

Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge -Bonaventure : Une perspective de santé publique

Présentation à l'Office de consultation publique de Montréal
14 juin 2023

Sophie Goudreau, Martine Laurin, Chloé Geoffroy, François Tessier, Loïc Martin-Rouillard et Laurent Simon
Sous la direction d'Anne Pelletier et Sidonie Pénicaud, MD
Secteur Environnements urbains et santé des populations
DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL

Québec 

Mandats de la Direction régionale de santé publique de Montréal

Entre autres :

- **Identifier** les situations susceptibles de mettre en danger la santé de la population de la région de Montréal et voir à la mise en place des mesures nécessaires à sa protection.
- **Informer** la population de l'état de santé général des individus qui la composent, des problèmes de santé prioritaires, des groupes les plus vulnérables, des principaux facteurs de risque et des interventions jugées les plus efficaces.



Expertise de la santé publique

Historique :

- Participation à de nombreuses consultations publiques (OCPM, BAPE, avis de santé publique sur des programmes de gouvernance*) pour **réduire et prévenir les risques à la santé pour l'ensemble de la population.**

Objectif :

Documenter certains déterminants de la santé en lien avec :

- Les aménagements du territoire
- Le transport
- Les conditions d'habitation
- Les inégalités sociales de santé

*La liste non-exhaustive des mémoires, présentations et avis déposés dans les consultations publiques se retrouvent en annexe 1.

Méthodologie :

- *Évaluations d'impact sur la santé (EIS)*
- **Analyse + cartographie des données** dans les milieux urbains (cohabitation entre les usages, qualité de l'air, bruit environnemental, sécurité routière, mobilité, impact populationnel, inégalités sociales, etc.)
- **Évaluation de projet ou de mesures de mitigation** sur la santé et le bien-être des populations
- **Évaluation de la pertinence des balises d'aménagement** proposées pour améliorer les milieux de vie afin de les rendre sains et sécuritaires
- **Développement d'indicateurs de suivi pour les moyens de mise en œuvre**



Le Plan directeur du Secteur Bridge-Bonaventure

Nous saluons la stratégie de la Ville de Montréal mise de l'avant dans le Plan directeur de mise en valeur (PDMV), visant à redévelopper le secteur Bridge-Bonaventure dans une perspective de développement durable faisant de la transition écologique et de la résilience les principes transversaux de ses objectifs et balises d'aménagement.

Ces engagements pourraient cependant être bonifiés pour construire des milieux de vie plus sécuritaires, complets, conviviaux et inclusifs afin de permettre une meilleure qualité de vie aux futurs résidents.



Une concertation essentielle

Concertation :

Intégrer les préoccupations de santé publique dans le processus



Intégrer les préoccupations de santé publique dans le processus

PDMV – Les grands constats

Il y a présence de sources de nuisances importantes dans le secteur (autoroutes, industries, camionnage, voies ferroviaires, gare de triage) et enjeux de sécurité civile (matières dangereuses).

Recommandation 1

S'assurer que la ville de Montréal travaille en concertation avec la DRSP et tous les acteurs concernés pour définir les études à réaliser afin d'évaluer les risques à la santé considérant l'ensemble des activités projetées dans le secteur, notamment l'habitation.

Justification

Le plan directeur spécifie clairement les études à réaliser afin d'évaluer la possibilité d'introduire des zones résidentielles dans le secteur. Les informations obtenues par ces études nécessiteront la concertation de plusieurs acteurs quant aux mesures de mitigation à mettre en place avant d'envisager l'arrivée de milieux sensibles dans le secteur.

Réduction des risques à la santé et des nuisances

PDMV – Objectifs et balises d'aménagement

Assurer une bonne cohabitation entre les activités dites sensibles et les infrastructures de transport.

Recommandation 2 *

S'assurer que les usages sensibles (habitation, école, garderie, centre de soin) soient construits à une distance minimale de 100 m des voies ferroviaires et de l'infrastructure du REM ainsi qu'à une distance minimale de 300 m de la gare de triage*.

* Si les conditions de développement des sous-secteurs sont favorables à l'habitation.

Justification

L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) reconnaît que le dérangement (ou la gêne) associé au bruit environnemental est l'un des effets néfastes sur le bien-être et la santé des individus (OMS, 2011).

La proportion des individus de 15 ans et plus dérangée par le bruit des trains augmente de façon importante avec la proximité à la source. En effet, 24 % de la population qui réside à moins de 100 m d'un chemin de fer se dit fortement dérangé par cette source de nuisance (Ragetti, 2016).

*Tel que mentionné au schéma d'aménagement de développement de l'agglomération de Montréal - Janvier 2015 (https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm_schema_d_aménagement_et_de_developpement_de_laglomeration.pdf)

Réduction des risques à la santé et des nuisances

PDMV – Le plan d'action

Étudier la possibilité de modifier le plan de camionnage de la Ville.

Recommandation 3

Ajouter des mesures de restriction du camionnage dans les secteurs d'habitation projetés comme un prérequis essentiel à l'introduction de l'habitation (page 101 du PDMV).

Justification

Selon le plan directeur, l'arrivée de 7600 nouveaux logements dans les sous-secteurs à redévelopper et l'implantation de parcours patrimoniaux et actifs génèreront une augmentation substantielle de déplacements piétonniers et cyclistes.

La circulation du camionnage ne doit pas se faire au détriment de la sécurité des autres usagers de la route. Cela implique des modifications au plan de camionnage et le réaménagement des zones de conflits entre les voies de transit des véhicules lourds et les déplacements actifs actuels et projetés, aux abords du quai Bickerdike (500 camions/jour) et dans l'ensemble du secteur (Ville de Montréal et AECOM, 2021).

Entre 2011 et 2019, un véhicule lourd était impliqué dans 47 % des décès de cyclistes, et 32 % des décès de piétons, pourtant, ils ne représentent que 4 % des véhicules sur les routes (SAAQ, 2019).

Réduction des volumes de circulation

PDMV – Objectifs et balises d'aménagement et interventions détaillées

Reconstruire l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (Gaétan-Laberge / Pierre-Dupuy);

Inclure sur ce tronçon des trottoirs, des intersections sécurisées et des abribus;

Définir une vision d'aménagement à plus long terme sur la section surélevée de l'axe Bonaventure afin de modifier son caractère autoroutier.

Recommandation 4

Réduire le nombre de voies de circulation, de 3 à 2 voies, lors de la conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, dans chacune des directions sur l'ensemble du tronçon.

Étendre la réduction du nombre de voies de circulation, de 3 à 2 voies, sur la portion surélevée de l'autoroute Bonaventure entre l'avenue Pierre-Dupuy et la rue Wellington.

Justification

L'approche soutenue par la DRSP pour améliorer la sécurité routière s'inscrit dans une perspective basée sur la réduction du risque à la source et sur les stratégies préventives environnementales (DRSP, 2017).

La réduction de la capacité routière, jumelée à une amélioration de l'offre de transport collectif représente une perspective prometteuse pour maintenir la mobilité des individus tout en améliorant la sécurité des déplacements. De plus, cette mesure génère d'autres bénéfices tels que la réduction des niveaux sonores, des îlots de chaleur et de la pollution de l'air.

Mesures d'apaisement de la circulation

PDMV – Objectifs et balises d'aménagement

Assurer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs, notamment par le réaménagement et la sécurisation des intersections accidentogènes ou non sécuritaires (p.59).

Recommandation 5

Assurer la sécurité des déplacements actifs par la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation et de la vitesse pour l'ensemble des intersections du secteur de planification stratégique. Ne pas se limiter aux intersections actuellement dites accidentogènes.

Intégrer les principes de la Vision Zéro en sécurité routière dans les aménagements.

Justification

Viser la réduction des collisions et des blessures à l'échelle de la population du territoire plutôt que de promouvoir des approches ciblées visant à contrôler un facteur de risque ou un site en particulier. La création de milieux de vie complets et axés sur la mobilité durable nécessite que des mesures d'apaisement de la circulation soient implantées de manière systématique.

À Montréal, l'implantation des mesures d'apaisement de la circulation est associée à une réduction de 23 % des piétons blessés aux intersections (Morency et coll., 2017).

Développement de milieux de vie complets

PDMV – Prérequis à l'introduction de l'habitation

Réalisation de certains franchissements pour permettre aux futurs résidents d'accéder à des services et des commerces de proximité et à une école primaire à distance de marche, par des parcours sécuritaires et agréables (p. 101).

Recommandation 6

Planifier l'intégration des commerces et services essentiels qui répondent à l'ensemble des besoins de la population, notamment, les commerces d'alimentation, les services communautaires et institutionnels (soins de santé, de garde et scolaire).

Justification

Ces aménagements nous apparaissent comme un prérequis à l'introduction de l'habitation afin de permettre la création de milieux de vie complets.

Les milieux de vie complets peuvent avoir des répercussions concrètes sur la santé. Ils peuvent, entre autres, influencer positivement les habitudes de vie (ex.: pratique de l'activité physique, accès à des aliments sains, accès à des services de santé), mais aussi avoir un effet bénéfique sur la participation sociale.

Développement de milieux de vie plus inclusifs

PDMV – Le plan d'action

Mobiliser les programmes et leviers municipaux et gouvernementaux pour faciliter la réalisation de logements abordables.

Effectuer un suivi de l'application du Règlement pour une métropole mixte.

Recommandation 7 *

Fixer des seuils supérieurs au Règlement pour une métropole mixte pour l'ajout de logements sociaux et communautaires sur tous les terrains des trois sous-secteurs et que l'atteinte de ces seuils se fasse sous forme de cession d'immeubles (sans possibilité de compensation financière).

* Si les conditions de développement des sous-secteurs sont favorables à l'habitation.

Justification

Depuis plusieurs années, la proportion de nouveaux logements sociaux et communautaires est en diminution par rapport aux nouveaux logements locatifs sur le marché. Le fait d'intégrer une grande variété de logements (coût et taille) permet de répondre aux besoins des ménages, incluant ceux qui vivent avec de faibles revenus (SCHL et Direction de l'habitation).

