



**AQME**

**Association québécoise  
des médecins  
pour l'environnement**

## **QUARTIER NAMUR – HIPPODROME**

**Mémoire de l'Association Québécoise Des Médecins pour l'Environnement**

**Pour**

**L'Office de Consultations Publiques de Montréal**

**Ce mémoire a reçu l'appui du collectif LA PLANÈTE S'INVITE EN SANTÉ**

**Préparé par Éric Notebaert MD MSc**

**Professeur Agrégé, Faculté de Médecine, Université de Montréal**

**Février 2020**

## 1. INTRODUCTION

L'Association Québécoise des Médecins pour l'Environnement est la branche québécoise de l'Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement. Nous sommes un organisme à but non lucratif qui œuvre dans les domaines de la santé et de l'environnement. Nous sommes impliqués dans la recherche, la formation et la sensibilisation, et travaillons depuis plus de 25 ans sur un grand nombre d'enjeux de santé publique au Québec et au Canada. Mentionnons par exemple : les questions de transport, de pollution, d'énergie, de développement urbain, de gestion des matières résiduelles, d'agriculture, de pesticides, et des impacts environnementaux du système de santé.

Notre association s'est impliquée dans plusieurs dossiers montréalais : mémoire sur le transport actif à Montréal, la sécurité à vélo, sur le projet de dalle-parc Turcot entre autres. Nous avons collaboré depuis des années avec le CRE Montréal, la Coalition Climat Montréal et Vélo-Québec dans un bon nombre de projets montréalais.

Nous avons décidé d'écrire un mémoire à propos du projet du QUARTIER NAMUR – HIPPODROME car ce développement présente une foule d'enjeux de santé publique importants : Mobilité, pollution, qualité de l'air, gestion des eaux, bruit, îlots de chaleur, verdissement, logement, justice sociale, accès aux services de proximité, émissions de gaz à effet de serre, et finalement changements climatiques.

La démarche de l'Office de Consultation Publique de Montréal est importante, et nous espérons que le plus grand nombre possible d'individus et groupes communautaires y participeront, de même que les scientifiques et spécialistes du climat, de l'urbanisme, du transport et de l'innovation.

Montréal a proposé une vision de ce que devrait être ce quartier sur un grand terrain de 43 hectares: un morceau de la ville avant-gardiste et une véritable vitrine des ambitions de la ville. Nous rappelons ici les 5 principes de base de cette vision avec lesquels nous sommes totalement en accord :

1. Un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans la communauté.
2. Un milieu de vie complet, diversifié et inclusif offrant un mode de vie propice aux familles.
3. La mobilité active et collective, assise d'un quartier ouvert sur la ville.
4. Un réseau d'espaces verts et publics intégrés, à la base de l'organisation spatiale du quartier

Montréal a prévu réduire ses émissions de GES de façon significative et accroître la part modale des transports actifs et collectifs aux heures de pointe de 25% à 35% d'ici 2030. Nous croyons que l'ensemble des mesures proposées dans ce texte aidera la ville à atteindre ces objectifs. Diminuer les émissions de GES de façon drastique est maintenant une nécessité absolue. Faut-il rappeler que les changements climatiques sont le principal problème de santé publique auquel nous faisons face, comme le reste de l'humanité.

## 2. TRANSPORT MOTORISÉ, TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

On ne peut assez insister sur l'impact délétère du transport motorisé en santé publique. Celui-ci est en effet le principal responsable de la pollution urbaine et des émissions de GES dans la ville.

*L'Organisation Mondiale de la Santé* a d'ailleurs fait du transport motorisé un des 10 déterminants les plus importants de l'état de santé des citoyens. Il faut donc diminuer au maximum l'emploi de l'automobile, en particulier l'utilisation de l'auto solo. Il est maintenant bien démontré que le transport automobile contribue, entre autres, à la sédentarité, l'obésité, et au diabète. De plus l'exposition à la pollution issue du transport motorisé contribue à une incidence plus élevée de maladies cardiovasculaires, et de plusieurs cancers dont, évidemment, celui du poumon. Elle entraîne aussi une hausse de l'incidence de maladies respiratoires comme l'asthme et la maladie pulmonaire obstructive chronique. Chez les enfants, les problèmes d'otites sont nettement plus fréquents, et en période néonatale, certaines études rapportent une incidence plus élevée de bébés de petit poids dans les quartiers proches des autoroutes. Ces problèmes de santé ont été rapportés par plusieurs équipes de chercheurs et chercheuses à Montréal même.

