

**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Ouest-
de-l'île-de-Montréal**

Québec 

Quartier Namur-Hippodrome : vers des environnements favorables à la santé !

Opinion présentée à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans le cadre des consultations sur le Quartier Namur-Hippodrome

Montréal, 6 février 2020

Table des matières

Introduction	2
1. Présentation du CIUSSS Centre-Ouest-de-l'île-de-Montréal	2
1.1 Bref portrait populationnel de CDN-NDG	3
2. Vision et principes de mise en valeur de la Ville de Montréal et de la communauté	4
2.1 Appréciation de la vision et des principes énoncés par la Ville de Montréal	4
2.2 Le PARI, une conception de la santé fondée sur ses déterminants sociaux	4
3. Préoccupations et recommandations	6
3.1 Un quartier complet qui favorise les environnements favorables à la santé	6
3.1.1 Des équipements collectifs pour tous	6
3.1.2 Des logements de qualité accessibles et adéquats	8
3.1.3 Accès à une alimentation de qualité	11
3.2 Un quartier vert	12
3.2.1 Combattre les îlots de chaleur	12
3.2.2 Pollution de l'air et exposition au bruit	13
3.3 La mobilité, au cœur du quartier	14
3.4 Une planification à long terme	17
3.4.1 Une gouvernance participative tout au long du processus	17
3.4.2 Favoriser les usages transitoires sur le site	17
Résumé des recommandations	19
Bibliographie	22



Francine Dupuis
Présidente-Directrice générale adjointe
CIUSSS Centre-Ouest-de-l'île-de-Montréal

Introduction

L'état de santé de la population, au-delà des caractéristiques individuelles, est fortement influencé par le milieu de vie et les systèmes dans lesquels les personnes évoluent. Les choix faits en matière d'aménagement d'un territoire ont une grande influence sur plusieurs aspects de la vie d'un individu, que l'on pense à l'accès à un logement de qualité et abordable, à des aliments frais, à des déplacements actifs et collectifs, à des espaces verts, à des équipements sportifs, culturels et de loisirs, à des services publics, à des écoles, etc. L'accès facilité à ces éléments au sein de l'environnement immédiat, aura une incidence, par exemple, sur la qualité de l'air, tant dans son logement qu'à l'extérieur, sur la vie collective et la participation sociale, sur la santé physique et mentale des personnes, sur le développement des jeunes et le développement de saines habitudes alimentaires, etc. C'est ce qu'on appelle les déterminants sociaux de la santé. En agissant sur ces derniers, on vise à créer des environnements favorables à la santé des individus. Le Plan d'action régional intégré de santé publique (PARI) 2016-2021 mis en œuvre par les CIUSSS Montréalais sous la coordination de la Direction régionale de santé publique (DRSP), s'appuie sur 30 déterminants sociaux de la santé. Parmi ces derniers, les déterminants liés aux choix d'aménagement d'un territoire sont nombreux. Les CIUSSS, acteurs importants du développement des communautés locales de leurs territoires, ont la responsabilité de mettre en lumière les enjeux de santé publique qui s'y rapportent. C'est avec ces intentions que le Centre intégré universitaire et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal est heureux de contribuer à la présente consultation publique. La structure de ce mémoire d'opinion s'appuie sur les déterminants sociaux de la santé du PARI en lien avec le développement du Quartier Namur-Hippodrome.

1. Présentation du CIUSSS Centre-Ouest-de-l'île-de-Montréal

Le Centre intégré universitaire et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal a pour mission de veiller à la santé et au bien-être de la population de son territoire en fournissant un continuum de soins de santé et de services sociaux. Le CIUSSS porte la responsabilité populationnelle de son territoire où vivent 345 275 personnes au sein de 10 arrondissements et villes liées dont l'Arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce dans lequel s'insère le territoire Namur-Hippodrome, ainsi que Ville de Côte-St-Luc, Ville Mont-Royal et Hampstead, villes liées à proximité du site et enfin Westmount, Montréal Ouest, ainsi que l'Arrondissement Outremont, le quartier Parc-Extension au sein de l'Arrondissement Villeray-St-Michel-Parc-Extension, le quartier Peter-McGill au sein de l'Arrondissement Ville-Marie et le quartier Milton Parc au sein de l'Arrondissement Plateau Mont-Royal. Le CIUSSS est composé de cinq CLSC (Benny Farm, René-Cassin, Côte-des-Neiges, Parc-Extension et Métro) offrant des services de première ligne, l'Hôpital général Juif et l'Hôpital Mont Sinae, 6 CHSLD, 4 Centres de réadaptation, 5 Ressources intermédiaires, la Maison des naissances Côte-des-Neiges et le Service régional Info-Santé/Info-social. Son mandat local de santé publique visant la réduction des inégalités sociale de santé par des actions de promotion de la santé, de prévention des maladies, de surveillance populationnelle et de partenariats avec la communauté, s'actualise par la mise en œuvre locale du PARI.

1.1 Bref portrait populationnel de CDN-NDG

Avec 166 515 résidents au recensement de 2016, l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG) a vu sa population augmenter de 0,9 % depuis 2011. Les personnes de 65 ans et + comptent pour 14,5 % de la population du territoire (24 115 individus) comparativement à 16 % pour l'ensemble de Montréal; celles des 75 ans et + représentent 6,8 % de la population (11 390 individus), comparativement à 7,7 % à Montréal; les personnes de moins 15 ans comptent pour 16,1 % de la population (26 835 individus), comparativement à 15,6 % à Montréal.

Il y a à CDN-NDG 75 005 ménages privés au recensement de 2016. La moyenne de 2,2 personnes par ménage est la même que pour l'ensemble de Montréal. Notons que 18,4 % des personnes vivent seules et que quatre ménages sur dix (39,9 %) sont composés d'une seule personne. Parmi l'ensemble des ménages, on compte 39 415 familles de recensement (couple, couple avec enfants, familles monoparentales), soit 52,5% de tous les ménages et 26 470 familles avec enfants. Les 8 665 familles monoparentales du territoire comptent pour 32,8 % de toutes les familles avec enfants, comparativement à 34 % pour Montréal.

CDN-NDG est un territoire d'accueil pour les immigrants. Les immigrants et les résidents non permanents comptent respectivement pour 46,7 % et 6,4 % de la population résidente (pour l'ensemble de Montréal, c'est 34,3 % et 3,5 %); 26 % sont de nouveaux immigrants ayant obtenu leur statut d'immigrant reçu entre 2011 et 2016. Les personnes dont la langue maternelle n'est ni l'anglais ni le français constituent 40,2 % de la population. L'arrondissement se caractérise par une grande diversité linguistique. Les francophones comptent pour 27,8 %, comparativement à 49,6 % à Montréal. Une part de 46,8 % de la population de l'arrondissement s'identifie à une minorité visible.

Le revenu total moyen avant impôts des résidents du territoire âgés de 15 ans et plus s'élève à 38 937 \$ par année, alors qu'il est de 40 079 \$ pour Montréal. Après avoir payé les impôts, près d'un résident sur quatre (23,7 %) vit avec un faible revenu (seuil de faible revenu après impôts), comparativement à 17,9 % pour Montréal.