En reconnaissant les besoins en logement social et communautaire dans le contexte de la crise du logement, le projet de réaménagement du secteur Bridge-Bonaventure constitue une occasion pour assurer la construction d'un nombre important de logements sociaux et communautaires.

Les DSP de la CMM se sont unies pour proposer une cible de 20 % de logements sociaux et communautaire dans le parc de logements locatifs.

Conclusion

Le Plan directeur du secteur Bridge-Bonaventure est ambitieux et a le potentiel de redévelopper une zone façonnée par des années d'activités industrielles et une entrée de ville à haut débit de circulation routière.

La Ville de Montréal doit agir en concertation avec tous les acteurs impliqués pour évaluer les risques et déterminer les mesures de mitigation à mettre en place afin de rendre le secteur favorable à l'habitation.

La Direction régionale de santé publique invite la Ville de Montréal à collaborer avec elle afin de mettre la santé et la qualité de vie au cœur de la planification de ce secteur.





MERCI

Références

Direction régionale de santé publique (DRSP) du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. 2021. Effets de la rareté des logements sains et abordables sur la santé des locataires montréalais. [[https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Logement/Abordabilite des logements/Effets rarete logements sains abordables sante locataires montrealais.pdf](https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Logement/Abordabilite%20des%20logements/Effets%20rarete%20logements%20sains%20abordables%20sante%20locataires%20montrealais.pdf)].

Direction régionale de santé publique (DRSP) du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. 2017. Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous. Mémoire de la Direction régionale de santé publique de Montréal dans le cadre de la consultation publique La sécurité routière : ça nous concerne tous! [https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/Directeur/Memoires/2017/20170227_Memoire_SAAQ.pdf].

Morency, P., Cândido, L.R., Plante, C., Tessier, F., Goudreau, S., Fournier, M. 2017. Les saillies de trottoir et les dos d'âne allongés réduisent le nombre de blessés aux intersections - Étude dans quatre arrondissements de Montréal. [[https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Audit PPAS/Feuillet SAILLIES ET DOS D ANE.pdf](https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Audit_PPAS/Feuillet_SAILLIES_ET_DOS_D_ANE.pdf)].

Organisation Mondiale de la Santé. (2011). Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. Copenhagen: World Health Organisation Regional Office for Europe.

Ragetti, M., Goudreau, S., Plante, C., Perron, S., Fournier, M., et Smargiassi, A. 2016. Annoyance from Road Traffic, Trains, Airplanes and from Total Environmental Noise Levels. Int J Environ Res Public Health, 13 (1). doi:10.3390/ijerph13010090.

Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et Direction de l'habitation (Ville de Montréal). 4-2-3_Mises en chantier - Ville-Marie et Le Sud-Ouest. [https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/4-2-3_Mises%20en%20chantier%20-%20Ville-Marie%20et%20Le%20Sud-Ouest.pdf].

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). 2019. Rapport du comité d'experts sur la sécurité des piétons. [<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/rapport-comite-pietons.pdf>].

Ville de Montréal. 2023. Secteur Bridge-Bonaventure – Plan directeur de mise en valeur. [https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/3-1_Plan%20Directeur%20Mise%20en%20Valeur_BridgeBonaventure.pdf]

Ville de Montréal et AECOM. 2021. Étude de mobilité du secteur Bridge Bonaventure. [https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/3-2_E%CC%81tude%20de%20mobilit%C3%A9%20du%20secteur%20Bridge-Bonaventure.pdf].

Ville de Montréal. Plan climat 2020-2030. [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan_climat%2020-16-16-VF4_VDM.pdf].

Ville de Montréal. Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024. [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_daction_vision_zero_2022-2024.pdf].

Annexe 1

Liste des mémoires et des présentations réalisés par la Direction régionale de santé publique de Montréal dans le cadre de consultation publique.

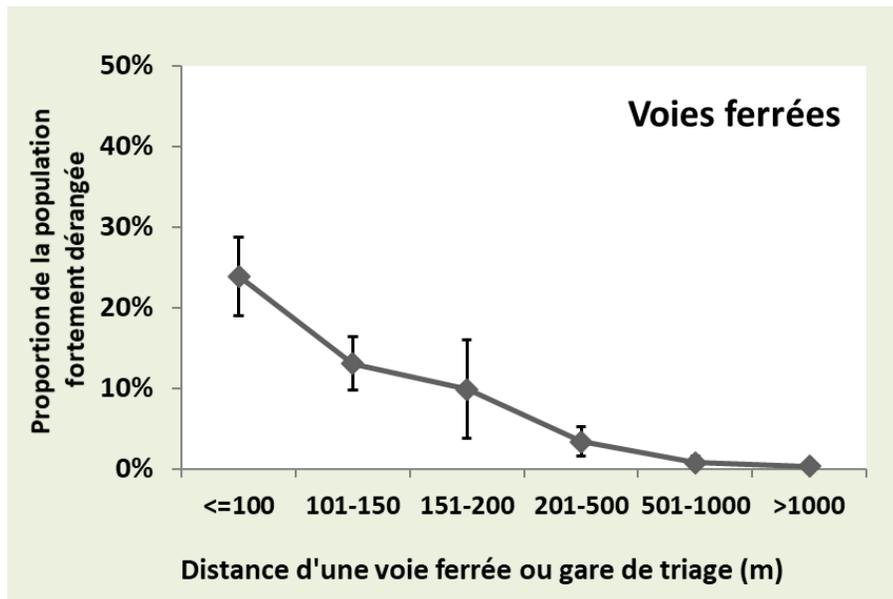
Instance	Projet	Titre	Année
Bureau des audiences publiques sur l'environnement	Rue Notre-Dame	Mémoire sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports du Québec	2002
Bureau des audiences publiques sur l'environnement	Prolongement de l'autoroute 25	Impacts sur la santé publique du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa et solutions proposées	2005
Bureau des audiences publiques sur l'environnement	Complexe Turcot	Mémoire du Directeur de santé publique sur la reconstruction du complexe Turcot	2009
Office de consultation publique de Montréal	Le projet Bonaventure	Le Projet Bonaventure : Perspectives de santé publique	2010
Office de consultation publique de Montréal	Secteur Griffintown	Mémoire sur le développement du secteur Griffintown présenté à l'Office de consultation publique de Montréal	2012
Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal	Aménagements routiers	La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers	2013
Bureau des audiences publiques sur l'environnement	Autoroute 19	Transport et santé des populations : un boulevard ou une nouvelle autoroute ?	2014
Consultation de la Société d'habitation du Québec	Actions en matière de logement	Vers une nouvelle approche d'intervention en habitation	2016
Office de consultation publique de Montréal	Stratégie Centre-Ville	Stratégie Centre-Ville : Pour maximiser l'élan vers la santé	2016
Régie du logement du Québec	Projet de loi 16	La révision du rôle de la Régie du logement : levier d'action pour faire face aux enjeux de salubrité	2016
Comité sur le Plan de développement urbain, économique et social pour les quartiers aux abords de l'échangeur Turcot	Complexe Turcot	Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot	2017
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	La sécurité routière : ça nous concerne tous!	Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous	2017
Office de consultation publique de Montréal	Voie Camillien-Houde et le chemin remembrance	Mémoire - projet pilote sur le retrait du transit des véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin remembrance	2018
Consultations régionales sur le Cadre d'intervention en transport ferroviaire	Transport ferroviaire	En route vers le sommet sur le transport ferroviaire	2019
Office de consultation publique de Montréal	Règlement pour une métropole mixte	Mémoire de la Direction régionale de santé publique de Montréal dans le cadre de la consultation sur le projet de Règlement pour une métropole mixte	2019
Consultation publique lancée par la Communauté métropolitaine en habitation	Politique métropolitaine en habitation	Mémoire sur la consultation publique de la Politique métropolitaine en habitation	2022
Office de consultation publique de Montréal	Certification propriétaire responsable et Registre de loyer	La certification Propriétaire responsable et le registre des loyers	2022

Annexe 2

Recommandation 2.

S'assurer que les usages sensibles (résidence, école, garderie, centre de soin, résidence pour personnes âgées) soient construits à une distance minimale de 100 m des voies ferroviaires et de l'infrastructure du REM ainsi qu'à une distance minimale de 300 m de la gare de triage.

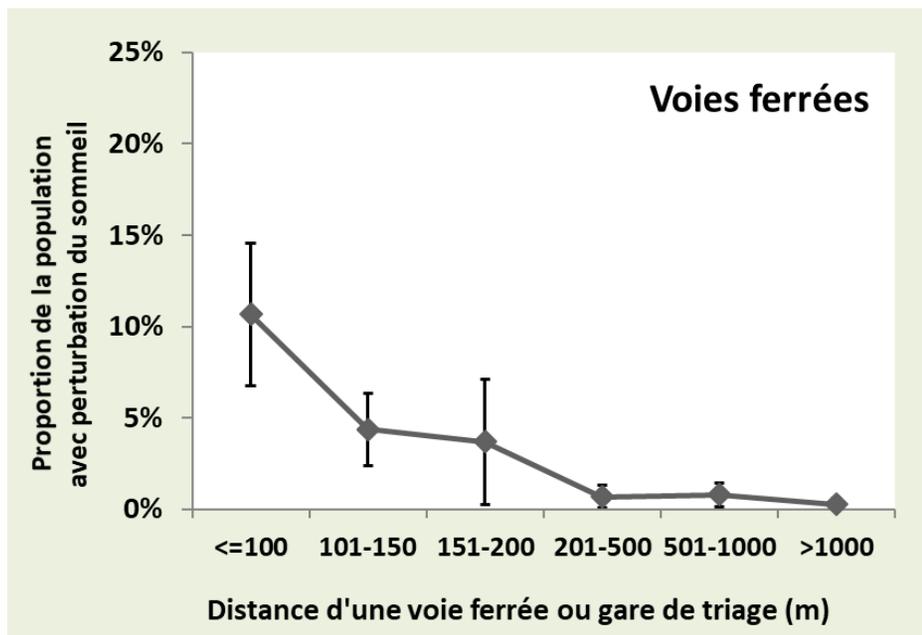
Proportion de la population fortement dérangée au domicile par le bruit des trains selon la distance à la voie ferrées la plus près, île de Montréal, 2014.



