexe, échange de seringues). La Ville souhaite « assurer et soutenir la présence des grandes institutions d'enseignement et de santé » au Centre et nous l'appuyons dans cette visée. Tout aussi importantes pour nous sont les ressources communautaires et institutionnelles qui offrent des services aux populations vulnérables. Ces ressources jouent un rôle de premier plan dans l'amélioration de la santé de la qualité de vie des quartiers centraux et elles ont besoin du soutien de la Ville pour continuer à exercer leur mission au plan des services et de la défense des droits humains fondamentaux.

Évidemment, tout cela ne peut se réaliser sans un arrimage avec le plan de développement social et sans le leadership de la Ville engagée dans les actions intersectorielles avec ses partenaires, dont nous sommes.

Revitalisation urbaine

La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée s'adresse autant à la rénovation physique du milieu qu'au développement économique et au développement des individus. En ce sens, elle rejoint la stratégie de développement durable et les principes de l'Agenda 21 (Sommet de la terre, 1992). Nous tenons à insister sur la nécessité d'une « intervention soutenue à moyen et long terme » comme le préconise le plan. Ce n'est pas en concentrant nos énergies et nos moyens pendant 2 ou 3 ans dans un secteur que nous aurons un effet appréciable. Nous souhaitons donc que la Ville maintienne cette stratégie durant une période suffisante.

La Stratégie vise à améliorer les conditions de vie et à réduire les disparités entre les secteurs. Nous partageons ces objectifs mais nous nous demandons si les cadres réglementaires et les programmes de financement n'ont pas pour effet d'orienter les interventions sur le cadre bâti plutôt que sur les conditions de vie?... Il y aurait lieu encore là de s'arrimer avec le futur plan d'action en développement social.

Les plans de revitalisation urbaine s'appliquent sur la base des arrondissements et ils s'appuient sur la concertation locale. Nous estimons que la concertation devrait impliquer également des organismes régionaux et qu'il devrait y avoir une interaction entre les deux niveaux de concertation, à l'instar de la démarche actuellement menée à Montréal-Nord. Des leviers importants existent au niveau régional et il faut les mettre à profit. De plus, une approche intégrée ne se résume pas seulement à informer les partenaires et à les inciter à agir ; elle exige des orientations communes et un plan d'action conjoint. Il faudrait profiter des projets pilotes en cours pour expérimenter une véritable planification intégrée à tous les niveaux (entre les services municipaux, entre la Ville et ses partenaires, entre le local et le régional).

Environnement sain

Les objectifs visés dans le chapitre sur l'environnement sain sont éminemment pertinents. Il est bien entendu qu'ils doivent s'inscrire dans le cadre du Plan stratégique de développement durable, dont l'A.D.R.L.S.S.S.S est un partenaire. Nous partageons donc la vision qui est proposée dans ce chapitre. À ce point, nous voulons tout simplement apporter quelques précisions.

Lorsque l'on parle des impacts du réchauffement climatique (p.175), il faudrait mentionner les conséquences sanitaires de périodes de chaleur accablante l'été, notamment l'augmentation de la mortalité et de la morbidité chez les personnes âgées souffrant de maladies chroniques telles les maladies cardiovasculaires, respiratoires, neurologiques, etc. Pour réduire ces conséquences, il faudrait identifier les îlots de chaleur urbains et mettre de l'avant des stratégies comme une politique de l'arbre, l'utilisation accrue de plantes (ex. jardins sur les toits), l'innovation dans les techniques de construction (ex. toiture qui réfléchit la chaleur plutôt que de l'absorber), etc.

Pour la réduction des gaz à effet de serre (p. 175), la Ville devrait favoriser le transport actif tout autant que le transport collectif. La mesure complémentaire à celle-ci est *la réduction de l'utilisation de l'automobile* (p. 175), que nous appuyons et que nous souhaitons voir renforcée.

En ce qui concerne les mesures d'atténuation du bruit, les solutions suggérées nous semblent pertinentes. Peut-être pourrait-on mentionner que la diminution du transport en automobile visé par les objectifs 3, 4 et 17 pourra contribuer à la réduction de la pollution sonore également.

Finalement, en terme de prévention, des mesures devraient être développées pour contrôler l'herbe à poux sur les terrains vacants.