2. Vision et principes de mise en valeur de la Ville de Montréal et de la communauté

2.1 Appréciation de la vision et des principes énoncés par la Ville de Montréal

Le CIUSSS souligne son appréciation de la vision énoncée par la Ville de Montréal et qui se base sur cinq principes directeurs (quartier à faible empreinte écologique, milieu de vie complet, mobilité active et collective, réseau d'espaces verts et publics intégrés, identité du lieu renouvelée). Les documents produits et rendus publics sur le site de l'OCPM, les thèmes des conférences du Forum public de l'OCPM de même que les travaux déjà en cours témoignent de la volonté de la Ville de Montréal et de l'Arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG) de faire de ce développement un projet exemplaire, s'approchant du concept d'écoquartier européen, et ce, malgré les nombreux défis d'enclavement dans lequel il s'insère. De plus, nous constatons la volonté d'établir le dialogue et d'intégrer les diverses parties prenantes aux processus de planification qui s'amorcent.

Des membres du personnel du CIUSSS ont pris part au fil des ans aux divers exercices de vision du développement sur le site de l'hippodrome sous le leadership de la Corporation de développement communautaire (CDC) Côte-des-Neige, à laquelle notre CIUSSS participe et où il possède un statut de partenaire non membre. Force est de constater que les principes s'accordent à maints égards avec ceux présentés par la Ville de Montréal. L'occasion est grande de travailler ensemble à un projet qui saura rallier le plus grand nombre. Nous ne pouvons que saluer les orientations mises de l'avant et les travaux déjà entrepris par le Service de l'urbanisme (SUM) de la Ville de Montréal et par l'Arrondissement CDN-NDG (Mandat à l'OCPM en amont, Groupe de travail Namur-De la Savane, consultations sur la mobilité, dialogue sur les équipements collectifs, etc.). Nombre de nos préoccupations semblent déjà faire l'objet de considérations, d'études et de travaux. Notre principale préoccupation réside dans les leviers politiques, administratifs et financiers dont pourra se doter la Ville pour mener à terme cette vision, d'autant plus que l'horizon temporel et spatial est vaste.

2.2 Le PARI, une conception de la santé fondée sur ses déterminants sociaux

La DRSP a développé le PARI-SP 2016-2021 selon un dispositif prévu à la Loi sur la santé publique et se conformant aux orientations du Programme national de santé publique 2015-2025 (PNSP). Il s'agit du premier plan d'action unique en santé publique à Montréal. Il a été développé en concertation avec les cinq CIUSSS et les différents partenaires des milieux municipal, scolaire, de garde et communautaire. Ce programme accorde une place centrale à la prévention des problèmes sociaux et de santé qui sont évitables, qui peuvent être atténués en agissant en amont, sur les environnements, les systèmes et les milieux de vie, ce qu'on nomme les déterminants sociaux de la santé.

Le PARI-SP définit une offre de services se basant sur 30 grands déterminants de la santé des Montréalais et qui sont réunis au sein de 4 grands axes : 1) Le développement global des enfants et des jeunes, 2) L'adoption de modes de vie et la création d'environnements sains et sécuritaires, 3) La prévention et le contrôle des maladies infectieuses et 4) La gestion des risques et des menaces pour la santé et la préparation aux urgences. Il priorise les interventions

à mettre en œuvre au cours des cinq prochaines années pour couvrir l'ensemble des déterminants retenus et non pour couvrir les problèmes de santé que l'on veut prévenir.

En plus d'une gamme de services préventifs offerts à la population, le PARI-SP propose de nombreuses actions visant à modifier les environnements et les milieux de vie avec nos partenaires. Travailler avec les déterminants, c'est comprendre que l'état de santé et de bien-être des populations n'est pas seulement conditionné par les caractéristiques propres aux individus et que certains écarts de santé chez les populations s'expliquent par l'effet des déterminants; ce sont les inégalités sociales de santé.

3. Préoccupations et recommandations

3.1 Un quartier complet qui favorise les environnements favorables à la santé

3.1.1 Des équipements collectifs pour tous

L'accès aux services publics est un moyen de réduire les inégalités sociales de santé. Le terrain de l'hippodrome est une friche d'envergure et son développement représentera à lui seul l'équivalent de quelques nouveaux quartiers. Les développements majeurs en cours et à venir dans ce qu'il est convenu d'appeler l'Axe Décarie, amèneront eux-aussi une nouvelle population importante en quête de services publics. Il importe donc de réfléchir la planification des équipements collectifs dès les premières phases afin de réserver les espaces nécessaires. Cela permettra d'éviter les erreurs passées dans certains grands développements dépourvus de services publics et d'équipements collectifs, en plus d'avoir un effet levier sur le développement ultérieur du secteur en le valorisant auprès des promoteurs et éventuels acheteurs.

Nous insistons sur l'importance d'adopter une approche de mutualisation des équipements, permettant une gestion plus efficiente à long terme (meilleur achalandage, meilleur accès aux équipements, partage des coûts, etc.). Il s'agit d'une approche de plus en plus utilisée par divers organismes publics comme les ententes entre la Ville de Montréal et la CSDM notamment pour le partage des plateaux sportifs. Nous croyons que cette approche devrait guider les projets et inclure un nombre encore plus grand de partenaires. Par exemple, un CPE au sein d'une résidence de personnes âgées; un parc-école réservée aux élèves le jour et accessible à tous, le soir; un point de services de santé de première ligne au sein d'un centre communautaire; etc.

Nous réitérons notre disposition et volonté de contribuer à ces travaux. Déjà, notre CIUSSS suit l'évolution du développement immobilier en cours et projeté sur son territoire afin de prévoir la planification de l'accès à ses services de première ligne. Un portrait commandé à la firme d'architecture et d'urbanisme Rayside/Labossière laisse envisager un potentiel de 18 811 logements pour une estimation de 33 000 personnes, dans l'Axe Décarie (entre l'A40 et Van Horne), soit environ l'équivalent d'une nouvelle Ville de Côte-St-Luc (Rayside/Labossière, 2019).

Développement immobilier dans l'Axe Décarie sur le territoire du CIUSSS COMTL	
Projets construits entre 2014-2019	2149
Projets en construction	797
Projet en développement/hypothèses	15 865
Total des logements	18 811
Estimation population	33 000

Ce développement immobilier potentiel d'envergure dans l'Axe Décarie qui inclut des projets majeurs tel que le redéveloppement de l'Hippodrome et le projet du *Royal Mount*, en font l'un des principaux pôles de développement de la région métropolitaine (Rayside/Labossière, 2019). Traversés par des axes routiers transmétropolitains (A40, A15), par des voies ferrées, une cour de triage à proximité, des stations de métro peu accessibles, les défis sont nombreux et complexes. On pense au désenclavement, à la sécurité piétonne, la congestion routière, la

pollution de l'air, le raccordement aux services municipaux, etc. Devant cette complexité, l'échelle métropolitaine des enjeux, les acteurs de divers paliers de gouvernement impliqués, il nous semble que le secteur devrait faire l'objet d'une planification d'ensemble

Nous ignorons bien sûr à cette étape comment se concrétisera l'organisation de nos services dans ce secteur mais nous en suivons l'évolution afin de pouvoir y rapprocher nos services si cela s'imposait. C'est pourquoi, nous souhaitons être partie prenante de la planification des équipements collectifs. Nous croyons que des ententes administratives en amont devaient être négociées avec les divers Ministères concernés afin de faciliter une telle planification.