Il est bien connu que la qualité de vie des milieux riverains aux autoroutes est nettement moindre que dans les quartiers plus calmes. Il faut ici mentionner le bruit, en particulier le bruit nocturne, qui est associé à l'hypertension et au stress, de même que la pollution lumineuse à proximité des autoroutes. Le sentiment de confort, et de quiétude en sont souvent affectés. Par ailleurs, une ville sillonnée de voies rapides n'est pas propice à la marche et au vélo et ceci contribue à l'isolement social, et au pauvre sentiment d'appartenance à la ville. Des études ont aussi démontré que la présence de quartiers conviviaux contribue à de meilleures relations sociales et à une criminalité moindre.

À l'inverse, de grandes modélisations ont été publiées dans les dernières années, autour des villes de San Francisco, Chicago, Londres et Amsterdam entre autres, avec des résultats impressionnants<sup>1-2-3-4</sup>. Ces modélisations démontrent qu'avec des politiques vigoureuses de transport actif et collectif associées à l'utilisation de véhicules plus performants ou électriques, on peut à la fois avoir un impact majeur en santé publique et réussir à diminuer considérablement les émissions de GES. Ces études ont en effet démontré qu'avec ce 'bouquet de mesures' on peut assister à une diminution des maladies cardiovasculaires, de l'hypertension, du diabète, des cancers du poumon, du sein et du colon, des problèmes anxio-dépressifs et même des problèmes cognitifs. On assiste aussi globalement à une diminution de mortalité et d'années vécues en mauvaise santé ('Disability Adjusted Life-Years'). Évidemment la promotion du transport actif dans la ville doit se faire avec la construction d'installations sécuritaires de telle sorte que tous et toutes, peu importe leur âge ou leur degré de mobilité, puissent utiliser les trottoirs et voies cyclables.

### 3. MOBILITÉ DANS LE QUARTIER NAMUR – HIPPODROME

D'entrée de jeu, nous voulons souligner que le document d'information proposé par la Ville de Montréal en octobre 2019 nous semble très intéressant. La vision et les principes énoncés sont en phase avec ce que nous croyons que la ville devrait faire. Tout ce secteur a un grand potentiel de devenir un véritable éco-quartier.

Nous désirons souligner ici certains aspects qui nous semblent particulièrement importants.

Rappelons tout d'abord la Charte du piéton de la ville : 'Montréal compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche' et elle désire 'offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité et de sécurité'. Nos recommandations vont donc en ce sens.

Plusieurs spécialistes de la mobilité l'ont écrit : désenclaver ce secteur est certainement une priorité, mais il faut le faire en augmentant massivement les parts modales en transport actif et collectif avant tout développement immobilier. Montréal a déjà des objectifs d'augmentation de part modale du transport actif et collectif à l'horizon 2030, mais ce quartier doit être exemplaire et viser des cibles encore plus audacieuses.

Il faudra en particulier améliorer l'environnement aux abords de la station de métro Namur, autant à l'est qu'à l'ouest de Décarie. Cet espace est peu sécuritaire et peu convivial. Il y a un camionnage important et plusieurs accidents y ont régulièrement lieu. Il nous semble évident qu'à l'intérieur de ce nouveau développement, toute la circulation de transit doit passer à travers la zone industrielle, et non dans l'éco-quartier. Il est par ailleurs bien connu que le réseau routier dans le secteur Namur – De la Savane est déjà congestionné par la circulation à la fois locale et régionale, et avec le développement à venir, il y a un sérieux risque de détérioration de la situation. Si l'on veut véritablement diminuer la circulation locale, il faudra favoriser au maximum l'utilisation des 2 stations de métro qui sont parmi celles les moins utilisées du réseau métro de la ville. À cette fin, améliorer l'accessibilité et la sécurité autour des stations est une absolue priorité. On a aussi proposé de créer une desserte de la station Namur du côté ouest de l'autoroute Décarie, ce qui est en faveur de l'utilisation. À ce chapitre, le projet proposé dit 'optimal' suggéré dans le document de la ville de février 2019 nous semble de loin le meilleur<sup>5</sup>. En ce qui concerne la station de métro De la Savane, la dernière mouture du projet Royalmount propose aussi une passerelle entre l'est et l'ouest de Décarie, ce qui est aussi une nécessité dans ce secteur.

