

2520

---

**PAUSE**

---

2525

**Mme PATRICIA CLERMONT**  
**Association québécoise des médecins pour l'environnement et Santé Urbanité**

**LA PRÉSIDENTE :**

2530

Bonsoir. Je rappelle la... les consignes. Vous avez dix minutes de présentation, suivies de dix minutes de questions, échanges avec nous. Alors bien, je vous invite à commencer.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2535

Parfait. Alors, bien, bonsoir.

**LE COMMISSAIRE :**

Bonsoir.

2540

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2545

Merci beaucoup de m'écouter et de me recevoir. En fait, je vous présente donc le mémoire qu'on a déposé. Donc l'Association québécoise des médecins pour l'environnement de concert avec Santé Urbanité. Donc qui a été signé par les deux présidentes, le docteur Claudel Pétrin-Desrosiers, le docteur Johanne Elsener.

2550 Dans cette diapositive-là, vous avez la présentation de nos deux organisations. Donc moi, je suis la... moi, je ne suis pas médecin, en passant, parce que je me fais souvent poser la question. J'ai un doctorat en sciences de la communication, mais on n'a pas le droit de se dire docteur au Québec, mais ça me fait très plaisir de travailler avec ces docteurs-là qui sont engagés donc dans une perspective de santé globale, durable et planétaire qui ne sont pas tout à fait des synonymes, mais qui marquent bien le fait en fait que quand on s'intéresse à la santé de l'environnement, on conditionne dès lors les conditions de vie aussi des individus dans lesquels... qui évoluent dans ces environnements-là.

2555 Donc vous avez une perspective un peu de ce qu'on fait, donc l'AQME depuis trois ans, sous cette forme-là plus précisément. Moi, je suis à l'emploi de cette association-là depuis janvier 2022. Des fois, on dirait que ça fait trois ans, mais... tellement qu'il se passe de choses.

2560 Mais par ailleurs, on est un comité régional pour l'Association canadienne des médecins pour l'environnement qui a l'acronyme *CAPE* en anglais qui existe depuis 30 ans. Et Santé Urbanité existe depuis plusieurs années aussi. Donc c'est la docteure Johanne Elsener qui n'a pas pu se présenter comme prévu ce soir.

2565 Donc, pour mettre la table, en fait, la façon dont notre territoire est aménagé a un impact majeur sur la santé, le bien-être et l'espérance de vie des Québécois et des Québécoises, des Montréalais et des Montréalaises. De manière plus quantitative, il est estimé que 70 % de ce qui impacte la santé d'une population, peut être influencé par une politique d'aménagement et donc, de mobilité, j'ajouterais.

2570 La littérature médicale nous indique que plus de 1 000 citoyens de la Ville de Montréal meurent prématurément chaque année en raison de notre cadre bâti et de notre dépendance à l'automobile et que de mauvais choix en aménagement urbain font bondir les coûts en santé, ce qui dans le contexte actuel du vieillissement de la population et des changements

2575 climatiques pourrait nous acculer à des décisions sociétales déchirantes si nous ne saisissons pas l'opportunité fournie par le PUM pour amorcer un virage salutaire.

Je dirais... je vous dirais qu'il y a deux enjeux sanitaires qui sont liés à l'aménagement urbain qui sont devenus de nouveaux chevaux de bataille à la suite de la publication récente de milliers et même de milliers d'études médicales.

Premièrement, au niveau du transport automobile, de la pollution atmosphérique et des accidents routiers et par ailleurs, de la minéralisation de l'espace liée au déficit nature. Il y a une estimation des décès prématurés qui est faite à partir de l'étude de Crouse en 2017, qui pointe vers une différence de mortalité de 10 à 20 % entre les quartiers verts et les quartiers plus minéralisés. Et Statistiques Canada a aussi montré qu'il y a de la mortalité évitable de causes qui pouvaient être prévenues au Québec.

Alors, vous voyez sur cette figure-là, la proportion en fait. C'est frappant à quel point la pollution de l'air et d'ailleurs, à l'Association canadienne des médecins pour l'environnement, on a produit en mai dernier une littérature qui justement détaillait et présentait, c'est plus d'un millier de pages, je crois, des données concernant la pollution de l'air reliée au trafic routier.