En plus des établissements d'enseignement, des services de santé et de services sociaux, des équipements sportifs, culturels et de loisirs, etc., nous soulignons l'importance de prévoir les espaces pour les services éducatifs à la petite enfance nécessaires. Intégrer ces services à même l'environnement immédiat présente de nombreux avantages pour la santé tel que soustraire les enfants au transport quotidien, réduire les déplacements automobiles, faciliter les déplacements en transport actifs et collectifs, créer un réseau d'amis et communautaire à proximité du lieu de résidence, faciliter l'accès aux autres services à proximité, etc. De nombreuses études démontrent l'impact positif de l'accès à des services éducatifs de qualité au cours de la petite enfance sur le développement des enfants. C'est pourquoi, il s'agit d'un déterminant de la santé intégré au PARI.

Le PARI identifie également la participation sociale des aînés comme un déterminant important de la santé. Il est démontré qu'un aîné profitant d'un réseau social est plus actif physiquement et cognitivement, par ses déplacements, ses activités et ses échanges sociaux. Il profite d'une meilleure santé cardio-vasculaire, réduit ses risques de chutes et maintient ses facultés cognitives. N'étant pas isolé, il souffre moins de solitude, ce qui contribue fortement à sa santé mentale. Ces bienfaits sont valables pour la population de tout âge, mais les aînés sont particulièrement ciblés en raison de leur plus grand isolement et de leur vulnérabilité accrue. C'est pourquoi, nous insistons sur l'importance de considérer des espaces, des équipements (au sein des centres de loisirs, des parcs, des bancs le long des axes de déplacements, etc.) et ultérieurement une programmation leur étant facilement accessible.

Divers schémas d'aménagement peuvent être envisagés pour la planification des équipements collectifs et des services publics. Nous sommes d'avis, considérant la taille du site et les principes de quartier vert et de mobilité active qui guident son développement, que l'aménagement de plusieurs pôles de services publics et d'équipements collectifs est à privilégier plutôt que la création d'un pôle central. Cela pourrait de plus contribuer à créer un sentiment d'échelle de quartier et favoriser divers pôles d'attraction sur l'ensemble du site à développer. Il importe toutefois de s'assurer d'un axe de déplacements fluide entre ces pôles favorisant des parcours simples et cohérents. Un accès facilité aux services publics et aux équipements collectifs est un moyen efficace de contribuer à créer des environnements favorables à la santé et de réduire les inégalités de santé.

Recommandation 1 : Créer un espace concerté de planification des équipements collectifs favorisant leur mutualisation avec les acteurs concernés.

Recommandation 2 : Étudier en amont avec les Ministères concernés les besoins en services publics en fonction des projections démographiques et immobilières et négocier des ententes facilitant l'accès financier aux terrains, à la construction et au fonctionnement de ces équipements.

Recommandation 3 : Prévoir les espaces et les ententes pour l'implantation de diverses formules de services éducatifs à la petite enfance.

Recommandation 4 : Porter une attention particulière à la planification d'équipements et de programmation facilement accessibles aux aînés.

Recommandation 5 : Prévoir un schéma d'aménagement visant la dispersion des équipements et services collectifs en divers pôles attractifs sur le site, connectés par des axes de déplacements collectifs et actifs.

3.1.2 Des logements de qualité accessibles et adéquats

L'accès à un logement réellement abordable, de qualité (salubre) et adéquat pour le nombre d'occupants a un impact majeur sur l'état de santé de la population. Il est un déterminant important de la santé. Par exemple, le coût du logement module le revenu disponible pour se nourrir adéquatement. Il est aussi démontré que l'instabilité résidentielle a des impacts sur la croissance et le développement des enfants, de même que sur la santé mentale. Or, l'accès à un logement abordable, salubre et adéquat est un enjeu criant dans Côte-des-Neiges, qui par ailleurs fait régulièrement l'objet d'articles dans les médias¹.

L'Arrondissement CDN-NDG concentre le tiers des inspections de bâtiment jugées prioritaires (106 sur 346) par la Ville de Montréal et était l'arrondissement ayant le nombre le plus élevé d'inspections prévues en 2018-2019 (927 sur 4000).² L'Enquête Habitation 2017 sur les conditions d'habitation à Montréal menée par la DRSP (2018) révèle que l'Arrondissement CDN-NDG affiche systématiquement le nombre le plus élevé de ménages présentant des conditions de logement ayant une incidence négative sur la santé et se situe généralement dans les trois premiers arrondissements montréalais en terme de proportion de sa population pour l'ensemble des critères évalués. Par exemple, on estime que 13 700 ménages, soit 25,6% (plus du quart) des ménages ont des taches d'infiltration d'eau dans leur logement à CDN-NDG, contre 18,4% pour la moyenne montréalaise. 6800 ménages (12,7%) présentent des taches de moisissure (derrière St-Michel en proportion, 13,7%, mais largement devant en nombre de ménages 5600).

¹ http://plus.lapresse.ca/screens/da5c3a9d-3cb8-4d44-89ef-58bcaceb3fd3_7C_0.html

² <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1807515/carte-insalubrite-ou-sont-les-immeubles-prioritaires-selon-la-ville/>

Ces données illustrent l'importance que revêt l'accès à un logement de qualité, adéquat et abordable au sein de cet arrondissement. Le potentiel de développement immobilier au sein de l'arrondissement et de ses abords est immense comme nous l'avons vu. Il ne doit pas se faire au détriment d'une population vulnérable, spectatrice, ne pouvant bénéficier des retombées de ces transformations, voire qui pourrait être contrainte de quitter un quartier s'embourgeoisant plus rapidement. L'inclusion de logements sociaux est un moyen privilégié de favoriser la mixité sociale sur le site. En effet, plusieurs expériences ont échoué à assurer une mixité à long terme, et ce, pour diverses raisons. L'une d'entre elles est que les aménagements verts et l'accès aux divers services collectifs attirent les investissements et font monter rapidement les valeurs foncières. La construction de logements sociaux et la mise en place de mesures publiques structurantes et pérennes d'accès à un logement peuvent limiter et contrer ces effets.

Comme nous en faisons état dans le mémoire présenté avec la DRSP portant sur le projet de *Règlement pour une Métropole mixte*, l'implication du secteur privé demeure complémentaire au rôle central que doivent assumer les instances publiques en matière de financement du logement social et communautaire. Propriétaire du terrain de l'hippodrome, la Ville de Montréal possède un contrôle accru de la destinée de son développement. Dans cette mesure, il nous semble primordial qu'elle explore à cet effet tous les leviers législatifs, administratifs, politiques et financiers lui permettant de faciliter la construction de logements sociaux et familiaux, dans une proportion dépassant les seuils prévus au *Règlement pour une Métropole mixte* (20% logements sociaux, 20% logements abordables, 20% logements familiaux). La CDC CDN identifie ce seuil minimal à 2500 logements sociaux qui correspond au nombre de personnes sur les listes d'attente d'un logement social dans l'arrondissement et représenterait 40% sur un scénario de 6000 unités nouvellement construites.

