

Consultation publique portant sur la vision de
développement économique et urbain du secteur
Assomption sud – Longue-pointe



**Consultation publique portant sur la vision de développement économique et urbain du secteur
Assomption sud – Longue-pointe**

est une production de la Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

1301, rue Sherbrooke Est Montréal (Québec) H2L 1M3
514 528-2400
ciusss-centresudmtl.gouv.qc.ca

Auteurs

Maude Landreville, Patrick Morency, Simon Tessier

Sous la coordination de

Véronique Duclos
et David Kaiser

Collaboration

CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, Direction du programme jeunesse et des activités de santé publique, Équipe Partenariats intégrés, pratiques préventives et d'équité en santé

Mise en page et révision linguistique

Christlène Jean Baptiste

© Gouvernement du Québec, 2019

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2019

Bibliothèque et Archives Canada, 2019

Table des matières

<i>Mot de la directrice</i>	<i>4</i>
<i>Introduction</i>	<i>5</i>
<i>Aménagement du territoire – verdissement et mitigation des nuisances industrielles.....</i>	<i>5</i>
Encadrer l’activité industrielle et assurer la réalisation des objectifs d’aménagement résilient.....	5
Verdir et diminuer les îlots de chaleur.....	7
<i>Réduction de l’exposition aux niveaux de bruit trop élevés.....</i>	<i>9</i>
Des niveaux de bruits supérieurs au seuil recommandé.....	9
Une augmentation de la fluidité routière susceptible d’accroître davantage les niveaux de bruits	9
<i>Limitation des volumes de circulation automobile et réduction de la circulation de transit</i>	<i>11</i>
Une augmentation de la circulation de transit engendrant des effets néfastes.....	11
Des risques d’augmentation du camionnage pour desservir l’augmentation de l’activité portuaire	12
<i>Conclusion.....</i>	<i>13</i>

MOT DE LA DIRECTRICE

À titre de directrice régionale de santé publique de Montréal, je vous transmets ce mémoire dans le cadre de la consultation publique portant sur la vision de développement économique et urbain du secteur Assomption sud – Longue-Pointe dans l'Est de Montréal.

La Direction régionale de santé publique (DRSP) de Montréal a pour mission d'améliorer la santé et le bien-être de tous les Montréalais, tout en réduisant les inégalités de santé entre les différents groupes de la population. Dans le cadre de ses mandats légaux de surveillance, de protection et de promotion de la santé, la DRSP intervient sur différents volets liés à l'environnement urbain, à l'aménagement du territoire et aux transports.

Ce mémoire, rédigé en collaboration avec la coordination territoriale de santé publique du CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, vise à mettre en relief quelques considérations de santé publique reliées au développement du secteur et à proposer des pistes de solution afin de favoriser un environnement urbain sain et réduisant les risques à la santé, notamment en matière de verdissement et d'exposition au bruit et à la circulation automobile.

Je tiens à souligner l'importance d'intégrer la participation citoyenne aux processus de planification et je réitère également mon engagement à collaborer avec la Ville de Montréal à la planification et à la mise en œuvre d'aménagements permettant d'améliorer la santé et de réduire les inégalités au sein de la population montréalaise.

La directrice régionale de santé publique,

A handwritten signature in black ink, reading "Mylène Drouin". The signature is written in a cursive, flowing style.

Mylène Drouin, M.D.

INTRODUCTION

Ce mémoire expose sommairement quelques enjeux sanitaires susceptibles d’être engendrés par le développement du territoire de l’Assomption sud – Longue-Pointe, selon le programme particulier d’urbanisme (PPU) projeté. Seules les préoccupations plus importantes d’un point de vue de santé publique sont exposées, et ce, en fonction des informations disponibles. Les thèmes suivants sont abordés :

- Aménagement du territoire – verdissement et mitigation des nuisances liées aux activités industrielles;
- Réduction de l’exposition aux niveaux de bruit trop élevés;
- Limitation des volumes de circulation automobile et réduction de la circulation de transit.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE – VERDISSEMENT ET MITIGATION DES NUISANCES INDUSTRIELLES

Le développement du territoire de l’Assomption sud – Longue-Pointe implique différents enjeux de santé publique en lien avec la présence d’activités industrielles à proximité de quartiers résidentiels.

Encadrer l’activité industrielle et assurer la réalisation des objectifs d’aménagement résilient

Les dernières modifications réglementaires apportées par l’arrondissement dans la zone¹, d’abord identifiée comme la Cité de la logistique, montrent la volonté des autorités de passer progressivement d’une zone dédiée essentiellement aux industries lourdes à une vocation mixte avec un composant industriel à moindre impact. Nous saluons ces orientations dans la mesure où elles laissent entrevoir une diminution des nuisances liées aux industries, autant pour la population résidant à proximité que pour les milieux naturels du territoire.