Mais, il y a aussi la minéralisation de l'espace urbain et contrairement à ce qu'on entend souvent, par exemple, dans les faits divers, dans les médias, les accidents routiers, c'est toujours trop le nombre, mais en proportion, c'est beaucoup moins élevé, beaucoup plus petit comme proportion qu'on pourrait le penser en regard de ce qui nous est le plus souvent invisible à l'œil nu, c'est-à-dire les questions d'aménagement et de pollution atmosphérique.

Cette diapo-là vous montre, elle veut souligner en fait qu'il est important de distinguer ce dont on parle souvent, c'est-à-dire les gaz à effet de serre, des émissions de polluants atmosphériques. Et même si les transports sont la source principale de ces deux types d'émissions, les impacts sur la santé sont différents, les polluants de l'air ayant un effet négatif

2605 direct sur la santé, et ce, même à faible dose. Par exemple, augmenter l'ozone de 0 point... en fait, de 0.009 de ppm augmente le nombre de jeunes asthmatiques de 33 %.

2610 Plus généralement, dans les pays à revenus économiques élevés comme le nôtre, la pollution de l'air a été associée à environ 33 % des maladies cardiovasculaires, 16 % des maladies pulmonaires obstructives chroniques et 12 % des infections des voies respiratoires inférieures, mais aussi de 8 % des cancers de la trachée, des bronches ou du poumon.

2615 La pollution de l'air est associée à 4 000 décès prématurés annuels au Québec et à plus de 1 000 décès prématurés annuels à Montréal, soit environ 33 plus, que ceux liés aux accidents routiers en 2020. Et je terminerais en disant qu'il n'y a pas de valeur seuil pour les ppm et pour les polluants atmosphériques en deçà desquels il n'y aurait pas d'impact sur la santé.

2620 Au Québec, le secteur des transports est responsable à lui seul de 62 % de toutes les émissions de l'ensemble des contaminants atmosphériques. La cartographie de Montréal démontre des niveaux plus élevés le long du réseau autoroutier avec une diffusion de la pollution atmosphérique vers les quartiers adjacents.

2625 Il est à noter que l'électrification des automobiles ne réglerait pas complètement le problème de pollution atmosphérique, car les particules fines, dommageables pour la santé, proviennent aussi de l'usure des freins et des pneus ainsi que des abrasifs épandus sur les routes.

2630 Parmi les solutions, vous avez notamment ces trois-là. Alors quand on parle de l'électrification des autos qui n'est pas une panacée, en fait, c'est aussi parce que souvent le recours à l'automobile, c'est aussi un indice et un symptôme du niveau de sédentarité.

2635 Au niveau des gains avérés de la marche et du vélo, à Londres, on a montré qu'il y avait des variations de 10 à 20 % pour les maladies cardiovasculaires et pour l'hypertension, de 7 à 17 % pour le diabète, pour le cancer du sein et du colon de 10 à 13 %, pour la dépression de 4 à 6 % et pour les démences de 7 à 8 %. Quant au transport en commun, je dirais que les usagers sont quatre fois plus susceptibles de marcher les 10 000 pas par jour recommandés par leur médecin.

2640 Dans les cibles, je ne vous les détaillerai pas parce que vous pourrez les voir, mais donc les cibles que je voudrais souligner pour ce soir, bien, elles sont donc reliées à la pollution de l'air et aux conditions qu'on pourrait aménager avec des cibles qu'on pourrait mesurer pour les atteindre le mieux possible et pour tout le monde, et aussi...

2645 **LA PRÉSIDENTE :**

Il vous reste deux minutes.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2650 Parfait. Des cibles aussi concernant la mobilité. Et aussi, je soulignerai que notre dépendance à l'automobile non seulement nous condamne trop souvent à la sédentarité, mais en fin de compte aussi, elle nous condamne à beaucoup consacrer de cet espace-là qui pourrait être dédié à la marche, à l'automobile et à son stationnement.

2655 La canopée, la solution du verdissement, on veut souligner aussi le fait qu'une canopée optimale d'au moins 40 % peut diminuer la prévalence, mais aussi les coûts et c'est ce qu'on oublie souvent, les coûts pour le système de santé au niveau de plusieurs maladies.