Transport et circulation

En liant les enjeux de qualité de vie, de prospérité économique, de transport et d'environnement, le plan d'urbanisme permet de resituer dans une perspective plus large la planification du transport, qui a par le passé largement favorisé les déplacements automobiles au détriment du transport en commun, de la marche et du vélo. Pour effectuer leurs déplacements, la majorité des montréalais utilisent la voiture, par choix ou par nécessité, et une proportion non négligeable dépendent du transport en commun, de la marche et, dans une moindre mesure, du vélo. Le tiers des ménages montréalais ne possède pas de voiture, sans compter les personnes à la maison dont le conjoint utilise la voiture familiale pour se rendre au travail. Les difficultés d'accès aux transports peuvent donc mener, d'une certaine façon, à l'exclusion sociale. Pour permettre la mobilité du plus grand nombre de personnes possible, il ne faut pas seulement considérer les déplacements des travailleurs et travailleuses du lundi au vendredi, mais aussi prendre en compte la grande variation des horaires de travail et les besoins de l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

Force est de constater qu'aucun système de transport en commun ne peut desservir toutes les destinations, en tout temps, afin de répondre aux divers besoins de la population. Il faut prioritairement développer le transport en commun, en considérant de nouvelles mesures. Certaines ont été développées de par le monde, tant pour rejoindre les destinations mal desservies que pour faciliter le transport en-dehors des heures de pointe et pour diminuer le temps de transport. Mentionnons à titre d'exemple les navettes, qui servent à relier les principaux points d'intérêts regroupés par motif de déplacement (ex. lieux de travail, magasinage, lieux de loisirs, lieux de culture, etc), et les services de routes, qui sont des trajets de transport en commun définis pour répondre aux besoins de la clientèle avec des fréquences variables et adaptées

Dans un contexte où le nombre de déplacements automobiles ne cessent de s'accroître, il est particulièrement important de maintenir et d'améliorer la position des piétons et des cyclistes par rapport aux autres usagers de la route. Le futur plan de transport ne devrait pas seulement inclure un plan cycliste (*action 3.4*), mais aussi un plan spécifique pour les piétons. Les piétons et les cyclistes sont des usagers de la route particulièrement vulnérables : en 2002, le Service de police a recensé 1 750 piétons (4,8 blessés par jour) qui ont été victimes d'une collision sur l'île de Montréal, soit près de la moitié des piétons victimes d'accidents au Québec. Par ailleurs, le plan d'action vélo intégré, qui semble prioriser le réseau de pistes cyclables, devrait aussi considérer la pratique du vélo en dehors des pistes cyclables. La prise en compte des piétons et des cyclistes ne doit pas être subordonnée au parachèvement du réseau routier (*action 3.3*). Pour confirmer l'importance de la sécurité des piétons et des cyclistes, l'interdiction du virage à droite au feu rouge devrait être maintenue sur toute l'île de Montréal.

La timidité du plan d'urbanisme à l'égard des mesures d'apaisement de la circulation (« traffic calming ») est un peu décevante. Il est simplement énoncé qu'elles « pourraient » accompagner le concept de voies cyclables (action 3.4). De telles mesures doivent impérativement être mises en place pour diminuer l'ampleur et la vitesse de la circulation de transit sur les rues résidentielles. Ces mesures ont été démontrées efficaces pour réduire l'occurrence des collisions ainsi que le nombre de blessés, mais elles améliorent aussi grandement la qualité de vie des résidants. Idéalement, elles doivent être appliquées à l'échelle du quartier et non seulement sur une rue en particulier.

Enfin, le plan d'urbanisme, tout en favorisant l'accroissement de l'utilisation du transport collectif, propose de réduire l'utilisation de l'automobile (action 3.2, p.43). Cette mesure serait grandement bénéfique pour tous les Montréalais. Elle contribuerait à réduire la pollution et les autres effets néfastes de l'automobile, à contrer la détérioration de la position des piétons et des cyclistes sur les voies publiques, à diminuer la congestion routière qui affecte grandement l'accessibilité aux destinations ainsi que le temps personnel disponible, etc. En parallèle, la nouvelle politique du stationnement amènera un accroissement de l'offre en stationnements de courte durée sur rue au centre-ville. Elle devrait aussi s'assurer que le nombre de stationnement de longue durée n'augmente pas. Par ailleurs, le stationnement sur rue ne devrait pas être permis ni toléré sur les coins de rues, tant pour améliorer la visibilité des conducteurs que pour faciliter la traversée des piétons. Et il est à noter que les stationnements pour vélos ne sont pas seulement requis aux abords des infrastructures de transport collectif (*action 14.2*).

CONCLUSION

Nous avons fait des commentaires sur quelques éléments du plan d'urbanisme parce que nous estimons que celui-ci peut être amélioré de façon à contribuer plus efficacement à la santé et au bien-être des Montréalais et Montréalaises. Le plan d'urbanisme peut devenir ce que nous appelons une « politique publique favorable à la santé » en autant que les mesures proposées contribuent à optimiser l'état de santé, la qualité de vie et l'inclusion des citoyens et citoyennes et qu'elles réduisent les conséquences négatives non seulement à court terme mais aussi pour les prochaines décennies.

