

Quartier Namur-Hippodrome

La santé et le logement : deux enjeux et deux droits collectifs

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal sur le dossier du futur quartier Namur-Hippodrome

John Bradley

6 février 2020

Introduction

J'aimerais commencer ma présentation en reconnaissant que Montréal est située en territoire autochtone, lequel n'a jamais été cédé. C'est par respect pour les liens avec le passé, le présent et l'avenir que je reconnais les relations continues entre les Peuples autochtones et les autres personnes de la communauté montréalaise.

J'ai travaillé pendant 25 ans au développement des projets d'habitation sociale et, de 2005 à 2013, comme organisateur communautaire au CLSC du Sud-Ouest et à la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles. Les questions liées à l'accès au logement et à la santé urbaine étaient et demeurent au cœur de mes préoccupations.

Dans ce mémoire, je vais aborder deux questions. La première traite de la relation entre les émissions polluantes émanant du trafic routier de l'autoroute Décarie et de l'infrastructure ferroviaire voisine et les impacts négatifs sur la santé de la population qui va y demeurer.

En deuxième lieu, je ferai quelques remarques et recommandations à propos de l'accessibilité aux logements sur le site pour les ménages du quartier et d'ailleurs à Montréal. Cela soulève la question du type de propriété à favoriser, soit à but non lucratif soit privé. Je conclurai avec quelques commentaires sur les bénéfices supposés de la mixité sociale.

I. Trafic, pollution et santé humaine

Les études scientifiques sont claires¹. Les émissions de polluants sous forme de gaz ou de particules fines associés aux autoroutes ou aux infrastructures ferroviaires se trouvent nettement à la source d'importants problèmes de santé pour ceux et celles qui restent ou travaillent à proximité de ces sources, surtout les enfants, les personnes âgées de 55 ans et plus et les femmes enceintes. Ces impacts négatifs sont reliés directement à la distance entre les sources de pollution (on parle ici de l'autoroute Décarie et de la gare de triage de Côte-Saint-Luc et des voies ferrées) et les usages spécifiques tels que les habitations, les CPE, les écoles, les terrains de jeux pour enfants et les jardins communautaires.

¹ Voir par exemple les textes suivants :

Air Quality and Land Resources Handbook : A Community Health Perspective, publié par California Air Resources Board (CARB) en 2005 (p. 1-10). Disponible en ligne : <https://ww3.arb.ca.gov/ch/handbook.pdf>

Le transport urbain, une question de santé publique - Direction de santé publique - Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006 (p. 21-28). Disponible en ligne :

https://santemontreal.gc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Transport/Transport_urbain_Rapport-2006.pdf

Mémoire présenté à l'OCPM par l'Association Canadienne des Médecins pour l'environnement (14.01.2016), section 2. Effets délétères de l'automobile (extrait du document- p. 1-2). Disponible en ligne :

http://ocpm.gc.ca/sites/ocpm.gc.ca/files/pdf/P80/7.2.27_association_canadienne_des_medecins_pour_lenvironnement.pdf

De nombreuses études scientifiques ont abordé la question de la distance requise entre les sources de pollution et l'usage fait par la population pour éviter les impacts négatifs. Évidemment, il s'agit là d'un dossier important pour la Direction régionale de santé publique (DRSP). Vous trouverez dans la présentation PowerPoint² de Dr Louis Drouin, responsable du secteur environnement urbain à la DRSP, un bon aperçu du lien clairement établi entre les émissions des véhicules et les impacts négatifs importants sur la santé des humains vivant à proximité.

Voici un extrait (p. 7) du texte en question qui résume bien plusieurs études.

Vivre à proximité du trafic

- À 100 m ou moins : mortalité cardiorespiratoire accrue de 53 % chez les 55-77 ans (Hoek et coll., 2002)
- À 200 m ou moins : nombre de naissances de bébé de petit poids accru de 17 % (Mtl, Généreux et coll., 2007)
- Hospitalisations accrues de 21 % pour problèmes respiratoires chez les 60 ans et plus (Mtl, Smargiassi et coll., 2006)

La citation suivante, qui se trouve dans le mémoire présenté en 2016 à l'OCPM par l'Association Canadienne des Médecins pour l'environnement est aussi d'une grande pertinence :

« Malheureusement, ce sont les résidents qui vivent à proximité de grandes artères et des autoroutes, donc souvent les plus démunis, qui en souffrent le plus. **On a en effet démontré que les gens qui résident à moins de 200 m des autoroutes ont beaucoup plus de problèmes pulmonaires et que les enfants sont particulièrement sensibles à cette pollution** (je souligne) (Brugge, 2007). »

L'étude reconnue de California Air Resources Board, déjà citée (p.4), fait un certain nombre de recommandations dont celles qui suivent :

Autoroutes et artères achalandées

Éviter de placer les nouveaux usages sensibles à moins de **150 m** (500 pieds) d'une autoroute, de routes urbaines avec 100 000 véhicules/jour ou de routes rurales avec 50 000 véhicules/jour.