L'Organisation mondiale de la Santé (OMS), reconnaît que le dérangement (ou la gêne) est l'un des effets néfastes sur le bien-être et la santé des individus du bruit environnemental (OMS, 2011).

Selon une étude réalisée à Montréal, la proportion des individus de 15 ans et plus dérangés par le bruit des trains augmente de façon importante avec la proximité à la source. En effet, 24 % de la population qui réside à moins de 100 m d'un chemin de fer se dit fortement dérangé par cette source.

Proportion de la population ayant eu des perturbations du sommeil causées par le bruit des trains selon la distance à la voie ferrées la plus près, île de Montréal, 2014.



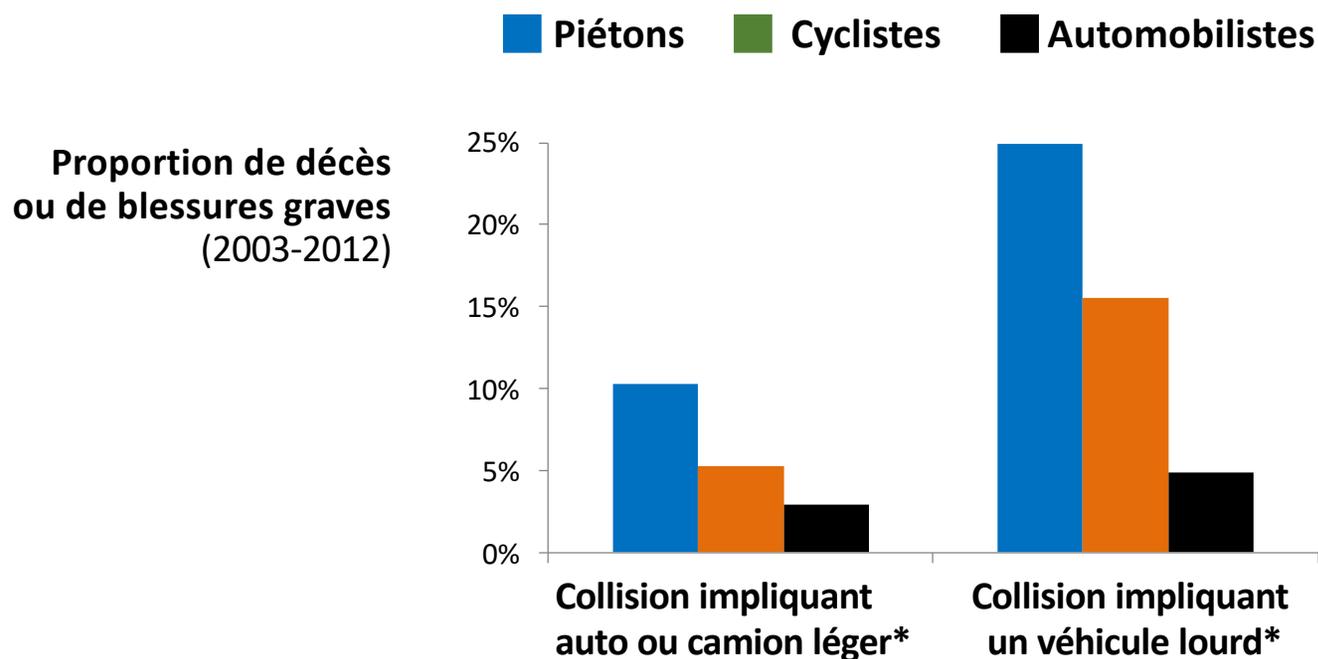
Selon une étude réalisée à Montréal, une proportion de 10 % des individus de 15 ans et plus résidant à moins de 100 m d'un chemin de fer ou d'une gare de triage a le sommeil perturbé par le bruit des trains.

Annexe 3

Recommandation 3.

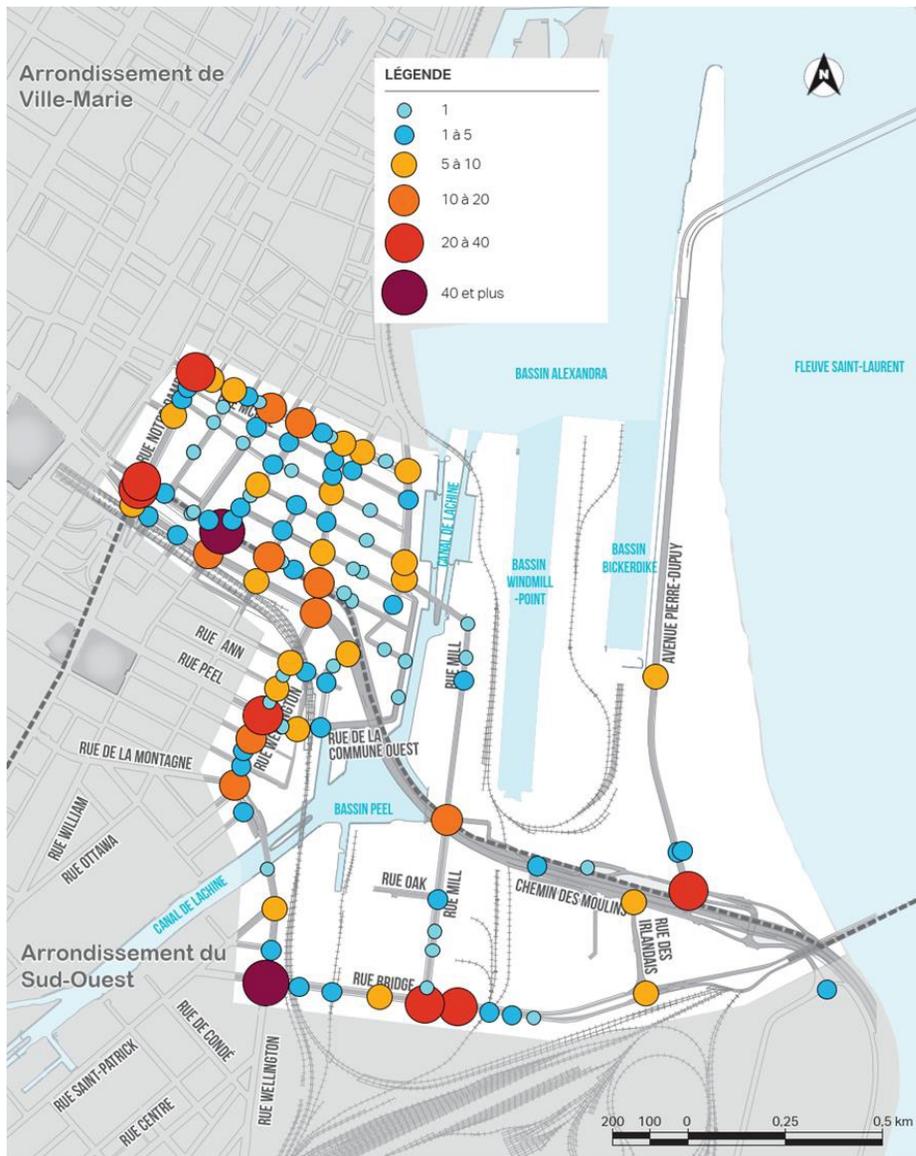
Ajouter les mesures de restriction du camionnage dans les secteurs d'habitation projetés comme un prérequis essentiel à l'introduction de l'habitation.

Protéger les usagers de la route les cyclistes des véhicules motorisés (“légers” et “lourds”)



*Territoire: île de Montréal.

Véhicules lourds: Camion, véhicule-outil ou d'urgence de plus de 3 000 kg, excluant autobus.
Source : Sécurité et VÉHICULES LOURDS : Vision zéro et approche Environnementale - Présentation de la Direction régionale de santé publique dans le cadre de la consultation publique : La cohabitation sécuritaire et les véhicules lourds en milieu urbain.



Localisation et fréquence des accidents dans la zone d'étude p.21 de l'étude mobilité (2015-2019)

Dans le secteur, il y a des corridors routiers qui cumulent plusieurs accidents. Dans une perspective de redéveloppement des sous-secteurs, l'ajout de 7600 logements et le développement des parcours, entraineront un nombre important d'utilisateurs de la route, notamment des piétons et cyclistes. Dans cette optique, il est essentiel de revoir les voies autorisées pour le camionnage.