Du côté du carrefour Jean Talon – rue Des Jockeys, la situation n'est guère mieux pour les piétons et cyclistes: larges rues en arc de cercle qui favorisent la vitesse en automobile, trottoirs étroits ou absents, marquage au sol déficient qui rend la traversée des 2 voies difficiles par les piétons et finalement absence d'arbres qui en font un lieu peu invitant. De façon générale, dans tout ce

développement, il faudra construire une multitude de passages et venelles qui permettront aux piétons et cyclistes d'entrer et de sortir du quartier et d'y circuler de façon sécuritaire.

Le quartier se caractérise actuellement par la quasi absence d'infrastructure de transport actif, ce qui décourage les cyclistes, et rend la pratique du vélo dangereuse dans le secteur. Un bon réseau interne devra donc être créé, de même qu'un système de connexions avec l'extérieur du quartier. De plus, le Réseau Express Vélo (REV) devra traverser le quartier et être connecté au réseau interne.

En ce qui concerne le transport collectif, la ligne orange sera certainement plus utilisée si on raccorde le métro au REM entre les stations de métro Côte-Vertu et la gare Bois-Franc, ce qui devrait être une priorité. L'Offre d'autobus devra aussi être bonifiée sur les axes est-ouest et nord-sud, en connectant entre eux les stations de métro et les gares. De plus, on devrait créer une gare sur la ligne de train 'Exo 2'. Le secteur où se trouve les magasins 'Toy-R-Us' et 'Winners' semble tout indiqué à cet effet.

En ce qui concerne l'utilisation de l'automobile, nous croyons que des stationnements devraient être créés en périphérie du grand secteur Namur – De la Savane afin de diminuer au maximum la présence de l'automobile dans tout le quartier. Aucun stationnement de surface ne devrait être situé dans le nouveau développement. Ces stationnements doivent absolument être payants à 100%, ce qui peut contribuer à dissuader l'utilisation de l'automobile. Le transport de marchandises devrait y être interdit, comme c'est le cas dans Côte Saint-Luc. On pourrait alors faire ce que l'on voit de plus en plus dans les nouveaux développements les plus intéressants dans le monde: du transfert de marchandises dans de petits véhicules (idéalement électriques) qui sillonnent le quartier. Ceci permet de conserver une bonne qualité de vie dans le milieu et de diminuer le risque d'accidents. Cet aspect est particulièrement important, quand on sait la morbidité et mortalité élevées des accidents de piétons et cyclistes heurtés par des poids lourds. Nous sommes malheureusement souvent témoins de ces accidents et décès à Montréal même.

#### **4. ESPACES VERTS**

Plusieurs articles publiés dans les dernières années font état de l'importance de la nature pour la santé humaine, et en particulier du couvert végétal en milieu urbain<sup>6,7,8,9</sup>. Le secteur Namur – De la Savane est un immense îlot de chaleur et si l'on veut véritablement avoir un impact ici, ce que propose la ville nous semble assez timide. Nous croyons qu'un grand parc devrait être créé au centre de ce qui est l'actuel hippodrome, et qu'un large bassin devrait y être créé. De plus, un parc pour enfants avec des systèmes de jeux d'eau devrait être créé. Lors de canicules, ces parcs aident les riverains à passer au travers de journées particulièrement difficiles en ville. Faut-il rappeler qu'au Québec comme ailleurs, nous assistons depuis plusieurs années à une hausse de la mortalité secondaire au réchauffement climatique, particulièrement dans les villes au sud du 49eme parallèle? Il est donc crucial de penser à créer de grands ilots de fraîcheur dans la ville. Par ailleurs, la gestion

écologique des eaux de ruissellement prendra ici toute son importance afin de contribuer à la résilience du quartier. La ville souligne que ce quartier doit offrir un mode de vie axé sur la proximité, la cohabitation, la socialisation, l'apprentissage, l'éducation, la sécurité et l'activité physique. Quoi de mieux qu'un grand parc pour arriver à ces fins?