Les grands logements adéquats pour des familles (3 chambres et plus) font particulièrement l'objet d'une pénurie et d'une hausse des prix, accentuée par l'effet de rareté. Il coûte en moyenne plus cher aux ménages locataires pour se loger sur le territoire de l'arrondissement (860 \$/mois) qu'ailleurs à Montréal (835 \$). La proportion des ménages locataires ayant consacré au moins 30 % de ses revenus pour se loger est de 40,6 % (36,5 % pour Montréal). Parmi tous les ménages locataires du territoire de l'arrondissement, 3 740 ont un logement subventionné, soit 6,8 % de tous les ménages locataires, comparativement à 8,9 % à Montréal. Nous souhaitons que des efforts soient consentis afin d'augmenter la part de logements sociaux et de logements familiaux sur le site Namur-Hippodrome. Quant à la part de logements abordables, nous réitérons que les critères d'abordabilité devraient être basés selon le revenu des locataires montréalais et particulièrement de ceux de CDN-NDG plutôt que selon le prix du marché locatif privé, beaucoup trop élevés par rapport au revenu des ménages pour permettre de consacrer 30% de son revenu au logement. Rappelons qu'après avoir payé les impôts, près d'un résident sur quatre (23,7 %) vit avec un faible revenu (seuil de faible revenu après impôts), comparativement à 17,9 % pour Montréal. Afin d'assurer l'abordabilité des logements à long terme, nous réitérons également l'importance que les ententes conclues avec les promoteurs dans le cadre du Règlement incluent un engagement à maintenir les logements abordables

pour la durée de vie de l'immeuble et ne dépassent pas les augmentations annuelles permises dans la législation québécoise³.

Afin de favoriser la mixité sur l'ensemble du site, nous croyons qu'il soit important de favoriser une intégration dispersée des logements sociaux sur l'ensemble du site et non pas de les concentrer dans un même secteur, et pire, aux abords des voies ferrées, de la cour de triage ou des terrains moins convoités et moins favorables à la santé. De plus, nous souhaitons que les divers paliers de gouvernement responsables du financement de l'habitation ajustent les programmes de constructions de logements sociaux et communautaires pour permettre l'intégration des normes environnementales éco-énergétiques structurantes aux logements sociaux construits en plus d'une qualité architecturales indifférenciée des propriétés privées au sein desquelles ils s'insèrent.

Enfin, nous souhaitons mettre en lumière qu'une réelle mixité intègre les personnes les plus vulnérables de la société. La montée des valeurs foncières à Montréal rend difficile tant la construction que la location d'espaces pour accueillir et offrir de l'hébergement supervisé à des clientèles plus vulnérables tel que des personnes présentant des problèmes de santé mentale, à risque d'itinérance, des personnes présentant des déficiences physiques ou mentales, des personnes en perte d'autonomie, etc. Le développement de l'Hippodrome devrait favoriser des projets de logements sociaux et communautaires s'adressant à l'intégration des clientèles vulnérables. Nous soulignons également l'importance d'intégrer les principes d'accessibilité universelle dans l'ensemble des aménagements et constructions sur le site.

Recommandation 6 : En raison de la propriété publique du terrain de l'hippodrome et des besoins grandissants de logements de qualité et réellement abordables pour le revenu des ménages, prévoir un nombre de logements sociaux et de logements familiaux supérieurs aux 20% prévus au Règlement pour une métropole mixte. Préciser rapidement la vision de la Ville de Montréal et de l'Arrondissement CDN-NDG quant à l'objectif du nombre prévu de logements sociaux sur le site.

Recommandation 7: Prévoir une intégration dispersée des logements sociaux afin de favoriser une mixité sur l'ensemble du site et leur implantation sur des espaces de qualité.

Recommandation 8 : Les programmes de financement public du logement social et communautaire prévoient l'intégration des normes environnementales éco-énergétiques .

Recommandation 9: Favoriser des projets de logements sociaux s'adressant à des clientèles vulnérables (santé mentale, déficience physique, personnes âgées, etc.).

³ Recommandation 2. DRSP (2019). Mémoire de la Direction régionale de santé publique de Montréal déposé à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de la consultation sur le projet de Règlement pour une métropole mixte, 30p.

Recommandation 10 : Appliquer les principes de l'accessibilité universelle dans l'ensemble des aménagements et constructions sur le site.

3.1.3 Accès à une alimentation de qualité

L'alimentation est un déterminant important de la santé, et une saine alimentation - c'est-à-dire de qualité nutritionnelle adéquate, en quantité suffisante, diversifiée et culturellement appropriée – permet un développement optimal des enfants et des jeunes et contribue à leur réussite et à leur persévérance scolaire. À l'inverse, une alimentation déséquilibrée est un facteur de risque pour le diabète, les maladies cardiaques, le surplus de poids, etc.(DRSP, 2017, p.54)

En ce qui concerne l'offre alimentaire du secteur Namur-Hippodrome, une recension des commerces d'alimentation accessibles à distance de marche (500 mètres) réalisée par la Table de sécurité alimentaire de Côte-des-Neiges montre que le secteur en détient un seul, soit le marché Épicure⁴. Le secteur Namur-Hippodrome est effectivement considéré comme un désert alimentaire par la DRSP de Montréal et c'est la raison pour laquelle le marché social itinérant mis sur pied par Multicaf au parc de la Savane en 2018 a connu une grande popularité auprès des résidents du secteur.

Enfin, le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal tient à souligner la *Politique en faveur des saines habitudes de vie* de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, ainsi que le plan d'action pour sa mise en œuvre, qui visent à rendre les choix alimentaires sains plus accessibles en éliminant l'offre d'aliments contenant des gras trans artificiels et en créant des environnements municipaux favorisant des choix santé.

Recommandation 11 : Soutenir la création d'un marché public et d'une offre alimentaire saine, diversifiée et accessible à distance de marche dans le secteur Namur-Hippodrome.

Recommandation 12 : Planifier et/ou maintenir des espaces dédiés à l'agriculture urbaine (jardins collectifs ou communautaires), serres, toits verts dans le nouvel aménagement du secteur Namur-Hippodrome.

Recommandation 13 : Poursuivre et consolider les efforts en matière de saine alimentation et d'élimination des gras trans dans les établissements municipaux de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et dans les aménagements sur le site Namur-Hippodrome.

⁴ En effet, la grande surface *Walmart* est située aux abords du secteur industriel de Ville Mont-Royal, de ville Côte-Saint-Luc et de l'autoroute Décarie