2660 Et les façons dont le verdissement urbain agit sur la santé, et bien il y a ces quatre  
niveaux-là, dont... que j'ai évoqués par la bande : bien l'apaisement psychologique, l'incitation  
à l'exercice, la captation des... polluants atmosphériques et la climatisation.

2665 Mais aussi, il y a des cibles pour lesquelles on pourrait s'inspirer des exemples d'ailleurs  
aussi comme, par exemple, à Toronto, où est-ce qu'on vise une... et on arrive bien souvent à  
une canopée de 40 %. On arrive aussi à protéger un plus grand pourcentage de territoire  
urbanisé sous forme d'espaces verts. À New-York, on est même arrivé à 21 % et l'OMS  
justement préconise que chaque citoyen réside à au plus 30 mètres d'un espace vert, d'au  
moins 0,5 à 1 hectare, puis ceci dans une perspective d'interconnexion des espaces verts,  
d'une Trame verte et bleue de proximité.

2670 Et j'ajouterai, en terminant, dans une perspective aussi de justice environnementale,  
c'est-à-dire, pour le moment de prioriser les quartiers qui ont été historiquement sacrifiés à ces  
niveaux-là pour qu'ils puissent rejoindre les quartiers plus riches le plus souvent qui arrivent à  
atteindre les cibles qui sont souhaitables pour une meilleure santé. Je vous remercie.

2675 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

2680 **LE COMMISSAIRE :**

2685 Merci. Oui, question par rapport au mémoire. Je ne sais pas si vous l'avez avec vous.  
De toute façon, vous vous en souvenez peut-être. À la page 22, vous parlez d'aménager une  
voûte arborée aux endroits accidentogènes. Puis je ne comprends pas qu'est-ce que vous  
voulez dire, « une voûte arborée ».

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2690 Bien, une voûte arborée, c'est souvent aussi, par exemple, quand les branches des arbres se rejoignent et que ça fait...

**LE COMMISSAIRE :**

2695 O.K.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2700 ... un effet d'ombre, en fait. J'oublie l'expression là, mais il y a une expression qu'on a utilisée dans le mémoire, où est-ce qu'il y a une cible d'ombre en fait, où est-ce qu'on arrive, de ce fait aussi, à climatiser des grands espaces, des espaces continus aussi dans lesquels on peut se promener.

**LE COMMISSAIRE :**

2705 Mais, c'est quoi le lien avec la zone accidentogène? C'est parce que c'est à l'ombre, puis... Je n'ai pas compris, mais...

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2710 Bien, peut-être en fait, puis là, je n'ai pas le mémoire devant moi. Mais en fait, par mon expérience, ce que ça évoque pour moi, c'est aussi qu'aux intersections, quand il y a les meilleures conditions et dont de canopée aussi, ça peut éviter les éblouissements, ça peut... améliorer la vision aussi, la visibilité, en fait, par le fait que justement, on va vouloir, par  
2715 exemple, préconiser un bon marquage, mais aussi une ombre habilitée, je dirais, là, en ce

moment qui favorise les conditions pour les conducteurs, mais ceux qui marchent aussi et ceux qui utilisent les transports actifs.

**LA PRÉSIDENTE :**

2720

Dans le PUM, on parle d'une ville de... à 15 minutes.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2725

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2730

Vous n'y faites pas vraiment référence, mais quand on lit tout ça, en fait, vous êtes pour la densification, pour la compacité et donc vous êtes en accord avec la ville à 15 minutes, là.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2735

Oui, je vous dirais, en fait, la notion de quartier complet. Donc dans lesquels on peut atteindre la majorité des services pour se nourrir, se loger, etc. Et puis j'ajouterais, en fait, que souvent, on parle de densification et c'est très polarisant dans l'immédiat, mais il faut souligner en fait que les meilleures pratiques en urbanisation, c'est ce qu'on appelle la densification douce, c'est-à-dire une échelle humaine de quatre à six étages dans lesquelles on peut, par exemple, *mixifier* du résidentiel avec du commercial de proximité, des services et ce qui permet aussi, par le fait même, de créer s'ils ne sont pas déjà existants, des milieux de vie complets.

2740

**LA PRÉSIDENTE :**

Et des transports en commun.