Source : Rapport de mobilité

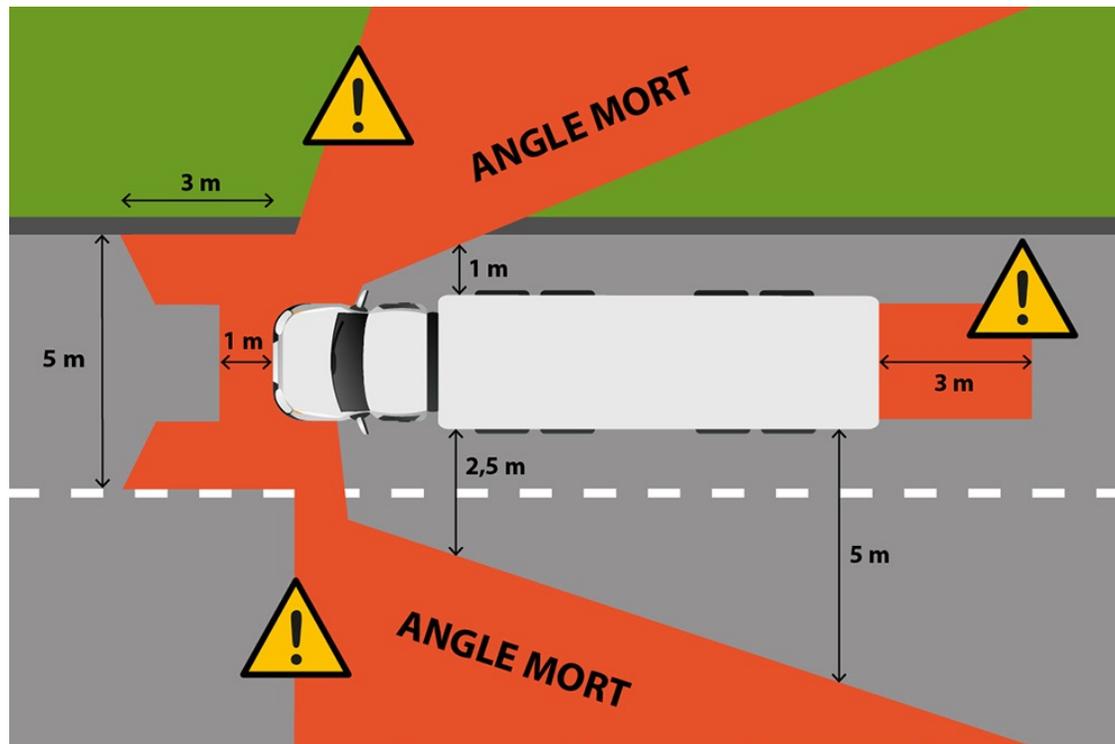
Cohabitation entre les usagers actifs et les camions lourds



Piste cyclable qui longe la rue Riverside à l'entrée du quai Bickerdike.

Source : Google Street View, 2023

Angles morts sur des véhicules lourds



Source : Sécurinorme - La prévention des risques en entreprise (<https://www.securinorme.com/prevention-au-travail/278-arrete-du-20-novembre-2020-relatif-a-la-signalisation-materialisant-les-angles-morts-sur-les-vehicules-lourds>)

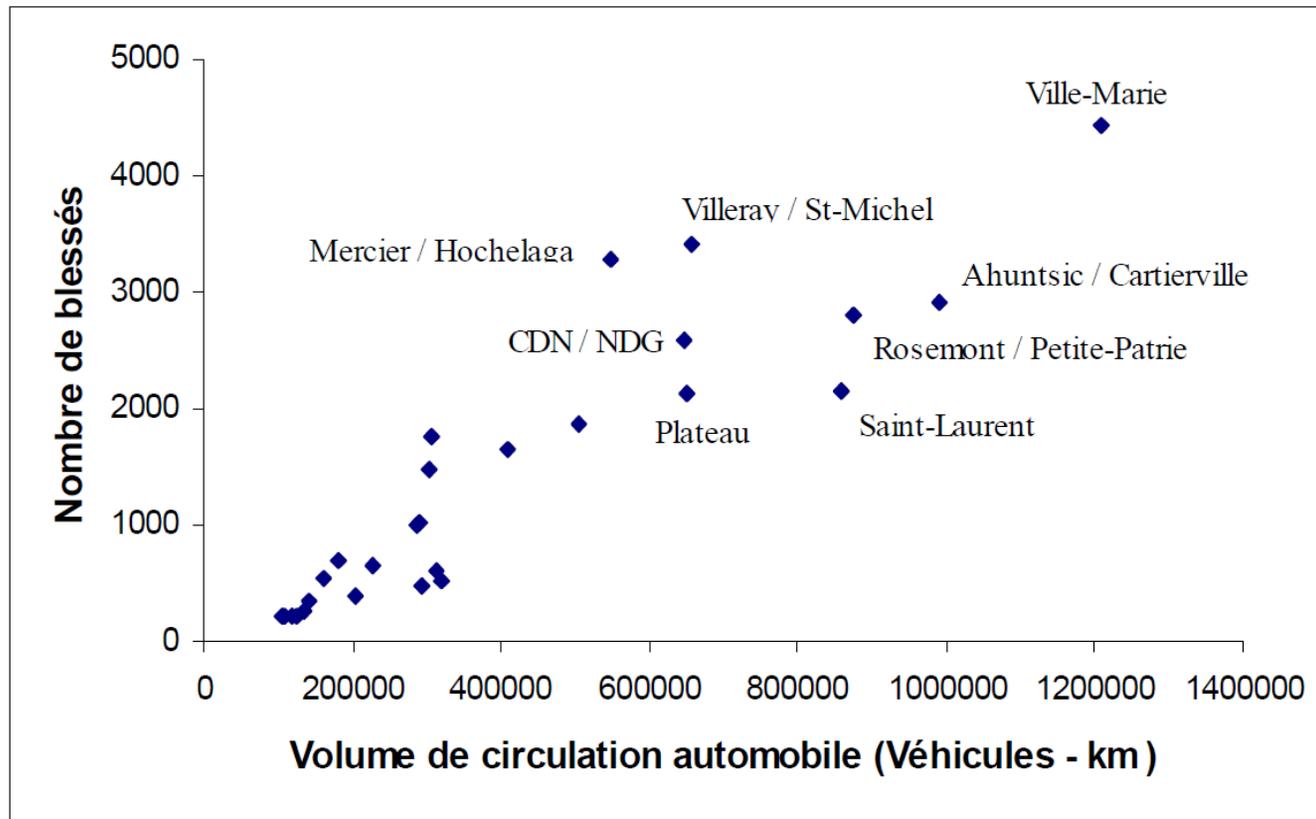
Annexe 4

Recommandation 4.

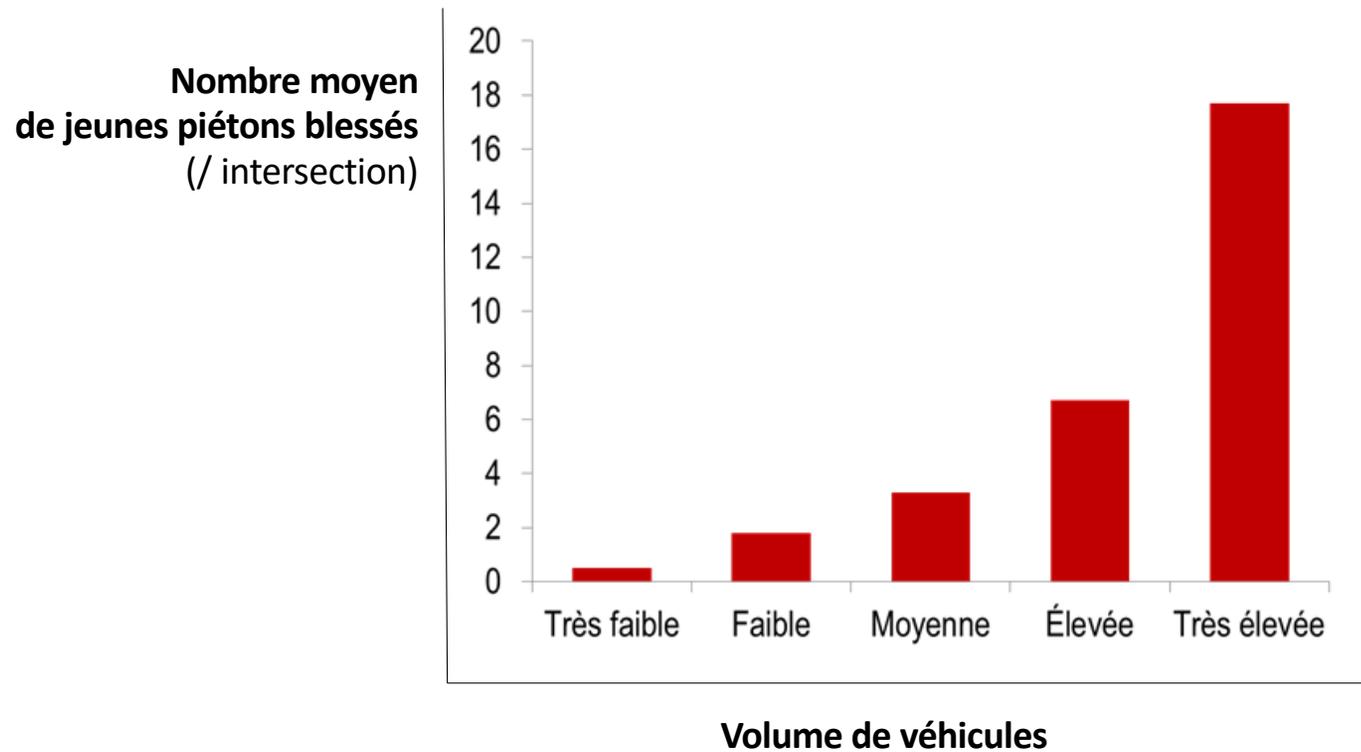
Réduire le nombre de voies de circulation, de 3 à 2 voies, lors de la conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, dans chacune des directions sur l'ensemble du tronçon.

Étendre la réduction du nombre de voies de circulation, de 3 à 2 voies sur la portion surélevée de l'autoroute Bonaventure entre l'avenue Pierre-Dupuy et la rue Wellington.