Soulignons d’emblée qu’un PPU est l’outil de prédilection pour encadrer, voire exiger de nouvelles implantations, le respect de certaines normes pour l’environnement bâti et l’aménagement du territoire, soit en termes de certification écologique (LEED quartier, ISO 14001, Envision, ou encore

¹ Dès 2007, l’affectation « industrie lourde » est changée pour « industrie moyenne ». On interdit l’entreposage depuis 2014 et le transbordement depuis 2016. Ville de Montréal. Janvier 2019. « Écoparc industriel de la Grande Prairie », document d’information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption sud–Longue-Pointe, p. 32. http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.1 - assomption-sud_longuepointe_lowres.pdf

Living Community Challenge, Sites, etc.), soit en termes de gestion du bruit², des déplacements et du camionnage.

À la lumière d'expériences d'ailleurs (Vancouver, Toronto, New York, Chicago), il semble que le moyen le plus efficace pour permettre l'amélioration des pratiques demeure une réglementation contraignante³. Le document sur l'« Écoparc industriel de la Grande Prairie » présente une série d'exemples d'interventions visant à inspirer les projets de construction, de requalification et d'aménagement, sur le domaine public comme privé⁴. Il faudrait les traduire en termes règlementaires.

Par-delà les incitatifs esquissés pour attirer des créneaux particuliers (technologies propres, logistique intelligente, secteur agroalimentaire ou lié à l'exportation) qui s'influenceront par mimétisme ou par synergie, et qui sont pour l'instant hypothétiques et ultérieurs au PPU⁵, la vision élaborée devrait préciser des cibles, des délais de réalisation et des indicateurs de suivi de l'implantation des bâtiments comme de leurs usages afin de gérer leurs répercussions sanitaires et environnementales.

En effet, la Commission permanente sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs de la Ville de Montréal, reconnaît que les bâtiments, même certifiés écologiques, ne sont pas la panacée, si d'autres composantes liées à l'aménagement ne sont pas au rendez-vous, par exemple en ce qui a trait aux services de proximité et aux infrastructures de transport actif et collectif⁶. La planification cohérente du secteur devrait être facilitée par le fait qu'une grande part du secteur est de propriété publique, soit de niveau fédéral (port), provincial (MTQ, Hydro-Québec) ou municipal (STM)⁷.

² Direction régionale de santé publique de Montréal. 2017. Le bruit et la santé. État de situation-île de Montréal.

³ Commission permanente sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs de la Ville de Montréal. Déposé le 24 avril 2017. Rapport de recommandations sur l'aménagement des bâtiments dans une perspective de développement durable sur le territoire de la Ville de Montréal, p. 13.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_CM_20170424.PDF

⁴ Ville de Montréal. Janvier 2019. « Écoparc industriel de la Grande Prairie ». Op cit, p. 57., Pages 39-42,

⁵ Ville de Montréal. 2019. « Écoparc industriel de la Grande Prairie ». Op. cit. p. 52.

⁶ Commission permanente sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs de la Ville de Montréal. Déposé le 24 avril 2017. Op cit, p. 13

⁷ OCPM et Ville de Montréal. Document Réponses aux questions de la commission suite aux séances d'information du 12 et 14 mars 2019 (Question 15). http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/5.4.1_ocpm_-_questions_commission.pdf

Verdir et diminuer les îlots de chaleur

Les effets délétères des épisodes de canicule sont démontrés. Le bilan de l'épisode de chaleur extrême de l'été 2018 révèle que la majorité des victimes habitaient dans des îlots de chaleur⁸. Comme le projette l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), les épisodes de chaleur seront de plus en plus fréquents dans les décennies à venir⁹.

Dans une perspective de santé publique, il importe de déployer des mesures susceptibles d'atténuer les effets néfastes des épisodes de chaleur extrême et leurs impacts sur la santé des Montréalais. En milieu urbain, il importe d'assurer la présence d'îlots de fraîcheur, la végétalisation des milieux minéralisés et la conservation des boisés et espaces verts existants afin de réduire les îlots de chaleur et les conséquences des épisodes de chaleur accablante.

En ce sens, selon l'INSPQ, «Non seulement les espaces verdis, comme les parcs, sont bénéfiques à la santé humaine, mais les arbres plantés en bordure de terrains et dans les emprises municipales, soit l'espace compris entre la limite d'une propriété et le bord de la rue ou du trottoir, ont également des retombées sanitaires intéressantes. En effet, en créant des corridors verts, ces arbres incitent à l'activité physique et permettent à toutes les populations de se déplacer à l'ombre¹⁰».

Peu d'espaces verts sont présents dans le secteur visé par le PPU. Par ailleurs, de nombreux projets de développement viendront réduire la présence de ces espaces. Un des espaces verts important (situé à l'intersection des rue Hochelaga et Assomption) sera investi par un nouveau poste d'Hydro-Québec et la boucle du prolongement de l'avenue Souigny. Un grand espace vert du secteur est actuellement occupé par Ray Mont Logistique. Sans compter le nouveau Centre de transport de la Société de transport de Montréal (STM)¹¹.