Nous espérons cependant que cet instrument ne demeurera pas au stade des vœux pieux et que les énormes moyens requis pour son implantation seront rendus disponibles. Nous insistons également sur l'arrimage nécessaire avec les plans d'arrondissement; il ne faudrait pas que les mesures importantes soient appliquées de façon inégales sur l'ensemble du territoire, créant ainsi de nouvelles disparités alors que nous désirons tous travailler à les réduire. Dans cette optique nous croyons que la Charte des milieux de vie montréalais devrait servir de cadre de référence pour spécifier les paramètres essentiels à respecter dans les interventions locales.

Nous croyons que la proposition de plan d'urbanisme de la Ville de Montréal constitue un instrument formidable pour le développement du milieu montréalais et qu'elle contient des objectifs fort louables. Cette proposition est plus inclusive qu'exclusive et elle recouvre peut-être trop d'éléments. Mais il faudrait s'engager dans cette voie si l'on veut s'appuyer une vision de développement globale qui aura des effets à long terme.

**Agence
de développement
de réseaux locaux
de services de santé
et de services sociaux**

Québec 
Montréal

POUR UNE VILLE EN SANTÉ

Faits saillants du mémoire de la Direction de santé publique de l'Agence de
développement des réseaux locaux de services de santé et de services sociaux
de Montréal
sur les enjeux de santé publique dans le Plan d'urbanisme de Montréal

Juin 2004

POUR UNE VILLE EN SANTÉ

La proposition de plan d'urbanisme réitère que Montréal se veut une « **ville en santé** ». Les interventions visant les milieux de vie et la stratégie de revitalisation urbaine s'inscrivent « dans l'esprit de ville en santé ». Le rapport annuel 2002 du Directeur de santé publique sur la « santé urbaine » démontrait les liens entre les interventions municipales et la santé et affirmait que la santé était une « condition nécessaire à l'essor de Montréal ». C'est dans cet esprit que la Direction de santé publique de l'Agence de santé de Montréal apporte des commentaires sur certains éléments du plan.

Un point essentiel pour assurer la qualité des milieux de vie est **l'accessibilité des services de proximité et des équipements collectifs**. La Charte indique : « accessibles à pied », mais ce n'est pas la situation constatée dans tous les secteurs de la Ville. De plus, l'accessibilité implique un accès facile pour les personnes à mobilité réduite, un moyen de transport lorsque nécessaire, des infrastructures connectées par des trottoirs sans interruptions associés à du mobilier urbain (bancs, poubelles), etc.

En ce qui concerne le logement, la **salubrité** doit être inscrite dans la Charte au même titre que le type et le prix. De plus, il est nécessaire d'assurer le **développement du logement abordable**, tant pour les locataires que pour les petits propriétaires.

Dans le domaine de l'alimentation, il est impératif de s'assurer **que le marché de l'alimentation desserve adéquatement la population de tous les secteurs** et cela, par une diversité de moyens incitatifs ou contraignants. On suggère par exemple la fermeture hebdomadaire de rues pour de petits marchés publics, des permis de faible coût pour petits producteurs, des permis ciblés à des commerces spécifiques d'alimentation, un aménagement de quartiers ou de rues commerciales permettant la diversité alimentaire etc.

Dans le Centre, le plan vise à « assurer la qualité des milieux de vie établis » (p. 80) et, pour ce faire, il propose « d'intervenir au besoin conformément à la Charte des milieux de vie montréalais ». La DSP estime, quant à elle, que la Charte montréalaise des droits et responsabilités doit avoir préséance sur la Charte des milieux de vie. **Un Centre prestigieux ne doit pas être synonyme d'intolérance envers les populations marginales ou démunies.**

La redéfinition du Centre doit **garantir la présence des organismes d'aide aux groupes marginalisés** (services à bas seuil, répit, drop-in pour toxicomanes, jeunes de la rue, travailleurs/travailleuses du sexe, échange de seringues). tout autant que d'« assurer et soutenir la présence des grandes institutions d'enseignement et de santé » au Centre.

En ce qui a trait à la stratégie de revitalisation urbaine intégrée, la DSP souhaite que la Ville maintienne cette stratégie durant **une période suffisante (pas seulement 2 ou 3 ans)**. De plus, une approche intégrée exige des orientations communes et un plan d'action conjoint. Il faudrait profiter des projets pilotes en cours pour expérimenter **une véritable planification intégrée à tous les niveaux** (entre les services municipaux, entre la Ville et ses partenaires, entre le local et le régional).