Relation entre le nombre de blessés de la route (1999 à 2003) dans un arrondissement et le nombre journalier de circulation automobiles



Les enfants blessés aux intersections (1999-2008)

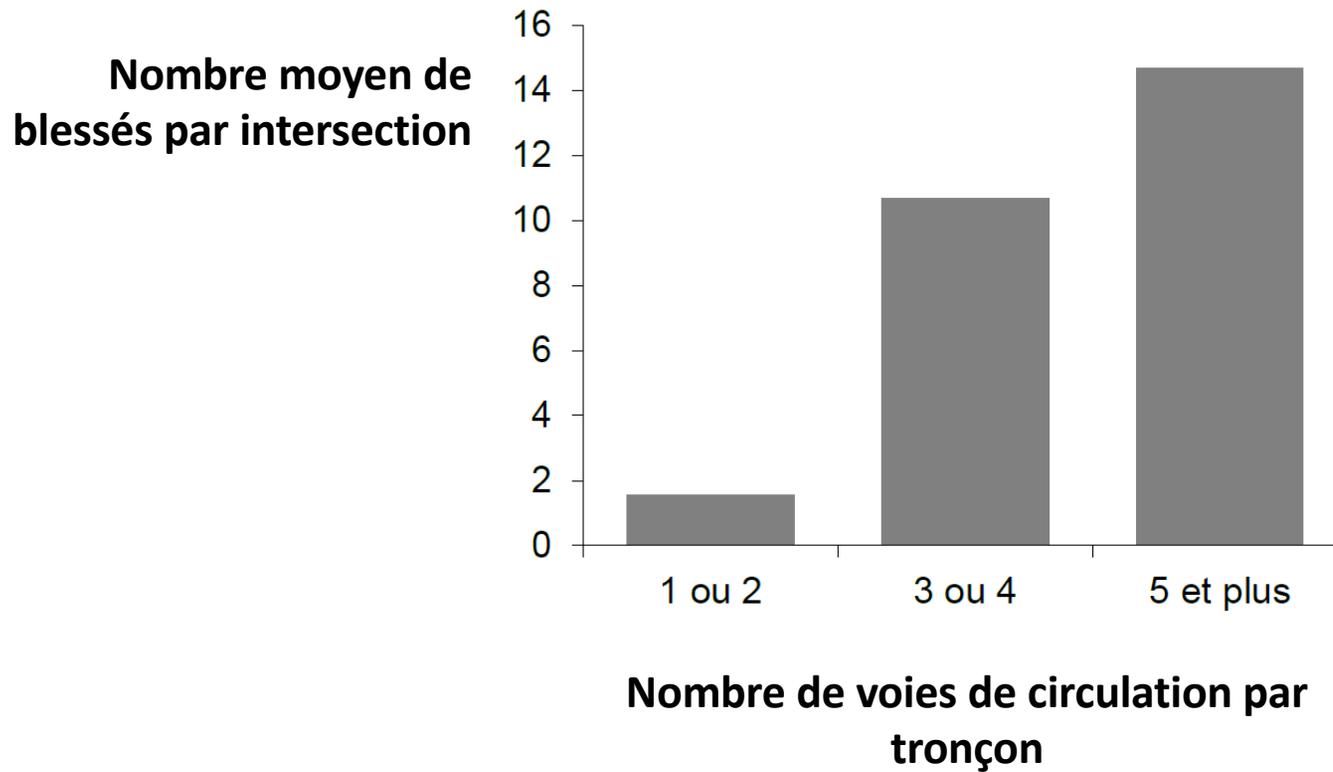


3782 enfants de 5 à 17 ans blessés à 17 636 intersections sur l'île de Montréal.

Seuils de 386, 725, 1665, 7420 véh./jour.

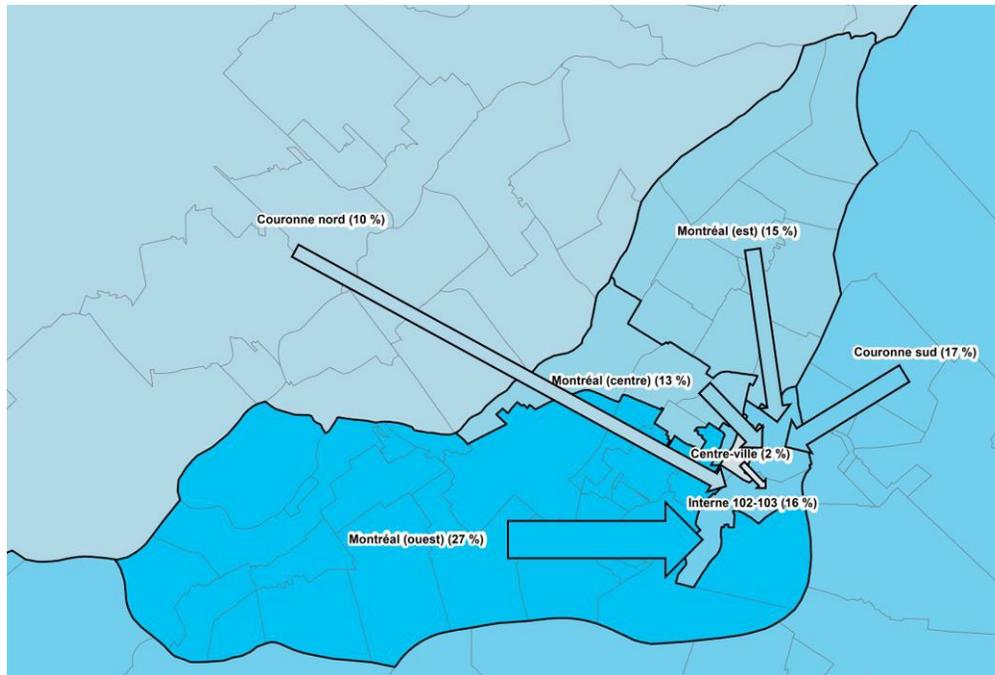
Source: P Morency & al. Cahiers de géographie du Québec, 2011, vol. 55 (156), p.449-468.

Nombre de piétons blessés par intersection, selon le nombre de voies de circulation (Urgences-santé 1999-2008)



Source : Morency, P., Tessier, F., Thérien, F., Archambault, J. La sécurité des piétons à Montréal : Améliorer les aménagements routiers - Mémoire présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal. Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2013. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2282615>

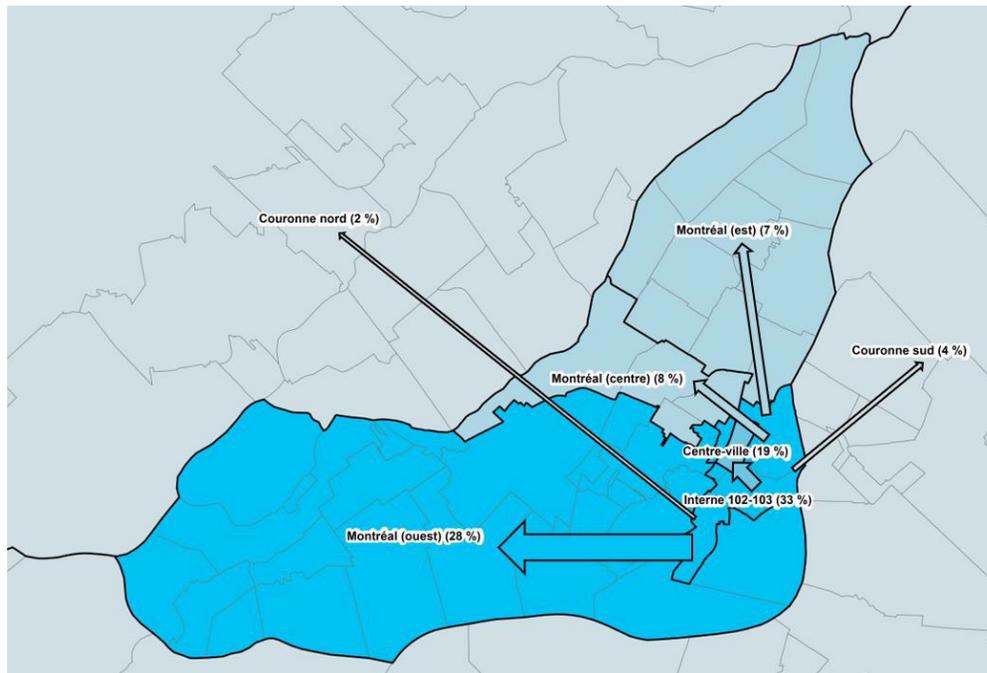
Répartition des déplacements à destination des secteurs municipaux Centre-ville périphérique et Sud-Ouest – PPAM



La très grande majorité des déplacements qui arrivent dans les secteurs du Centre-ville périphérique et de Montréal ouest proviennent de l'île de Montréal. En effet, la proportion des déplacements qui ont la destination de ces secteurs proviennent est de 73 % alors que les déplacements qui proviennent de la Couronne-sud sont de l'ordre de 17 %.

Source : Enquête Origine-Destination 2013 de la région de Montréal, version 13.2b, traitement AECOM

Répartition des déplacements à l'origine des secteurs municipaux Centre-ville périphérique et Sud-Ouest – PPAM



Plus de la moitié des déplacements en heure de pointe du matin provenant du secteur du Centre-ville périphérique sont dirigés vers lui-même et le Centre-ville de Montréal. 28 % d'entre eux se rendent vers Montréal ouest tandis qu'à l'autre bout du spectre, seulement 4 % des déplacements sont à destination de la couronne sud.

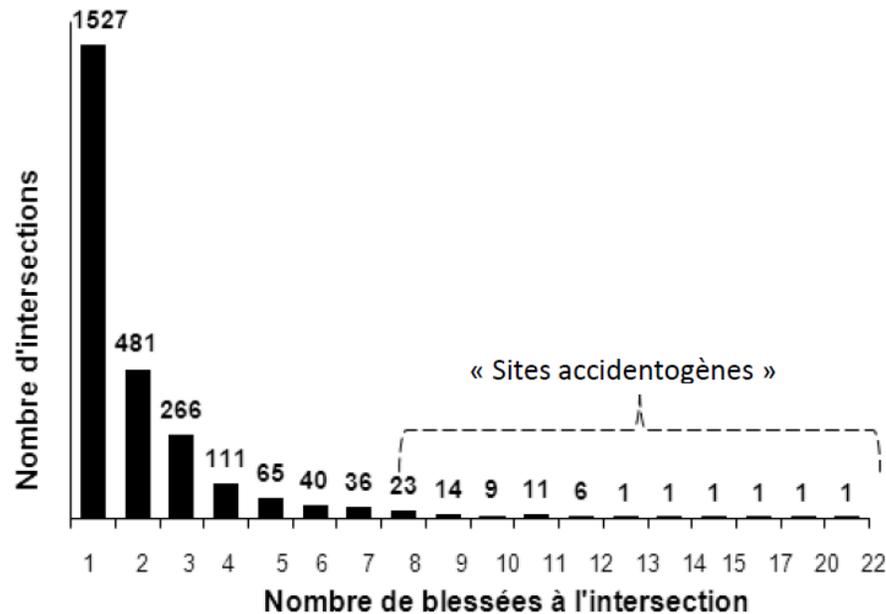
Annexe 5

Recommandation 5.