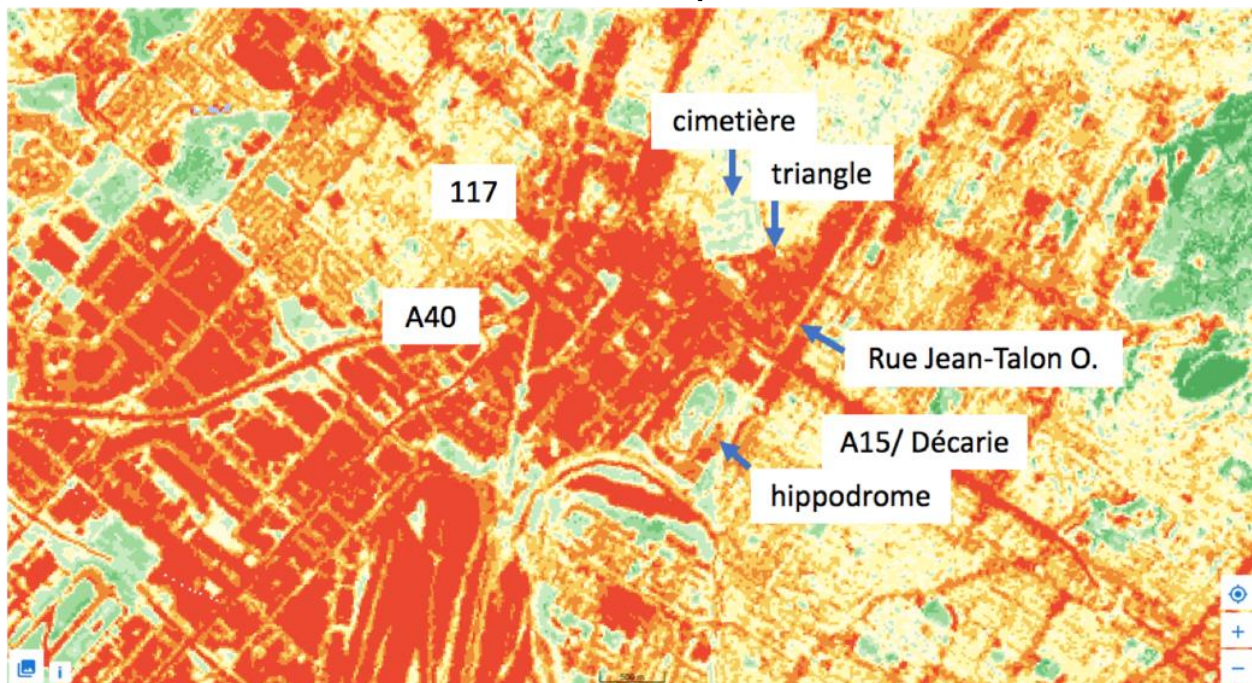
3.2 Un quartier vert

3.2.1 Combattre les îlots de chaleur

Le changement climatique induit une augmentation des phénomènes naturels extrêmes, dont une augmentation de la fréquence et de l'intensité des périodes de chaleur accablante, ce qui constitue une menace à la santé de toute la population. Les îlots de chaleur urbains sont caractérisés par une différence de température entre les milieux urbains et ruraux ou dans une zone intra-urbaine dont la température est plus élevée que dans les autres zones du même milieu urbain. À ce moment, on observe notamment une hausse de la mortalité et une exacerbation des maladies chroniques préexistantes, en particulier chez les personnes souffrant de problèmes de santé mentale, les personnes âgées et les très jeunes enfants, les travailleurs extérieurs et les sportifs.⁵ À cet effet, les canicules de 2010 et 2018 ont provoqué le décès de 128 personnes et 66 personnes respectivement, dans la région montréalaise.

La carte des températures de surface suivante montre que le secteur du triangle, le secteur industriel de Ville Mont-Royal, les abords du boulevard Décarie et de l'autoroute 15, de l'autoroute 40 et de la rue Jean-Talon Ouest, la gare de triage et le centre commercial à l'ouest de la station Namur sont tous des endroits ayant une température de surface plus élevée (en rouge). À l'inverse, les sections moins minéralisées telles que les sections gazonnées de l'ancien hippodrome ainsi que le cimetière Baron de Hirsch ont une température de surface moins élevée (en vert).

Carte : Îlots de chaleur et fraîcheur urbains et températures de surface



Source : Données Québec 2012

⁵ Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) 2010. Mon climat ma santé. www.monclimatmasante.qc.ca/ilots-de-chaleur.aspx

Cela démontre l'importance de protéger les espaces verts existants et/ou d'en créer de nouveaux jouant un rôle protecteur de la santé.

Recommandation 14 : Protéger une part importante des espaces verts existants et inclure des mesures de verdissement dans les projets à développer.

Recommandation 15 : Inclure des mesures d'efficacité énergétique dans les bâtiments résidentiels et/ou institutionnels (p.ex.: toit blanc, géothermie, équipements de chauffage et de climatisation de haute performance, etc.).

3.2.2 Pollution de l'air et exposition au bruit

À Montréal, la pollution de l'air serait responsable de décès prématurés, de symptômes d'asthme et de bronchite infantile aiguë associés aux particules fines et à l'ozone (PARI). En ce qui concerne la qualité de l'air du secteur Namur-Hippodrome, il existe une station d'échantillonnage (station 28) du Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) située à l'échangeur Décarie à Ville Mont-Royal. Elle mesure le monoxyde et dioxyde d'azote (NOX), l'ozone (O3), le monoxyde de carbone (CO) et les particules fines ayant un diamètre inférieur à 2,5 microns (PM_{2,5}). En 2018, à cette station, l'indice de la qualité de l'air (IQA) avait été « bon » pour 50,7% des jours de l'année, il avait été « acceptable » pour 44,4% des jours et il avait été « mauvais » pour 4,9% des jours. Outre les jours de smog, la circulation automobile sur les autoroutes serait responsable des jours de mauvaise qualité de l'air pour la station 28 (Ville de Montréal, 2019).

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 (DRSP, 2017). L'Organisation mondiale de la santé recommande une valeur moyenne de bruit de 55 dBA à ne pas dépasser à l'extérieur des habitations durant la journée, et de 55 dBA comme cible intérimaire pour la nuit la valeur moyenne optimale recommandée étant de 40 dBA, mais difficile à atteindre en milieu urbain (DRSP, 2017).

Les données disponibles montrent que les niveaux de bruit (LA_{eq24h}) routier et ferroviaire du site d'étude dépassent les recommandations de l'OMS, allant même parfois jusqu'à être supérieurs à 72 dBA, le long de l'autoroute 15 et du boulevard Décarie, des infrastructures ferroviaires et de la rue Jean Talon Ouest. Advenant des constructions résidentielles dans ce secteur, il sera important de mettre en place des mesures d'atténuation du bruit le long de ces axes, voire de les combiner, afin de permettre une mutualisation des matériaux et une bonne compatibilité des effets d'atténuation. Par ailleurs, notons qu'il est possible que de l'activité ferroviaire augmente au cours des prochaines années, ce qui pourrait constituer une source de gêne majeure (WSP Canada Inc. 2014).

Recommandation 16 : Éviter la construction de nouvelles résidences et de bâtiments institutionnels (écoles, garderies, centres de soins, résidences pour aînés) le long du boulevard Décarie et de l'autoroute 15 et à moins de 30 mètres des voies ferroviaires.

Recommandation 17 : Mettre en place des mesures de mitigation adéquates et combiner les types de mesures de mitigation (p.ex. celles qui touchent directement l'infrastructure routière, celles qui favorisent l'éloignement de la population aux sources de pollution et de bruit et celles qui touchent directement les bâtiments) pour en maximiser l'efficacité.