Nous croyons aussi qu'une zone dédiée à l'agriculture urbaine a toute sa place dans ce quartier qui était – rappelons-le – couvert de fermes avant la création de l'hippodrome. Il y a un aspect éducatif évident dans un tel projet qui favorise l'adoption de saines habitudes de vie, et peut avoir un impact significatif sur la santé des riverains. C'est aussi une belle occasion de remettre l'histoire au cœur de ce projet. On pourrait aussi penser à une Maison de la Culture intégrée à cet espace vert avec une exposition permanente sur l'histoire de ce lieu à la belle époque des fermes puis de 'Blue Bonnets'.

Finalement, il sera particulièrement important de créer des zones de verdure en périphérie du secteur afin de diminuer le bruit et la proximité des bâtisses avec le réseau routier et les voies ferrées qui encerclent le secteur.

## **5. LOGEMENTS, SERVICES PUBLICS ET COMMUNAUTAIRES**

La ville prévoit la création de 5000 logements dans le quartier hippodrome, en plus d'un potentiel de 1000 logements dans le secteur du métro Namur. Ce sera donc une capacité de 6000 nouveaux logements. Avec le secteur Royalmount (6000 logements) et Le Triangle (3000 logements), à terme, 15 000 nouveaux logements seront créés dans le grand secteur Namur – De la Savane.

Il sera primordial de concevoir des logements à prix abordables. Le secteur est en effet particulier : 3 sous-secteurs l'entourent : Saint-Laurent, Côte des Neiges (CDN), et Côte Saint Luc. Or 52% des résidents de Côte des Neiges sont immigrants, 30% vivent avec un faible revenu et le taux de chômage s'élève à plus de 10% dans ce secteur<sup>10</sup>. 40% des ménages locataires consacrent plus de 30% de leur revenu aux dépenses de logement. La situation est particulièrement critique pour les familles avec plusieurs enfants, qui ont beaucoup de mal à se loger. Il nous semble donc fondamental de prendre en considération les commentaires de la Corporation de développement communautaire de CDN. Un minimum de 2500 logements sociaux devrait être bâti sur ce site.

Malheureusement le projet Royalmount risque de faire une pression à la hausse sur les prix des logements : selon le promoteur, 73% des logements seront destinés aux ménages de 1 ou 2 personnes. Il y a là un sérieux risque de gentrification du quartier, de pression à la hausse sur les loyers et ainsi de stress financier pour les familles à revenu moins élevé. Ceci peut certainement avoir un impact sur la santé : stress, problèmes de santé mentale, et difficulté accrue de répondre aux besoins de base des enfants.

Ce nouveau quartier devra aussi favoriser l'accès aux services publics, et il s'agit là d'une véritable perspective de santé publique : accès facile à des centres de santé, un centre communautaire, et des écoles.

## 6. LE PROJET ROYALMOUNT

Le projet Royalmount de la firme Carbonleo a fait l'objet de consultations publiques en 2019. Ce projet, situé à l'intersection des autoroutes 15 et 40, comprend des commerces, plusieurs hôtels, un centre de divertissement (salle de spectacle, cinémas, parc aquatique) et environ 6000 logements. On estime qu'il générera à lui seul près de 140 000 déplacements supplémentaires quotidiens dans un secteur déjà saturé, ce qui aura donc des impacts négatifs importants sur la congestion routière et l'environnement, car il causera une détérioration de la qualité de l'air et de l'eau, une minéralisation du territoire, un nouvel îlot de chaleur et certainement une hausse du bruit dans le secteur.

Le promoteur ne nous semble pas du tout crédible lorsqu'il estime que dans le développement projeté, la part modale de l'automobile passera de 57% à 25%, contre 63% en transport collectif et 12% en transport actif : Ces parts modales surpassent nettement celles du centre ville de Montréal. En effet, 39% des gens y utilisent l'automobile, 55% le transport collectif et 15% le transport actif (combiné ou non au collectif), avec – rappelons-le - un important réseau de transport collectif et plusieurs pistes cyclables. Nous partageons l'analyse de « Vivre en Ville'<sup>11</sup>, qui estime que 75% des 70 000 à 95 000 visiteurs quotidiens risquent fort de s'y rendre en automobile, ce qui fait au minimum 60 000 entrées et sorties quotidiennes dans ce site. L'augmentation de la charge de l'échangeur Décarie s'élèvera alors de 15 à 20%. Le promoteur y encourage certainement l'entrée au site en automobile car il prévoit créer 8 000 places de stationnement gratuites. Globalement ce projet ne fera que hausser significativement le volume de GES émis et nuira aux efforts de lutte aux changements climatiques de la ville de Montréal.