Implanter des mesures d'apaisement de la circulation sur l'ensemble des tronçons et des intersections dans les secteurs d'habitation projetés des sous-secteurs du territoire de planification. Ne pas se limiter aux intersections actuellement accidentogènes.

Ce type d'analyse (axé sur les sites accidentogènes) comporte d'importantes limites car ces sites ne représentent qu'une très faible proportion des accidents. Par exemple, dans une recherche publiée en 2006, les vingt-deux intersections montréalaises comptant plus de 7 piétons blessés au cours d'une période de cinq ans ne représentaient qu'1% des intersections avec blessés et que 4% des piétons blessés (12). De la même façon, les 32 intersections comptant 10 piétons blessés ou plus de 2006 à 2010 ne représentaient que 1,2 % de l'ensemble des intersections avec piéton(s) blessé(s) au cours de cette période (figure 1).

Répartition des intersections montréalaises selon le nombre de piétons blessés par intersection (SAAQ 2006-2010)

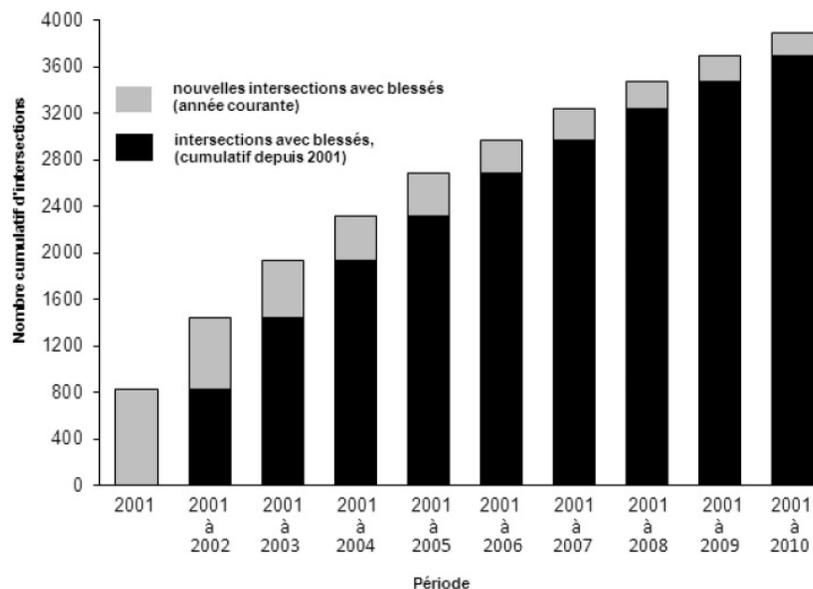


Source : Morency P., Tessier F., Thérien F., Archambault J. 2013. La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers. Présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal. Agence de la santé et des services sociaux ; Direction de santé publique.

De plus, les lieux de collision ne sont pas nécessairement les mêmes d'une année à l'autre. Par exemple, sur l'île de Montréal, en 2001, il y a eu au moins 1 piéton blessé à 828 intersections différentes (figure 2). Or, globalement, de 2001 à 2010, il y a eu un ou des piéton(s) blessé(s) à 3 888 intersections différentes de l'île de Montréal.

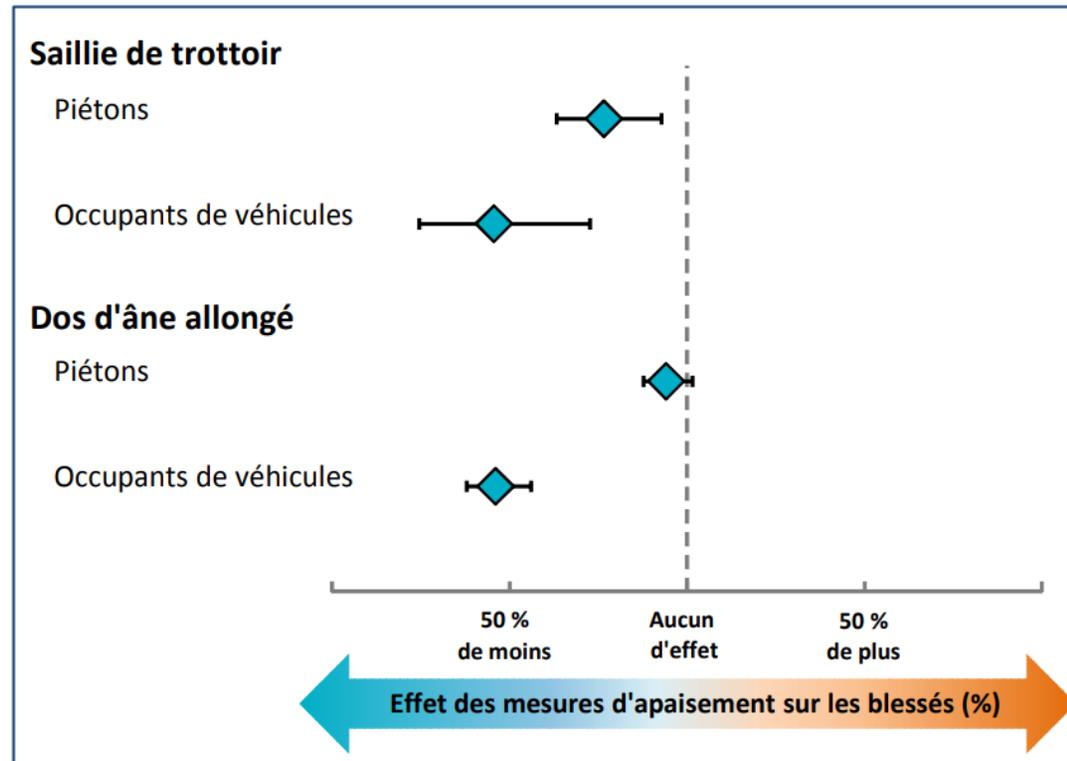
Tel qu'illustré dans la figure 2, le nombre d'intersections différentes avec piéton(s) blessé(s) augmente selon la durée de la période étudiée. Par exemple, au cours de la 5e année de cette période, en 2005, 373 intersections avec piéton(s) blessé(s) n'en avaient eu aucun auparavant, de 2001 à 2004.

Nombre cumulatif d'intersections sur l'île de Montréal avec au moins un piéton blessé, selon la période d'observation (SAAQ 2001-2010)



Source : Morency P., Tessier F., Thérien F., Archambault J. 2013. La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers. Présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal. Agence de la santé et des services sociaux ; Direction de santé publique.

Effet des saillies de trottoir et des dos d'âne allongés sur le nombre de piétons et d'occupants de véhicule blessés aux intersections



Source : Morency, P., Cândido, L.R., Plante, C. Tessier, F., Goudreau, S., Fournier, M. 2017. Les saillies de trottoir et les dos d'âne allongés réduisent le nombre de blessés aux intersections - Étude dans quatre arrondissements de Montréal. [https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Audit_PPAS/Feuillet_SAILLIES_ET_DOS_D_ANE.pdf].

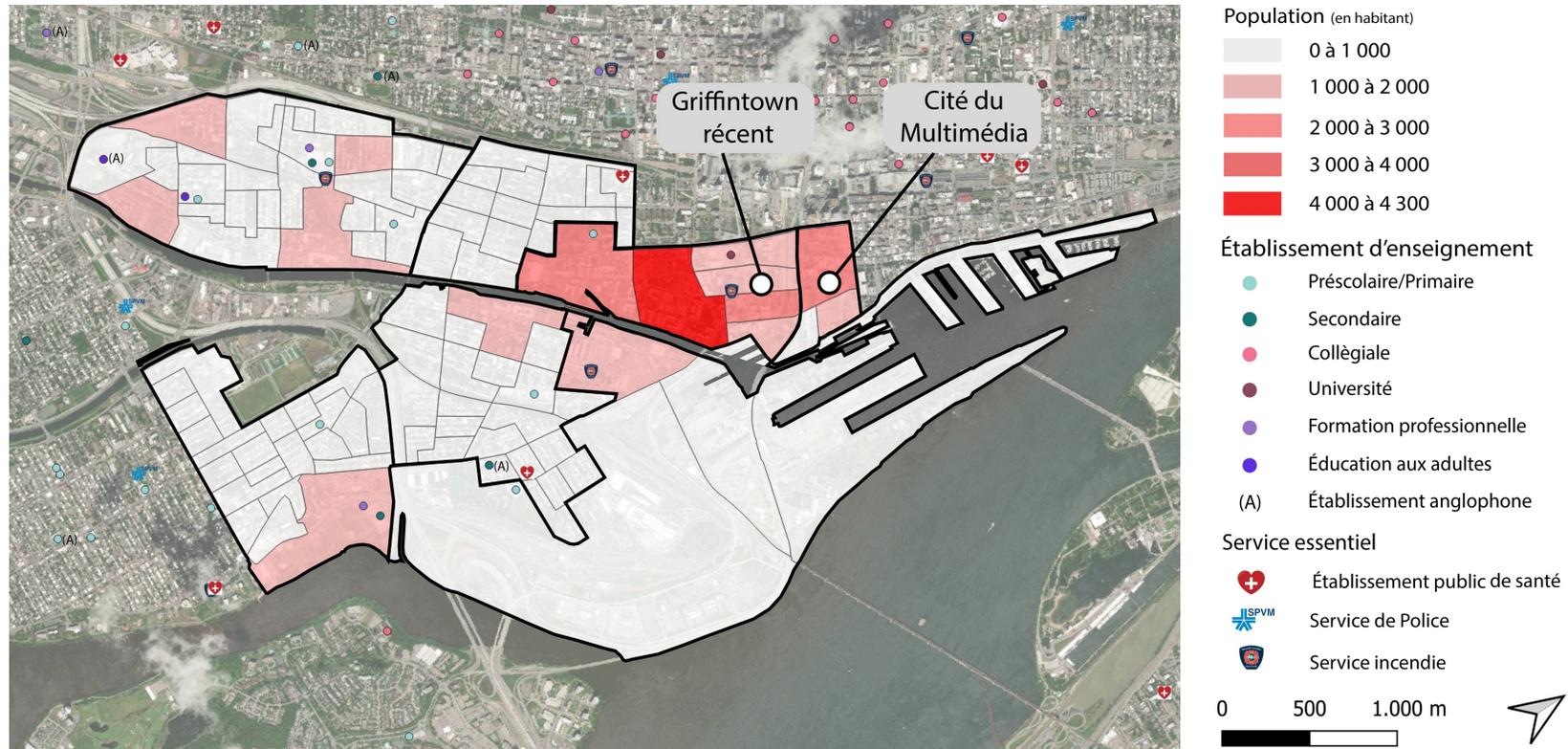
Annexe 6

Recommandation 6.