² Voir le document Powerpoint *Impacts du transport sur la santé: de la métropole jusqu'au quartier*, p. 7. Disponible en ligne http://www.centrelearoback.org/assets/PDF/04_activites/CLR-PUBCH_DrouinImpactsTtrans2010.pdf

Gares de triage

Éviter d'implanter de nouveaux usages sensibles à moins de 1 000 pieds (**305 m**) d'une grande gare de triage de service et d'entretien. Dans un rayon d'un mille d'une gare de triage, envisager la possibilité de limites pour l'emplacement et des mesures d'atténuation. Je souligne (traduction libre).

Il est clair que tout développement du site Namur-Hypodrome, incluant les côtés à l'est et à l'ouest de l'autoroute Décarie, doit tenir compte des multiples études et évidemment des multiples spécificités locales du site. Il faut aussi appliquer le principe de prévention tel que formulé par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). Je le cite : «La prévention et la précaution se distinguent par le niveau de certitude qui entoure les risques considérés. Ainsi, la prévention cherche à éviter des risques avérés, i.e. des risques connus, éprouvés et associés à un danger établi dont l'existence est certaine et reconnue comme étant authentique³».

Recommandations

Je vous soumetts deux recommandations relativement à cet enjeu critique.

1. Que la Direction régionale de la santé publique (DRSP) soit mandatée par la Ville de Montréal pour effectuer une étude complète du dossier des périmètres à établir entre les sources de pollution et les usages sensibles, et qu'elle fasse les recommandations pertinentes.
2. Que la Ville, en développant le plan d'aménagement du site, respecte les recommandations de la DRSP dans leur intégralité.

Conclusion

Si nous voulons un quartier, un arrondissement, une ville et un monde en santé, Il faut s'attaquer aux questions de pollution, notamment en éliminant la combustion des énergies fossiles, y compris dans le secteur du transport. Mais entretemps, il faut tout faire pour assurer que le développement de tout projet, incluant le projet Namur-Hippodrome, respecte et fasse progresser la santé et le bien-être des personnes qui vont y vivre.

³ Voir le document *Cadre de référence en gestion des risques pour la santé dans le réseau québécois de la santé publique*, 2003, p. 33. Disponible en ligne :

https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/163_cadrereferencegestionrisques.pdf

II. Accès au logement, un droit humain

La première partie de mon intervention traitait de notre droit collectif de vivre dans un écosystème urbain qui n'est pas nuisible pour notre santé. Mon deuxième point vise aussi une question de justice : le droit pour les personnes d'avoir accès à un logement décent, en bon état, stable et dont le coût respecte les critères d'abordabilité reconnus.

Avec le projet Namur-Hippodrome, nous avons une occasion encore jamais vue de répondre au droit au logement.

Dans notre système socio-économique, c'est la capacité financière des ménages qui détermine, en grande partie, leur accès au logement.

Regardons donc de plus près la capacité financière des ménages locataires qui constituent 78,7 %⁴ des ménages totaux de Côte-des-Neiges (CDN).

Selon les derniers chiffres de Statistique Canada (2016), 14 175⁵ des ménages locataires consacrent plus que 30 % de leur revenu pour se loger. Ce sont 2 ménages locataires sur 5 qui se trouvent dans cette situation très contraignante et stressante. Et, de ce nombre, pas moins de 7 445⁶ ménages consacrent plus de 50 % de leur revenu en paiement du loyer ! Il faut aussi souligner que le revenu médian annuel des ménages locataires de CDN se chiffre à 36 999\$⁷ ; cela veut dire que la moitié des ménages locataires, soit 17 320, ont un revenu inférieur à ce montant. Selon les statistiques du recensement 2011⁸, 73% des ménages locataires dans le quartier CDN avaient des revenus inférieurs à 50 000 \$; ils n'ont donc, à toutes fins pratiques, pas les ressources financières nécessaires pour acheter un logement.

Cette situation, comme vous le savez, est similaire ailleurs à Montréal où 36,5 % des ménages locataires (soit 179 575 ménages) paient plus de 30 % de leur revenu pour le loyer et presque 87 000 ménages paient plus que 50 %⁹. Les longues listes d'attente pour les logements à but non lucratif, incluant les quelques 23 000 ménages qui attendent un place dans un HLM, sont la preuve de cette pénurie importante.

⁴ Recensement 2016 (commande spéciale du Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)) dans FRAPRU, *Dossier noir: logement et pauvreté dans Côte-des-Neiges*, 2018, p. 1. (voir document PDF ci-joint).

