

Mémoire soumis à l'OCPM PUM 2050

Montréal, 19 septembre 2024

Le fait que le PUM traite de la pollution causée par les autoroutes est un grand pas en avant, notamment en tenant compte du fait que la pollution de l'air est la cause d'environ 4'000 décès prématurés au Québec annuellement, bien plus que les décès causés par le bruit, les vibrations, les accidents ferroviaires et même les accidents routiers regroupés! Soulignons aussi qu'une majeure partie des décès prématurés causés par la pollution de l'air peuvent être évités! Ceci dit, le PUM doit inclure dans son document complémentaire des normes pour encadrer la pollution de l'air tout comme cela est fait pour le bruit et la vibration. Sans normes et en référant au pouvoir discrétionnaire de chaque Arrondissement, la mise en œuvre variera selon chaque Arrondissement pouvant être plus sévère dans l'un et moins dans l'autre alors que les risques sont aussi importants.

C'est pour cela que **l'article DC12.1** (du Document complémentaire du PUM), visant l'encadrement de l'occupation d'un terrain par un ou des usages sensibles à proximité des contraintes anthropiques, soit à une distance de 300m et moins de l'emprise d'une autoroute et d'une voie à débit important, doit interdire un usage sensible si le niveau de concentration des polluants sur la propriété visée dépasse les normes suivantes, établies par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) selon chaque polluant:

- **PM_{2.5}** : 15 µg/m³ (24 heures) et 5 µg/m³ (moyenne annuelle)
- **NO₂** : 25 µg/m³ (24 heures) et 10 (moyenne annuelle)
- **Carbone noir**: 1 µg/m³ (24 heures) and 0,3 µg/m³ (moyenne annuelle)

Aux fins de l'évaluation des niveaux de polluants, la réglementation municipale doit exiger le dépôt d'une évaluation approuvée par une institution universitaire reconnue au Québec et spécialisée dans le domaine.

Rafik Salama, Arch.

Montréal, Québec