Planifier l'intégration des commerces et services essentiels qui répondent à l'ensemble des besoins de la population, notamment, les commerces d'alimentation, les services communautaires et institutionnels (soins de santé, de garde et scolaire).

Accès aux services essentiels en rapport avec la population sur le site de Bridge-Bonaventure et ses environs

Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2021, données ouvertes Québec.



Le site de Bridge-Bonaventure ne présente actuellement aucun service essentiel sur son territoire et les quartiers adjacents ne font pas montre d'une dotation forte en ce domaine. De plus, malgré une forte concentration de la population ou d'enfants dans ces secteurs, le quartier de la Petite-bourgogne et les développements récents de Griffintown et de la Cité du Multimédia sont quasi exsangues de tout établissement de santé ou d'éducation à l'exception d'un institut universitaire.

Annexe 7

Recommandation 7.

Fixer des seuils supérieurs au Règlement pour une métropole mixte pour l'ajout de logements sociaux et communautaires sur tous les terrains des trois sous-secteurs et que l'atteinte de ces seuils se fasse sous forme de cession d'immeubles (sans possibilité de compensation financière).

Le logement : un déterminant de santé publique

Selon l'**Organisation mondiale de la santé**, le logement est un important déterminant de la santé des individus façonnant de manière importante la capacité des individus à mener une vie saine.

Les mauvaises conditions d'habitation (exemple : moisissures, animaux nuisibles, taille insuffisante) et l'inabordabilité des logements sont étroitement liées à la santé des individus :

Santé physique

- Maladies respiratoires (asthme, infections respiratoires à répétition)
- Maladies chroniques dont le cancer
- Réactions allergiques

Santé mentale et participation sociale

- Anxiété, dépression et autres problèmes de santé mentale
- Isolement social

Le Règlement pour une métropole mixte : un premier bilan

Les retombées prévisionnelles annuelles de la Ville étaient :

- 600 logements sociaux
- 1000 logements abordables
- 500 logements familiaux au prix du marché.

Le bilan 2 années après l'entrée en vigueur du règlement :

- 0 logement social construit mais près de 25 000 m² constructibles (5 terrains cédés)
- 0 logement abordable construit
- 551 logements familiaux sans contrôle de prix.

Le mode de contribution :

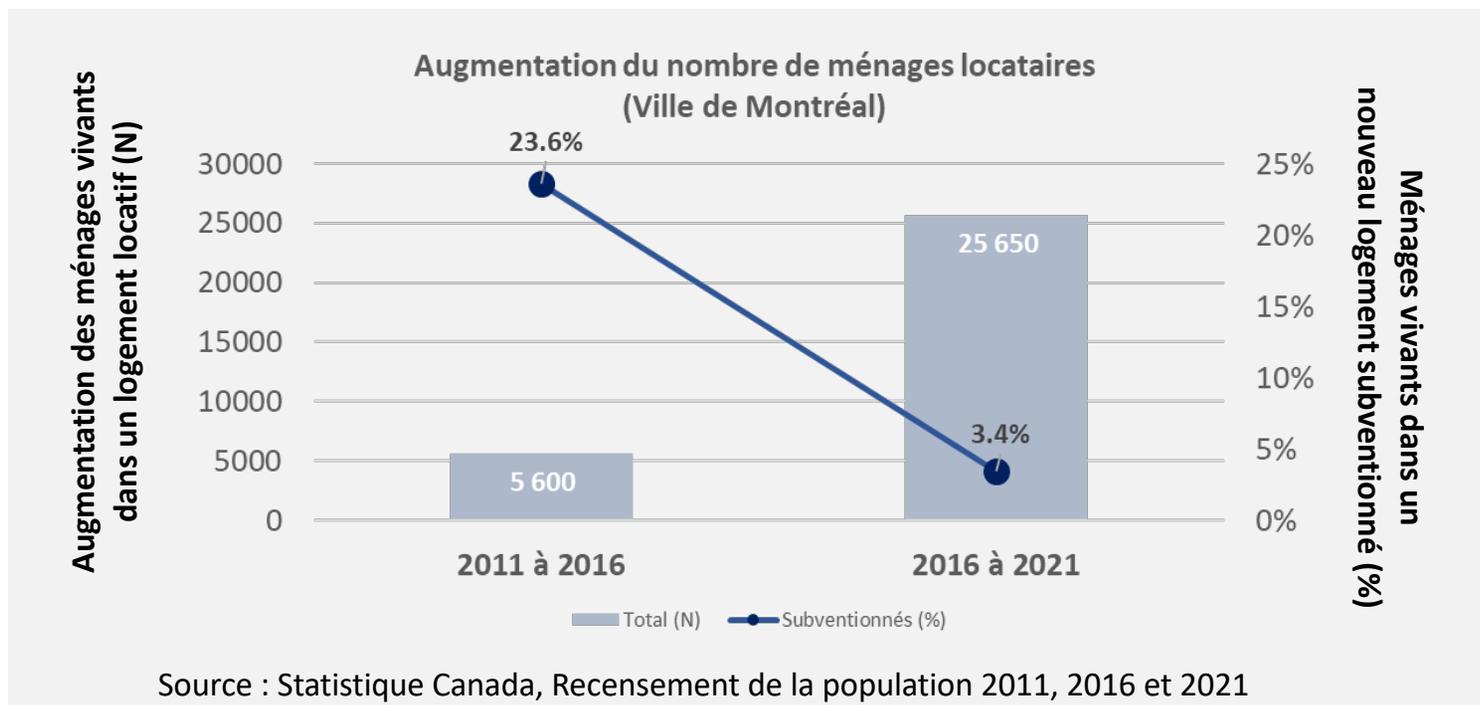
- 141 ententes signées
- Contribution financière pour les logements sociaux dans 96,5% des cas
- Contribution financière pour les logements abordables dans 100% des cas
- La superficie de logements sociaux constructibles s'élève à 5,5 % de la superficie total des projets.

Sources :

Ville de Montréal. 2023. Ententes conclues dans le cadre du Règlement pour une métropole mixte. [<https://donnees.montreal.ca/dataset/ententes-reglement-metropole-mixte>].

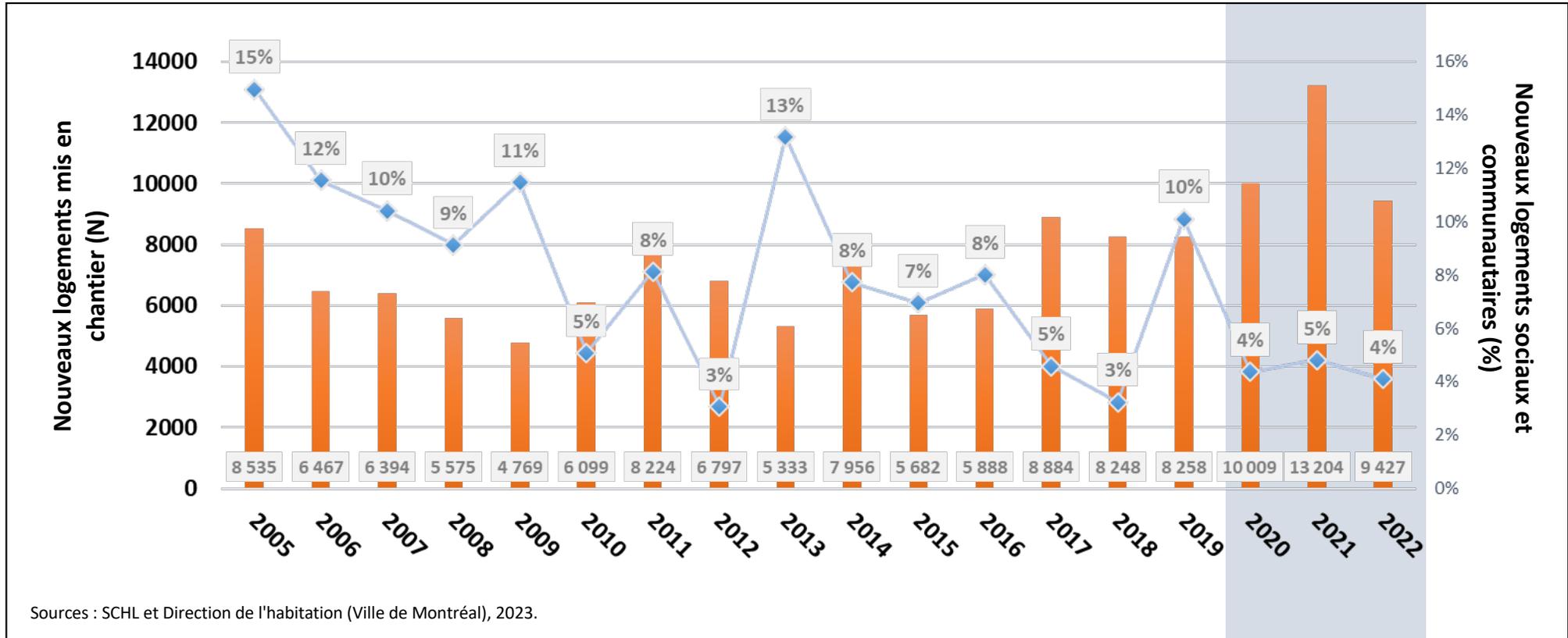
Ville de Montréal. 2019. Règlement pour une métropole mixte | Résumé [https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habitation_fr/media/documents/reglement_metropole_mixte-resume_fr.pdf].