⁵ Idem p. 1.

⁶ Idem, p. 1.

⁷ Idem, p. 1.

⁸ Voir le document *Profil des ménages et des logements - Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, 2014, p. 19*. Le calcul est basé sur les données trouvées sur cette page. Disponible en ligne : [/ville.montreal.ca/STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_LOGEMENTS_CDN-NDG.PDF](http://ville.montreal.ca/STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_LOGEMENTS_CDN-NDG.PDF)

⁹ Recensement 2016 (commande spéciale du Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)) dans FRAPRU, *Logement et Pauvreté au Québec: Dossier noir*, Juin 2018, p. 12. Disponible en ligne : <https://www.frapru.qc.ca/wp-content/uploads/2018/06/Dossier-Noir-2018.pdf>

Mixité sociale, un concept à questionner

Avant de conclure, j'aimerais dire un mot sur la notion de mixité sociale, et spécifiquement et exclusivement, par rapport aux revenus. Il s'agit d'une notion souvent invoquée (ou parfois sous-entendue) pour justifier des interventions dans le domaine du développement immobilier.

À mon avis, ce concept, le raisonnement qui le soutient et son impact négatif sont à questionner. Le projet Namur-Hippodrome peut servir de bon exemple.

L'approche de la mixité sociale met de l'avant l'idée, entre autres, qu'une mixité de ménages à revenus variés a des impacts bénéfiques pour la société et surtout pour les ménages à faible revenu.

Cela me fait penser à certains courants de pensée du 19^e siècle qui mettaient de l'avant l'idée que si trop de personnes subissant de la pauvreté habitaient à proximité les unes des autres, cette situation était susceptible de créer des milieux corrompus et malsains en termes de santé et de cohésion sociale, le tout favorisant une « culture de pauvreté ». La présence d'une population mieux nantie serait donc une façon d'atténuer le « danger » de ces présumées dysfonctions sociales et psychologiques.

Ces préjugés, même s'ils sont présentés comme étant progressistes, persistent.

L'étude à propos de la question de la mixité sociale du chercheur britannique Paul Cheshire met les pendules à l'heure concernant cette approche. Voici un extrait de sa conclusion du sommaire du texte :

« Il semble, d'après cette analyse des preuves, que la création de quartiers mixtes traite un symptôme de l'inégalité, et non sa cause. **Le problème est la pauvreté - ce qui rend les gens pauvres et ce qui les maintient dans la pauvreté - et non le type de quartier dans lequel les gens vivent.** Essayer de créer des quartiers mixtes mobilise des ressources substantielles qui pourraient être utilisées pour soulager directement la pauvreté. »¹⁰ (je souligne) (traduction libre).

Le fardeau de la preuve devrait incomber aux partisans des quartiers mixtes ; à eux de démontrer que des quartiers mixtes constituent un moyen efficace pour soulager la pauvreté et réduire l'exclusion sociale.

Encore selon Cheshire, un examen attentif des éléments de preuve ne permet pas d'étayer cette conclusion.

« Il y a danger que la création de quartiers mixtes détourne les efforts de la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale et les causes sous-jacentes de la pauvreté et de l'exclusion

¹⁰ Voir Paul Cheshire, Are Mixed communities the answer to segregation and poverty ? (voir la section Conclusions). Disponible en ligne : <https://www.jrf.org.uk/report/are-mixed-communities-answer-segregation-and-poverty>

sociale, en nous berçant **dans une croyance réconfortante, mais fausse que nous faisons quelque chose de positif¹¹**». (je souligne) (traduction libre).

Quelques constats et une recommandation finale

La Ville de Montréal, et donc nous comme citoyens et citoyennes, sommes propriétaires d'un des seuls grands terrains publics qui restent pour le développement de logements.

Recommandation

Étant donné

- que le site Namur-Hippodrome appartient aux citoyens et citoyennes de Montréal ;
- que le marché spéculatif à Montréal freine le développement des projets à but non lucratif tels que les coopératives d'habitation et autres projets du même type ;
- que les besoins en logement décent, abordable, stable et décent pour les ménages locataires de Côte-des-Neiges et ailleurs à Montréal sont criants ;
- qu'un pourcentage très important des ménages locataires de Côte-des-Neiges, et de Montréal dans son ensemble, n'ont pas les moyens financiers pour acquérir un logement ;
- que les projets à but non lucratif promeuvent la démocratie participative et la cohésion sociale comme en témoigne le projet Milton-Parc en plein centre-ville ;

Il est recommandé que la Ville de Montréal prévoie que tout développement immobilier sur le site Namur-Hippodrome soit à but non lucratif et financé par les programmes, bonifiés si nécessaire, des paliers fédéral, provincial et municipal.

¹¹ Idem.