Côté transport collectif et actif, un petit effort a été consenti : L'ajout de la passerelle pour permettre aux piétons de traverser l'A15 à la hauteur du métro De la Savane est une bonne nouvelle, mais nous ne croyons pas que ceci aura un impact global sur la circulation vue l'arrivée massive de nouveaux véhicules. Par ailleurs, il n'y a aucune infrastructure cyclable réelle dans le projet Royalmount. On n'a prévu que quelques points de passages peu conviviaux pour les piétons et cyclistes.

Soulignons à nouveau ici que le projet de 6 000 logements destinés aux ménages de 1 ou 2 personnes ne répond nullement aux besoins des quartiers limitrophes et risque fort d'avoir un impact sur le coût des loyers de ces quartiers. Par ailleurs nous n'avons vu aucune étude portant sur le bruit et sur des mesures d'atténuation de celui-ci, ce qui est clairement une lacune.

En résumé, nous sommes en désaccord profond avec les conclusions du promoteur Carbonleo qui estime que l'impact final de son projet sur l'environnement sera neutre et que la situation s'améliorera avec le temps. Nous estimons, comme plusieurs groupes l'ont souligné, que le projet Royalmount devrait être complètement repensé avec de réels concepts de développement durable, et qu'il devrait y avoir un moratoire sur ce projet dans son état actuel.

Finalement nous estimons d'une part qu'il est inapproprié que seule Ville Mont Royal puisse autoriser ce projet sans une contribution importante de l'Agglomération de Montréal et d'autre part, que le Gouvernement du Québec devrait se saisir de ce dossier en raison des impacts négatifs majeurs que ce projet pourrait avoir sur l'environnement et la santé globale.

## **7. EN GUISE DE CONCLUSION**

Le projet de développement du secteur Namur – Hippodrome est une occasion unique de développer un quartier carboneutre exceptionnel où une véritable vie de quartier pourra avoir lieu, en favorisant, même en plein cœur de la ville, le transport actif et collectif, la proximité avec la nature, le calme, et la mixité sociale. Ce quartier permettra ainsi une meilleure santé globale chez les résident-e-s. Bien conçu, il risque fort d'avoir un impact non seulement sur l'ensemble de la ville, mais sur la grande région métropolitaine.

Nous encourageons la ville à concevoir un projet audacieux digne des défis auxquels nous devons nous attaquer. Ce quartier pourrait devenir un nouveau quartier phare de la ville dont nous pourrions être fiers car il sera véritablement en phase avec le 21<sup>ème</sup> siècle. Un quartier à faibles émissions de GES dont nous avons besoin de façon urgente à Montréal.

## **RÉFÉRENCES**

1. Woodcock T et al. Public health benefits of strategies to reduce greenhouse-gas emissions : Urban land transport. *Lancet* 2009;374 :1930
2. De Hartog JJ et al. Do the health benefits of cycling outweigh the risks? *Env Health Perspectives* 2010;118(8) :1109
3. Grabow ML et al. Air quality and exercise-related health benefits from reduced car. *Envir Health Perspectives* 2012;120(1) :68
4. Maizlish N et al. Health cobenefits and transportation-related reductions in greenhouse gas emissions in the San Francisco Bay area. *Am J Public Health* 2013;103 :703
5. Mise en valeur du site de l'ancien hippodrome et les abords de Namur – Rapport Final. Montréal 12 février 2019. F00444A-011-001



6. Hystad P et al. Residential greenness and birth outcomes : Evaluating the influence of spacially correlated built-environment factors. *Envir Health Perspect* 2014;122:1095
7. Hunter et al. Urban nature experiences reduce stress in the context of daily life based on salivary biomarkers. *Frontiers in Psychology* 2019;10-Article 722
8. Kardan OK et al. Neighbourhood greenspace and health in a large urban center. [www.nature.com/scientificreports/](https://www.nature.com/scientificreports/) DOI:10.1038/srep11610
9. Largo-Wight Erin Cultivating healthy places and communities: evidenced-based nature contact recommendations. *Int J Environ Health Res* 2011;21(1):41
10. Royalmount: Un projet fort préoccupant pour les organismes communautaires de CDN. Mémoire de la Corporation de développement communautaire de CDN. Janvier 2019
11. Appel à un moratoire sur le projet Royalmount. Olivier Roy-Baillargeon. *Vivre En Ville. Consultations* 2019.