2745 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Et des transports en commun, et des transports actifs aussi.

2750 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Des questions?

**LE COMMISSAIRE :**

2755 Oui, bien, on rencontre d'autres groupes évidemment depuis la semaine dernière. Les gens d'affaires, les chambres de commerce, l'IDU souhaitent que la ville aménage des axes de transit justement pour faciliter le déplacement des voitures et des marchandises.

2760 Par opposition à densité, c'est qu'il faut quand même garder des axes ouverts, puis dans votre mémoire, vous parlez de transformer les grands boulevards, les autoroutes urbaines en grands boulevards, ce qui peut amener justement un ralentissement de la circulation, puis des... de la congestion. De la pollution aussi.

2765 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Bien, je vous répondrai, je vais resouligner que pour l'AQME et Santé Urbanité, évidemment, la première préoccupation, c'est celle de la santé des habitants de la ville. Donc historiquement, on a subordonné ces besoins-là justement aux impératifs économiques et de transport de marchandises.

2770 Je pense que... on pense qu'il est peut-être le temps de renverser les choses, c'est-à-dire de préconiser, puis c'est pour ça aussi, qu'encore récemment, dans le... par rapport à la planification de Montréal-Est, on préconise des évaluations des impacts sur la santé en amont

2775 de l'établissement des grands corridors routiers, mais en se disant aussi que ces corridors routiers là, ils doivent tenir compte d'où les gens habitent actuellement pour trouver des voies de passage certainement, mais les moins préjudiciables à la santé.

2780 Quand on sait justement que la pollution atmosphérique liée au transport, mais elle affecte beaucoup les quartiers socio-économiquement vulnérables et de longue date. Ce qui fait que ça fait des déséquilibres, où est-ce qu'à un moment donné, il y a aussi une espèce de tradition de sacrifice. Tu sais, quand on regarde l'Ouest et l'Est de Montréal, il y a un déficit, là, de neuf ans de... non seulement d'espérance de vie, mais au niveau de la qualité de vie aussi.

**LE COMMISSAIRE :**

2785

Neuf ans?

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2790

Alors, c'est dans cette perspective-là que ces grands acteurs-là, je crois qu'ils doivent prendre en compte ce qu'on met de l'avant parce que de toute façon, on paye ça collectivement par l'augmentation des coûts pour le système de la santé qui est sous pression, comme on le sait tous et toutes.

2795

**LA PRÉSIDENTE :**

2800

O.K. Dans la... vous suggérez dans le mémoire que la baisse, la réduction du stationnement pourrait permettre l'organisation des rues autrement. Mais, est-ce que vous n'allez pas plus loin dans l'organisation des rues que juste moins de stationnement? Comment...

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2805 Bien, on ne peut pas parler de stationnement sans parler de la planification, de l'aménagement urbain et de la mobilité, dès lors où, par exemple, on déciderait de vraiment rééquilibrer en préconisant les transports en commun. Dès lors, l'enjeu, c'est de réduire le nombre d'automobiles qui viennent en ville. Dès lors, il y a moins de pression sur le stationnement aussi.

2810 Alors, je ne sais pas si vous... vous souvenez, mais il y a maintenant plusieurs années parce qu'on a arrêté cette... ce genre d'activité là sous cette forme-là, mais il y avait les *parking day* où est-ce qu'on montrait ce qu'on pouvait faire avec une place de stationnement, où est-ce que je vous rappelle une auto, 90 % du temps, elle est stationnée à quelque part, mais cet espace-là pourrait servir à autre chose.

2815 Puis on connaît le succès des rues piétonnisées aussi ici comme en Europe, parce qu'avant, on parlait souvent que c'était ailleurs, mais ça se généralise aussi au Québec, au Canada, en Amérique du Nord, et on voit les gains économiques au niveau du système de santé aussi.

2820 Puis on voit très bien que la perte, je dirais, perçue quant aux places de stationnement, bien elle se transforme assez aisément en opportunités aussi à ce niveau-là, mais c'est évident que ça va de concert avec une meilleure, puis même un retour vers une meilleure planification des transports en commun et des transports actifs.

**LA PRÉSIDENTE :**

2825 Et des transports actifs. Une autre question?

2830

**LE COMMISSAIRE :**

On a-tu le temps? Oui?