3.3 La mobilité, au cœur du quartier

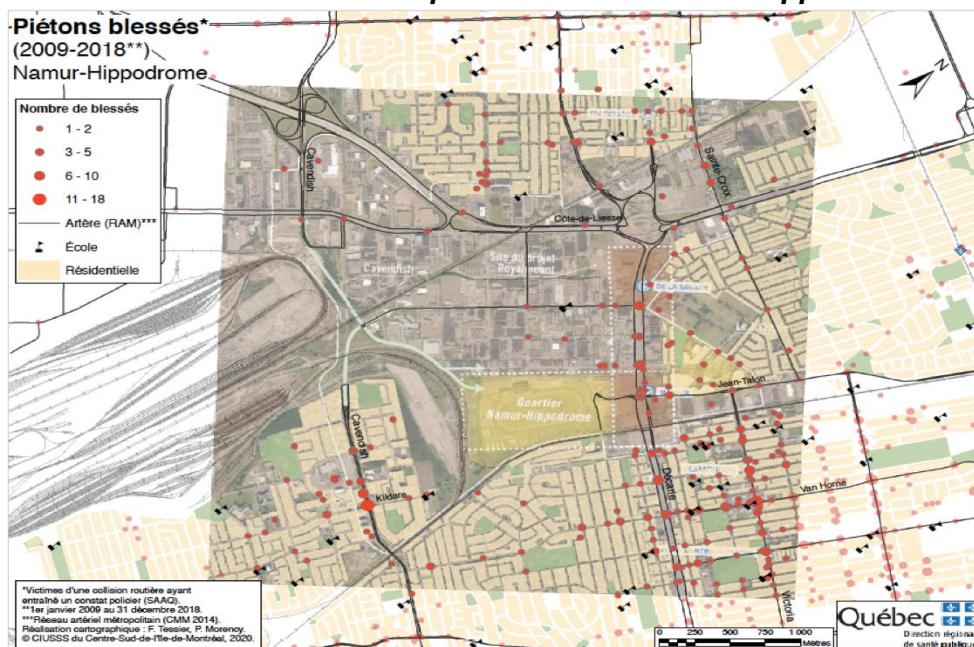
Les interventions de santé publique s'intéressent particulièrement à deux types d'activité physique : les activités physiques de loisir et de transport. La pratique de la marche et du vélo comme moyen de transport est une manière d'intégrer la pratique de l'activité physique dans la routine quotidienne, de réduire la sédentarité et de prévenir plusieurs problèmes de santé. Toutefois, la pratique de l'activité physique de transport est fortement influencée par l'aménagement des quartiers et les infrastructures de transport.

Selon l'enquête Origine-Destination 2013, il y aurait 95 000 déplacements par jour dans le secteur Namur-de la Savane, dont une grande partie sont des déplacements « attirés », c'est-à-dire en provenance d'autres secteurs mais dont la destination est le secteur Namur-de la Savane (p.ex., les travailleurs). Les déplacements qui se font depuis le secteur Namur-de la Savane sont proportionnellement plus nombreux à se faire en transports en commun (27% c. 20% pour les déplacements attirés). Pour les deux types de déplacements, l'usage de la voiture est proportionnellement beaucoup plus élevée dans le secteur Namur-de la Savane que pour le reste de l'île de Montréal (AECOM. 2018).

Le secteur marqué par la présence des autoroutes 15, 40 et 520 est caractérisé par une circulation de transit importante, qui refoule sur les voies de service et le réseau local aux heures de pointe. Les voies ferrées du CN et du CP exacerbent le phénomène d'enclavement du secteur.

L'aménagement du secteur Namur-de la Savane est très peu sécuritaire et est inhospitalier aux piétons et cyclistes. Outre les barrières physiques et le bruit induit par la présence d'autoroutes et de voies ferrées, les trottoirs sont étroits, les feux pour piétons manquent à plusieurs intersections et il y a très peu d'arbres et de mobilier urbain. Les voies cyclables sont rares et discontinues et il y a très peu de supports à bicyclette. D'ailleurs, il semble y avoir une cohabitation difficile entre les modes de transports actifs et motorisés, en particulier avec les camions qui sont particulièrement présents sur la rue Jean-Talon Ouest, aux abords de la station de métro Namur, tel que le montre la carte suivante.

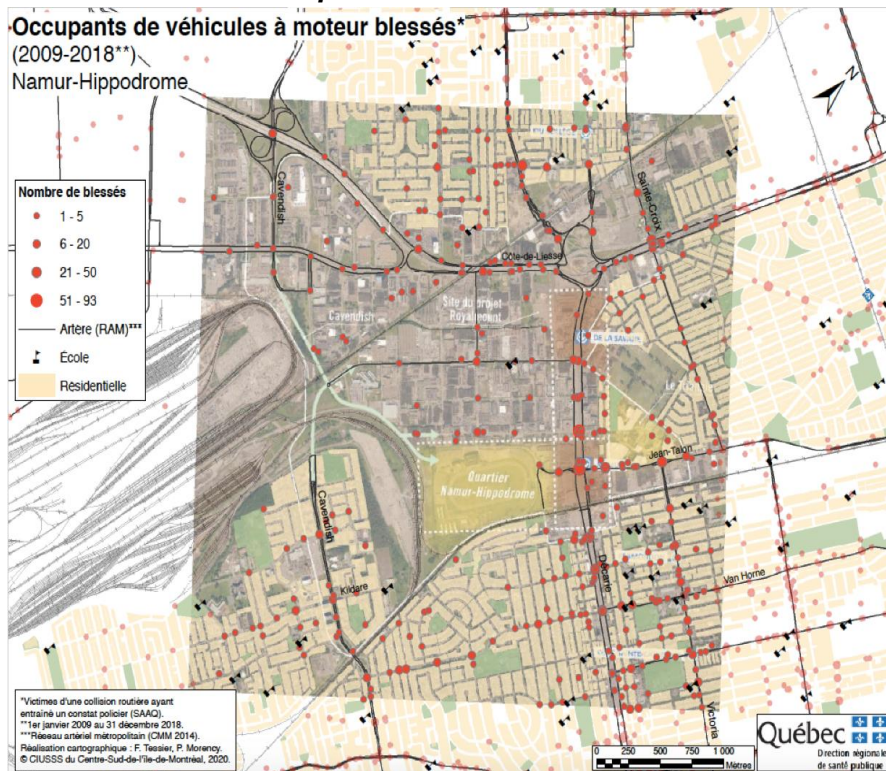
Carte: nombre de piétons blessés de 2009 à 2018 pour le secteur Namur-Hippodrome



Source : Direction de santé publique de Montréal

La carte suivante montre également que le nombre d'accidents impliquant un véhicule est important le long du boulevard Décarie, de la rue Jean-Talon Ouest.