Pour **réduire les conséquences sanitaires de la chaleur accablante**, il faudrait identifier les îlots de chaleur urbains et mettre de l'avant des stratégies comme une politique de l'arbre, l'utilisation accrue de plantes (ex. jardins sur les toits), l'innovation dans les techniques de construction (ex. toiture qui réfléchit la chaleur plutôt que de l'absorber), etc.

Le futur plan de transport ne devrait pas seulement inclure **un plan cycliste mais aussi un plan spécifique pour les piétons**. Les piétons et les cyclistes sont des usagers de la route particulièrement vulnérables. Pour confirmer l'importance de la sécurité des piétons et des cyclistes, **l'interdiction du virage à droite au feu rouge devrait être maintenue sur toute l'île de Montréal**.

En terme de transport collectif, le plan d'urbanisme **devrait considérer des solutions novatrices**. Certaines mesures ont été développées de par le monde, tant pour rejoindre les destinations mal desservies que pour faciliter les déplacements en-dehors des heures de pointe ou pour diminuer le temps de transport : navettes, services de routes, etc

Enfin, le plan d'urbanisme, tout en favorisant l'accroissement de l'utilisation du transport collectif, propose de **réduire l'utilisation de l'automobile**. Cette mesure serait grandement bénéfique pour tous les Montréalais. Elle contribuerait à réduire la pollution et les autres effets néfastes de l'automobile, à contrer la détérioration de la position des piétons et des cyclistes sur les voies publiques, à diminuer la congestion routière qui affecte grandement l'accessibilité aux destinations ainsi que le temps personnel disponible, etc.

Pour conclure, la DSP espère que les **moyens requis pour l'implantation du plan d'urbanisme seront rendus disponibles**. Elle insiste également sur **l'arrimage nécessaire avec les plans d'arrondissement** afin de réduire les inégalités existantes et de ne pas en créer de nouvelles.

**Agence
de développement
de réseaux locaux
de services de santé
et de services sociaux**



Objet : Commentaires relatifs aux impacts possibles du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal sur les projets immobiliers du réseau des services de santé et des services sociaux

Contexte

Le plan d'urbanisme fait l'objet de consultations publiques sous l'égide de l'Office de consultation publique de Montréal du 17 mai au 22 juin prochain. Plusieurs des éléments de ce plan ont un impact sur les déterminants de la santé, tels que, la qualité des milieux de vie, le logement, le transport. Aussi, ce plan pourrait avoir des conséquences sur les immobilisations du réseau de la santé.

Préoccupations de l'Agence

Les paramètres d'affectation du sol ainsi que les orientations du plan d'urbanisme auront une portée réglementaire et se traduiront dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

Le zonage sera le principal instrument réglementaire de mise en œuvre du plan d'urbanisme. Il détermine la vocation des différentes zones du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

Dans le plan d'urbanisme proposé, une modification dans l'affectation des sols touchent deux terrains appartenant à des établissements du réseau : l'Hôpital Douglas et la cour Glenn (futur site probable du CUSM et de l'Hôpital Shriner's pour enfants). Une portion de ces terrains est affectée secteur résidentiel et l'autre portion est désignée grand équipement institutionnel. Ainsi, une affectation secteur résidentiel entraînera un zonage résidentiel par l'arrondissement qui viendra créer une barrière réglementaire à toute construction ou transformation des établissements dans cette zone. Un impact est prévisible sur la construction du Centre jeunesse Batshaw sur le terrain de l'Hôpital Douglas ainsi que celle du CUSM et possiblement de l'Hôpital Shriner's pour enfants à la cour Glen.

Recommandations

L'Agence recommande que le plan d'affectation du sol prévoie que la totalité du terrain de l'Hôpital Douglas et du terrain sur le site Glen, acquis pour les futurs CUSM et Hôpital Shriner's, soient dans la classe « grand équipement institutionnel ». Ce geste aiderait à ce que de futures transformations du réseau de la santé soient accomplies plus facilement, en consultation avec la Ville, transformations planifiées à court, moyen et long terme pour le réseau de la santé montréalais.

Il apparaît nécessaire de protéger le caractère institutionnel des actifs immobiliers du secteur de la santé et des services sociaux afin de permettre, à coût abordable, l'évolution et la transformation des bâtiments et la rénovation de ces actifs qui contribuent, de façon importante, à l'essor de Montréal.

En effet, les parties du territoire affectées aux grands équipements institutionnels ne représentent que 2 % de l'île, incluant les écoles, les universités, les hôpitaux et deux très grands espaces situés à l'extrême ouest de l'île.

La disponibilité des terrains diminue rapidement et le coût d'acquisition devient rapidement prohibitif compte tenu de la dimension des terrains nécessaires aux institutions de services de santé et de services sociaux