2835

**LA PRÉSIDENTE :**

Je m'excuse, je ne regardais pas. Oui, il nous reste trois minutes.

2840

**LE COMMISSAIRE :**

Dans votre mémoire, en fait, à la page 26, vous mentionnez le... la délocalisation des installations portuaires et ferroviaires. Dans un contexte où Montréal est un hub majeur des transports ferroviaires et maritimes, créateur d'emploi et de valeur économique, je le sais que la réponse, ça va être en rapport avec la santé, mais c'est quand même... Comment on *deale*, excusez, on... comment on dit?

2845

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Comment... on règle.

2850

**LE COMMISSAIRE :**

Comment on règle une situation comme ça où il y a beaucoup d'emplois, beaucoup d'activités liées à ça, mais en même temps pour vous, c'est un générateur majeur de... lié à des problématiques de santé.

2855

2860

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2865 Encore une fois, je vous dirai qu'en ce moment, justement, on recommence à mettre beaucoup d'emphase, en fait, sur la planification de l'Est de Montréal, mais c'est simplement parce qu'historiquement, puis je vous dirais que personnellement, moi, ça fait 20... plus que 20 ans que j'habite Hochelaga-Maisonneuve, j'ai grandi dans Villeray, mais ces quartiers-là...

2870 Mais je vais parler d'Hochelaga-Maisonneuve. Historiquement, on a dit : mais ces grandes forces-là, ces grands acteurs-là, il faut vivre avec. Je comprends, mais trop souvent, les gens ont subi les effets, puis des effets aussi qu'on a soi-disant découverts après et qu'on n'était plus capable de juguler.

2875 Alors, dans un monde idéal, par exemple, la croissance, la pression qu'il y a sur la croissance des activités du port, bien à un moment donné, ce n'est pas juste un... tu sais, ce n'est pas juste par rapport aux impératifs, puis à la concurrence pour le port de Montréal qu'il faut penser ça et c'est aussi par rapport aux habitants et aux habitantes de cette région-là parce qu'il y aurait vraiment et il y a des perspectives de développement plus vert, puis plus vert, là, pas dans un sens d'écoblanchiment, là, au sens fort, qui pourraient requalifier cette partie-là de l'île de Montréal de manière beaucoup plus conséquente aussi avec les enjeux et les défis 2880 qu'on a avec la crise climatique qu'on connaît. Une crise climatique de biodiversité, mais aussi de santé publique.

2885 Alors c'est dans cet impact-là que je pense que la pandémie nous a montré qu'on était capable collectivement de réagir vite en faisant... en inventant de nouvelles façons. Il faut continuer à être dans cette perspective-là par rapport à cette crise-là qui était préexistante et qui continue, et qui continuera, celle de la crise climatique.

Et c'est pour ça que ces grands acteurs-là doivent maintenant non plus être comme des grands seigneurs autour desquels tout le monde essaie d'accommoder les choses, mais

2890 de vraiment les interpeller en mettant... en faisant en sorte que les gouvernements prennent  
le sens de l'État qui leur revient et qui est attendu de la part des citoyens et des citoyennes en  
regard de la santé, des individus, des quartiers et des milieux de vie.

**LE COMMISSAIRE :**

2895

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2900

Merci beaucoup.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

C'est moi qui vous remercie.

2905

**LA PRÉSIDENTE :**

C'était tout le temps qui vous était imparti. Bien, je vous souhaite un bon retour.

2910

**LE COMMISSAIRE :**

Merci, bonne soirée.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2915

Bien, merci. C'est moi qui vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

2920

Vous n'aurez pas de difficulté à sortir, les portes s'ouvrent.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2925

Je vous remercie beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

2930

Merci. Et je demanderais donc à monsieur Robert Hajaly de venir.

---

**M. ROBERT HAJALY**  
citoyen

2935

**M. ROBERT HAJALY :**

2940

It's to... some of the themes that I broached in this little... will be O.K., I just... I'll just be presenting them more or less in the order in which I found them in the booklet. So the first thing, I want to talk about development as the first item and the question of land, the availability of land. Incidentally, if there is something not... I'm talking too fast or something not clear, just stop me, you know...

**LA PRÉSIDENTE :**

2945

It's O.K.