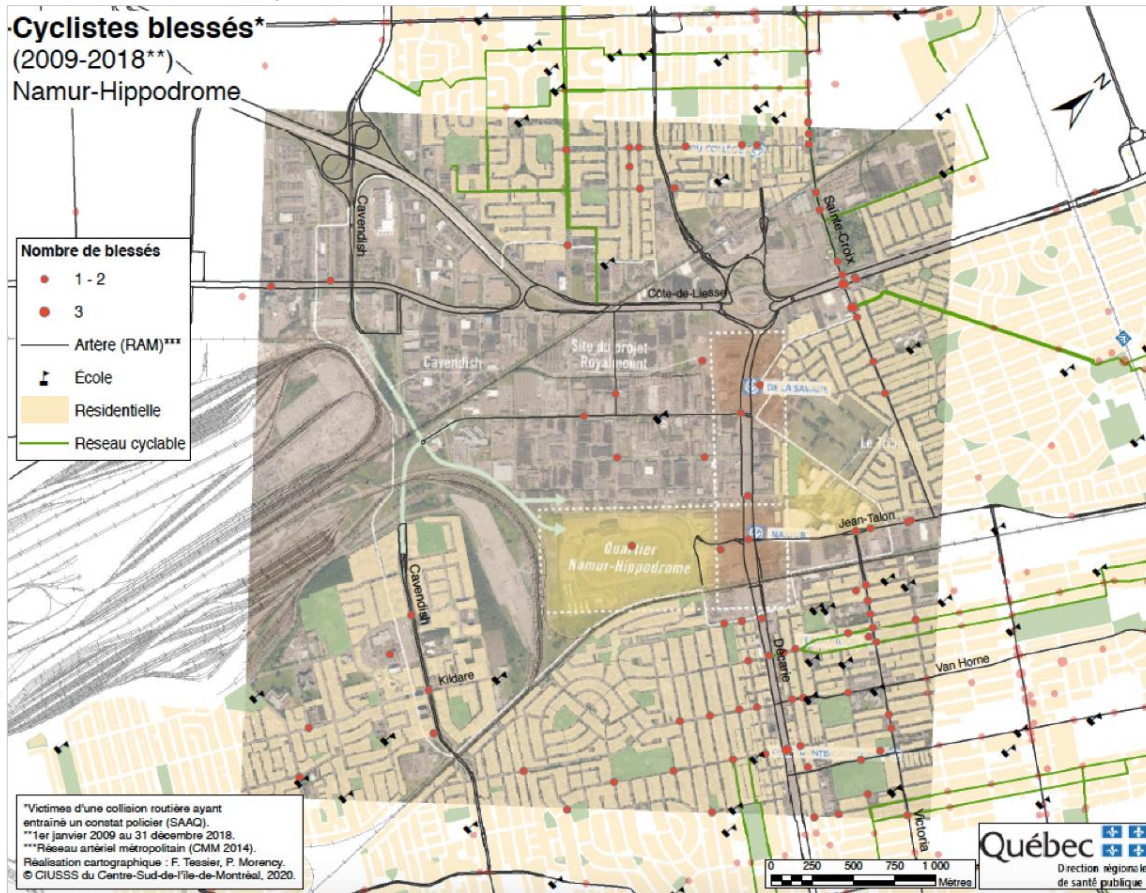
Carte: nombre d'occupants de véhicules à moteur blessés de 2009 à 2018



Source : Direction de santé publique de Montréal

La carte suivante montre un nombre de cyclistes blessés moindre que les deux autres moyens de transport. Cela pourrait être attribué à un nombre total de cyclistes dans ce secteur très faible.

Carte: nombre de cyclistes blessés de 2009 à 2018



Source : Direction de santé publique de Montréal

Recommandation 18 : Favoriser les mesures pouvant améliorer la fluidité de la circulation automobile et réduire son impact sur la qualité de l'air.

Recommandation 19 : Prioriser les aménagements favorables aux modes de transports actifs et collectifs (établir des passerelles piétonnières aux voies ferrées, développer et assurer la connectivité du réseau cyclable, sécuriser les viaducs et les intersections pour les piétons et cyclistes, élargir les trottoirs, ajouter des supports à vélo et des abribus, etc.).

Recommandation 20 : Embellir l'espace public afin de le rendre plus convivial aux déplacements de courtes distance (ajout de bancs, de bacs à fleurs, élargissement des carrés d'arbres, etc.).

Recommandation 21 : Créer des « stations de métro intégrées » et favoriser l'intermodalité par l'ajout d'infrastructure d'autres modes de transport à leurs abords (stations BIXI, supports à vélo, voitures autopartagées, bornes de recharge électriques, etc.).

Recommandation 22 : Optimiser les espaces de stationnements existants aux abords du site en mutualisant leur usage entre les grands commerces et entreprises, les institutions et les zones résidentielles, et en les «éco-responsabilisant» (p. ex. par l'ajout de pavé alvéolé avec cuve souterraine de récupération d'eaux de pluie, un revêtement de couleur pâle, la plantation d'arbres et arbustes, etc.).

3.4 Une planification à long terme

3.4.1 Une gouvernance participative tout au long du processus

L'importance d'instaurer des processus de gouvernance participative favorisant la participation citoyenne tout au long des phases de développement est au cœur de la vision des ÉcoQuartiers français et en constitue le 2^{ème} engagement de la Charte des ÉcoQuartiers. Ce sont en effet par des mécanismes de gouvernance inclusive, respectueux des instances de concertation existantes, que l'on s'assure que les projets de développement urbains répondent aux besoins locaux identifiés par les principaux acteurs des communautés locales au sein desquels ils s'insèrent. Par leurs actions, ces acteurs visent à améliorer la qualité et les conditions de vie des citoyens et à avoir un impact sur les déterminants sociaux de la santé. C'est pourquoi, le renforcement de la capacité d'agir des communautés locales et l'un des principes directeurs du Programme national de santé publique (PNSP) 2015-2025 ainsi qu'un déterminant du PARI. En ce sens, nous croyons important que la Ville de Montréal et l'Arrondissement CDN-NDG mettent en place un processus permanent et continu de planification du développement des différentes phases de développement du site. Différents modèles peuvent inspirer la structure à créer sur mesure. Nous pensons notamment au Bureau de projet partagé pour le développement du site Louvain Est regroupant la Ville de Montréal, l'Arrondissement Ahuntsic-Cartier Ville et la Table de quartier Solidarité Ahuntsic.

Recommandation 23 : Mettre en oeuvre une structure de gouvernance participative pour toutes les phases de développement incluant les principaux acteurs de la communauté.

3.4.2 Favoriser les usages transitoires sur le site

Le site de l'hippodrome a déjà fait l'objet d'usages temporaires à l'été 2019 avec des projets d'agriculture urbaine et de sécurité alimentaire de même que d'apiculture mené par divers organismes communautaires tel que Multicaf, Dépôt alimentaire NDG, Société environnementale CDN ou la coopérative Miel Montréal. La consolidation des expériences d'usages transitoires est une préoccupation de la Ville Montréal qui y a consacré diverses études (Ville de Montréal, 2017) et événements. Considérant que le développement du site de

l'hippodrome s'échelonne sur plus d'une décennie, nous croyons qu'il serait souhaitable de favoriser et de consolider les usages transitoires, ce qui permettra "d'habiter" le site, de créer un sentiment de sécurité, de favoriser des projets d'implication communautaire et de participation sociale, de contribuer au sentiment d'appartenance et de communauté, de favoriser le verdissement et l'agriculture urbaine et ainsi l'accès à une saine alimentation et la réduction des îlots de chaleurs, etc. Il s'agit de valoriser l'utilisation du site à long terme, de réduire les nuisances inhérentes au développement à long terme du site (camionnage, bruit, pollution, manque des services, etc.) tout en contribuant activement à créer un environnement favorable à la santé.

En plus des projets transitoires d'agriculture urbaine et de verdissement, nous croyons qu'il y a une opportunité d'envisager le logement temporaire modulaire, fabriqué en usine et rapidement installé, tel qu'utilisé à Vancouver pour loger les sans-abris. Déjà, des organismes de Côte-des-Neiges travaillent à l'étude de la faisabilité d'un tel projet à Montréal qui pourrait servir à la relocalisation de résidents lors d'évictions pour rénovations ou pour la réinsertion de personnes à risque d'itinérance. La CDC CDN a par ailleurs produit une recension d'expériences de financement de logements sociaux incluant le logement modulaire temporaire du BC Housing à Vancouver (CDC CDN, 2019).

Recommandation 24 : Maximiser les projets et initiatives d'usages transitoires notamment en agriculture urbaine, verdissement et loisirs.

Recommandation 25 : Étudier la faisabilité d'un projet pilote de logement modulaire temporaire sur le site.

Résumé des recommandations

Recommandation 1 : Créer un espace concerté de planification des équipements collectifs favorisant leur mutualisation avec les acteurs concernés.