Augmentation du nombre ménages vivants dans un logement locatif et du pourcentage de ménages vivant dans un nouveau logement subventionné (Ville de Montréal, 2011 à 2021)



Entre les années 2011 à 2016, il y a eu 5600 nouveaux ménages locataires sur la ville de Montréal et parmi ceux-ci, il y a eu une proportion de 23,6% nouveaux ménages vivant dans un logement subventionné. Pour la période 2016 à 2021, il y a eu 25 650 nouveaux ménages locataires (5 fois plus que la période précédente). Pour cette période le nombre de nouveaux ménages vivant dans un logement subventionné a chuté à 3,4 % (6 fois moins que la période précédente).

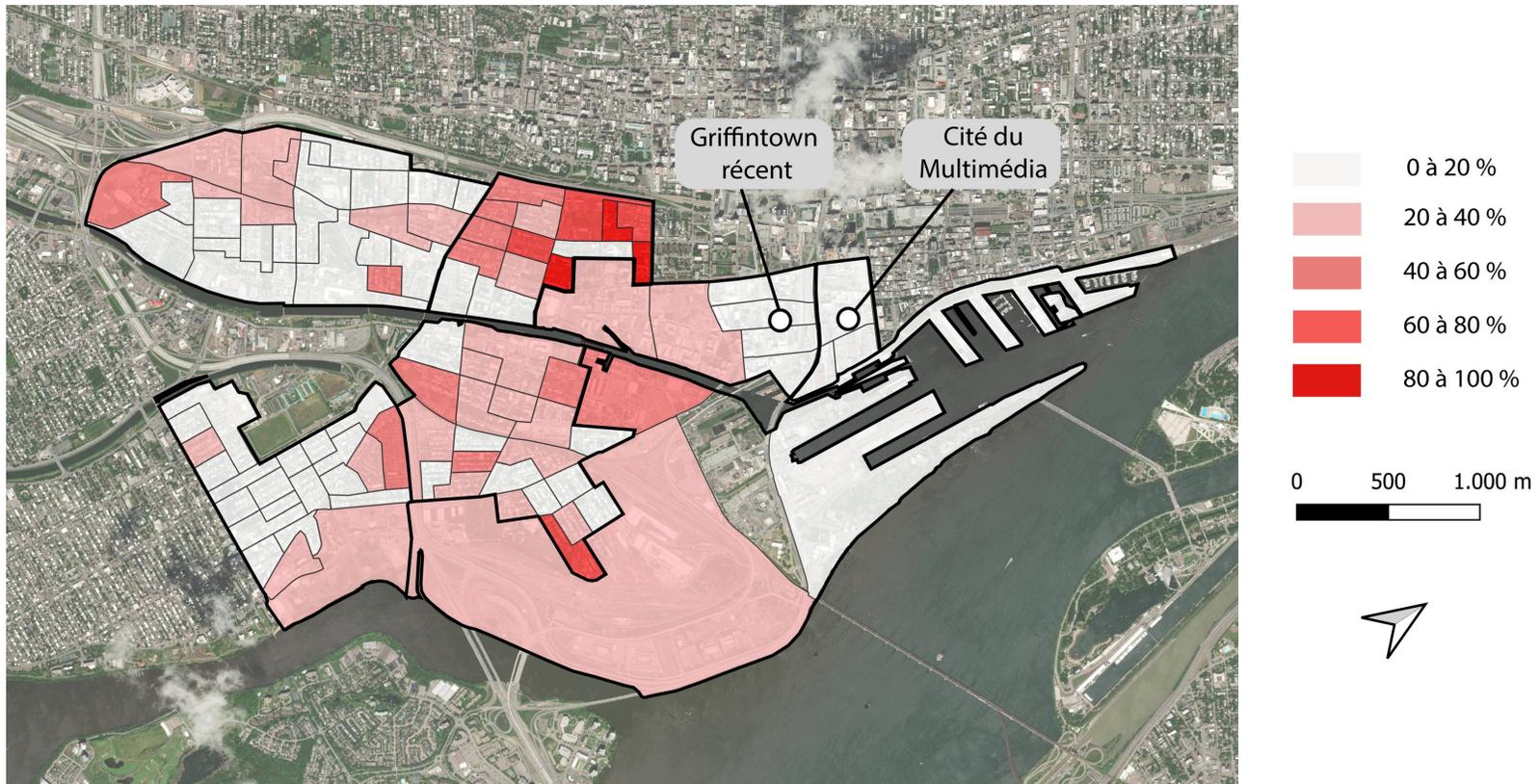
Nombre annuel de nouveaux logements mis en chantier et pourcentage de logements sociaux et communautaires, Ville de Montréal



C'est durant les trois dernières années que la mise en chantier de nouveaux logements a été le plus élevé depuis 2005. Pourtant, cette hausse ne correspond pas à une augmentation de nouveaux logements sociaux et communautaires, leur proportion varie entre 4 % et 5 % pour cette période alors qu'elle a été beaucoup plus élevée entre 2005 et 2009.

Part des logements subventionnés sur le site de Bridge-Bonaventure et ses environs

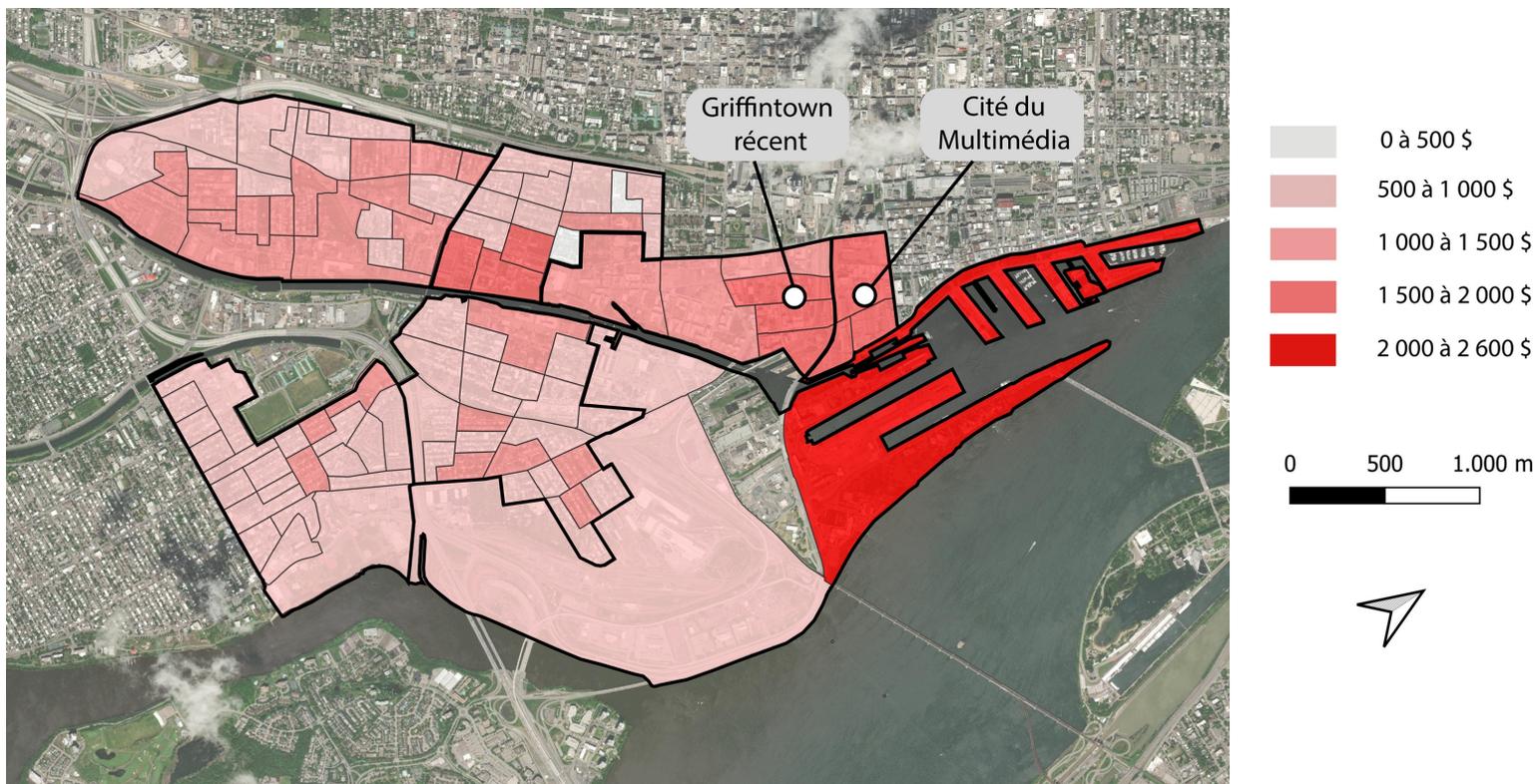
Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2021



Le secteur Bridge-Bonaventure et les développements récents des secteurs Griffintown (entre la rue de la Montagne et le boulevard Robert-Bourassa) et de la Cité du Multimédia font montre d'une sous-représentation de logements subventionnés ce qui ne favorise pas la mixité sociale des populations.

Coût moyen mensuel du logement pour les locataires sur le site de Bridge-Bonaventure et ses environs

Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2021



Le coût mensuel moyen du logement pour les locataires est bien supérieur dans les secteurs Bridge-Bonaventure, Griffintown et la Cité du Multimédia que dans les secteurs limitrophes.