Recommandation 2 : Étudier en amont avec les Ministères concernés les besoins en services publics en fonction des projections démographiques et immobilières et négocier des ententes facilitant l'accès financier aux terrains, à la construction et au fonctionnement de ces équipements.

Recommandation 3 : Prévoir les espaces et les ententes pour l'implantation de diverses formules de services éducatifs à la petite enfance.

Recommandation 4 : Porter une attention particulière à la planification d'équipements et de programmation facilement accessibles aux aînés.

Recommandation 5 : Prévoir un schéma d'aménagement visant la dispersion des équipements et services collectifs en divers pôles attractifs sur le site, connectés par des axes de déplacements collectifs et actifs.

Recommandation 6 : En raison de la propriété publique du terrain de l'hippodrome et des besoins grandissants de logements de qualité et réellement abordables pour le revenu des ménages, prévoir un nombre de logements sociaux supérieur aux 20% prévus au Règlement pour une métropole mixte. Préciser rapidement la vision de la Ville de Montréal et de l'Arrondissement CDN-NDG quant à l'objectif du nombre prévu de logements sociaux sur le site.

Recommandation 7: Prévoir une intégration dispersée des logements sociaux afin de favoriser une mixité sur l'ensemble du site et leur implantation sur des espaces de qualité.

Recommandation 8 : Les programmes de financement public du logement social et communautaire prévoient l'intégration des normes environnementales éco-énergétiques .

Recommandation 9: Favoriser des projets de logements sociaux s'adressant à des clientèles vulnérables (santé mentale, déficience physique, personnes âgées, etc.).

Recommandation 10 : Appliquer les principes de l'accessibilité universelle dans l'ensemble des aménagements et constructions sur le site.

Recommandation 11 : Soutenir la création d'un marché public et d'une offre alimentaire saine, diversifiée et accessible à distance de marche dans le secteur Namur-Hippodrome.

Recommandation 12 : Planifier et/ou maintenir des espaces dédiés à l'agriculture urbaine (jardins collectifs ou communautaires), serres, toits verts dans le nouvel aménagement du secteur Namur-Hippodrome.

Recommandation 13 : Poursuivre et consolider les efforts en matière de saine alimentation et d'élimination des gras trans dans les établissements municipaux de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et dans les aménagements sur le site Namur-Hippodrome.

.

Recommandation 14 : Protéger une part importante des espaces verts existants et inclure des mesures de verdissement massive dans les projets à développer.

Recommandation 15 : Inclure des mesures d'efficacité énergétique dans les bâtiments résidentiels et/ou institutionnels (p.ex.: toit blanc, géothermie, équipements de chauffage et de climatisation performants, etc.).

Recommandation 16 : Éviter la construction de nouvelles résidences et de bâtiments institutionnels (écoles, garderies, centres de soins, résidences pour aînés) le long du boulevard Décarie et de l'autoroute 15 et à moins de 30 mètres des voies ferroviaires.

Recommandation 17 : Mettre en place des mesures de mitigation adéquates et combiner les types de mesures de mitigation (p.ex. celles qui touchent directement l'infrastructure routière, celles qui favorisent l'éloignement de la population aux sources de pollution et de bruit et celles qui touchent directement les bâtiments) pour en maximiser l'efficacité.

Recommandation 18 : Favoriser les mesures pouvant améliorer la fluidité de la circulation automobile et réduire son impact sur la qualité de l'air.

Recommandation 19 : Prioriser les aménagements favorables aux modes de transports actifs et collectifs (établir des passerelles piétonnières aux voies ferrées, développer et assurer la connectivité du réseau cyclable, sécuriser les viaducs et les intersections pour les piétons et cyclistes, élargir les trottoirs, ajouter des supports à vélo et des abribus, etc.)

Recommandation 20 : Embellir l'espace public afin de le rendre plus convivial aux déplacements de courtes distance (ajout de bancs, de bacs à fleurs, élargissement des carrés d'arbres, etc.)

Recommandation 21 : Créer des « stations de métro intégrées » et favoriser l'intermodalité par l'ajout d'infrastructure d'autres modes de transport à leurs abords (stations BIXI, supports à vélo, voitures autopartagées, bornes de recharge électriques, etc.)

Recommandation 22 : Optimiser les espaces de stationnements existants aux abords du site en mutualisant leur usage entre les grands commerces et entreprises, les institutions et les zones résidentielles, et en les «éco-responsabilisant» (p. ex. par l'ajout de pavé alvéolé avec cuve

souterraine de récupération d'eaux de pluie, un revêtement de couleur pâle, la plantation d'arbres et arbustes, etc.).

Recommandation 23 : Mettre en oeuvre une structure de gouvernance participative pour toutes les phases de développement incluant les principaux acteurs de la communauté.

Recommandation 24 : Maximiser les projets et initiatives d'usages transitoires notamment en agriculture urbaine, verdissement et loisirs.

Recommandation 25 : Étudier la faisabilité d'un projet pilote de logement modulaire temporaire sur le site.

Bibliographie

AECOM (2018). *Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords*. 68p.

CDC CDN (2019). *Recension de modèles de financement et de développement en logement social et abordable*, 70p.

DRSP (2017). *Enquête TOPO 2017. Portrait des jeunes montréalais de 6^e année*. Direction de santé publique de Montréal. CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. www.santemontreal.qc.ca

DRSP (2017). *Le bruit et la santé : État de situation – île de Montréal*. 6p.

DRSP (2017). *Plan d'action régional intégré de santé publique de Montréal - Offre de services détaillés*, 159p.

DRSP (2018). *Les conditions d'habitation à Montréal selon l'Enquête Habitation 2017*, 25p.

DRSP (2014). *Étude sur l'accès aux aliments santé à Montréal. Regard sur le territoire du CSSS de la Montagne*. 7p. https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Saine_alimentation/Etude_acces_aliments/de_la_Montagne_Regard_sur_le_territoire.pdf

Données Québec (2012). *Carrefour collaboratif en données ouvertes québécoises. Îlots de chaleur/fraicheur urbains et températures de surface* <https://geoegl.msp.gouv.qc.ca/igo2/apercu-qc/?context=inspq>

Institut national de santé publique du Québec (2010). *Mon climat ma santé*. www.monclimatmasante.qc.ca/ilots-de-chaleur.aspx

Montréal en statistiques (2017). *PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE Recensement 2016 Arrondissement de Côte-des-Neiges– Notre-Dame-de-Grâce*. Service du développement économique, Montréal, 42p.

Multicaf (2018). *Marché social itinérant* <https://multicaf.org/marche-social-itinerant/>

Paquin (2018). *Portrait statistique Population du territoire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce*, Montréal, 147 p.

DRSP (2017). *Plan d'action régional intégré de santé publique de Montréal (PARI-SP). 2016-2021. Offre de services détaillée*. 160p.

Rayside/Labossière (2019). *Portrait du développement du territoire. Survol des grandes tendances en développement immobilier* CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, 29p.

Ville de Montréal (2017). *Montréal transitoire, Réflexion collective sur les usages temporaires dans les bâtiments vacants*. 49p.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/rapport_mtltr_ansitoire_vf_2017.pdf

Ville de Montréal (2019). *Bilan environnemental 2018. Qualité de l'air à Montréal*. 6p.

WSP Canada Inc. (2014). *Étude et recommandations acoustiques et vibratoires pour le secteur Namur-de-la-Savane à Montréal – Assistance au schéma d'aménagement*. Ville de Montréal. 69p.