⁸ Direction régionale de santé publique de Montréal. 2018. Canicule : Juillet 2018-Montréal. Bilan préliminaire. https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/actualites/2018/07_juillet/BilanCanicule2018.pdf

⁹ Bélanger Diane et al. 2019. Changements climatiques et santé Prévenir, soigner et s'adapter, voir Figure 2.2 adaptée de Casati, B., A. Yagouti et D. Chaumont. 2013. « Regional Climate Projections of Extreme Heat Events in Nine Pilot Canadian Communities for Public Health Planning ». *Journal of Applied Meteorology and Climatology*, vol. 52, n° 12, p. 2669-2698., p. 28.

¹⁰ Institut national de santé publique du Québec. Centre de référence sur l'environnement bâti et la santé. Première fiche OPUS, intitulée Des actions pour une utilisation et une conception optimales des espaces verts https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2517_actions_utilisation_conception_espaces_verts.pdf

¹¹ Ce bâtiment sera LEED v4 Or. Ville de Montréal. Janvier 2019. « Écoparc industriel de la Grande Prairie ». Op cit, p. 51

Il nous semblerait ainsi opportun d'utiliser des indicateurs de végétalisation à l'échelle du territoire¹² et diverses mesures connexes pour gérer efficacement les eaux de ruissellement tout en maximisant les infrastructures naturelles présentes. En guise d'exemples :

- Inclure systématiquement des mesures pour réduire les micro-îlots de chaleur dans les projets ;
- Créer la biodiversité en favorisant la mise en place d'écosystèmes urbains, l'implantation d'habitats fauniques et l'aménagement de corridors verts à l'échelle urbaine¹³;
- Viser un couvert arborescent pour le secteur plus élevé que celui de 2015¹⁴.

Par ailleurs, il serait pertinent que les autorités municipales étudient la possibilité de préserver le milieu humide situé dans la zone désignée autrefois Ruisseau Molson, et indiquée au Schéma d'aménagement¹⁵.

¹² Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (01-275-74), section V.I, Verdissement d'un terrain. « Pour la construction d'un bâtiment principal, au moins 22 % de la superficie du terrain doit être végétalisée dans un délai de six (6) mois suivant la fin de la construction. Les végétaux doivent être maintenus en bon état d'entretien et de conservation et être remplacés au besoin. L'exigence prévue au premier alinéa ne s'applique pas lorsque le taux d'implantation du bâtiment projeté excède 70 % de la superficie du terrain. », règlement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (p. 153).

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P92/4.1_afficherpdf.pdf

¹³ Arrondissement de Montréal-Nord. Plan particulier d'urbanisme du boulevard Pie IX. Section « une signature urbaine animée et durable ».

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/PPU_Boulevard_Pie-IX.pdf

¹⁴ Selon des données de 2015, le couvert arborescent occupe 18,4 hectares du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe (388,7 hectares). L'indice de canopée s'établit, selon la méthode de calcul, à 4,73% (couvert arborescent/sur la surface totale du territoire d'étude).

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.5-informations_concernant_canopee_soiree_dinformation_assomption_sud-longue-pointe-direction_de_lurbanisme.pdf

¹⁵ Le document de présentation mentionne la volonté de répertorier les milieux humides. Ville de Montréal. Janvier 2019. « Écoparc industriel de la Grande Prairie ». Op cit, p. 57., Sauf qu'il existe une Cartographie interactive du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, couche 14, Milieux humides. Visité le 16 avril 2019.

<https://smtv.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=d152aaa85b6f4e9086cecdf10c7456db>

RÉDUCTION DE L'EXPOSITION AUX NIVEAUX DE BRUIT TROP ÉLEVÉS

Une exposition prolongée à des niveaux sonores trop élevés peut occasionner un dérangement, perturber le sommeil et contribuer au développement de certaines maladies cardiovasculaires¹⁶.

Des niveaux de bruits supérieurs au seuil recommandé

L'étude du climat sonore de la Ville de Montréal¹⁷ révèle que dans le secteur du PPU, les niveaux sonores actuels, modélisés en moyenne sur 24h, sont parfois supérieurs à 55 dBA, soit la valeur guide à ne pas dépasser selon l'Organisation mondiale de la santé afin de préserver la santé et la qualité de vie¹⁸. Selon cette étude, les dépassements sont principalement dus aux émissions sonores du trafic routier de la rue Notre-Dame Est et de l'avenue Souigny.

L'intensité des effets du bruit sur la santé est liée au niveau du bruit, à sa durée et à la fréquence auxquels la population y est exposée¹⁹. Ainsi, tous les bruits ne se valent pas (fracas, sirène, choc métallique ou cloches) et l'importance de l'exposition peut être sous-estimée lorsque seules les moyennes sont considérées. La DRSP demeure ainsi préoccupée par le bruit en provenance du port et du réseau ferroviaire dont les niveaux sonores, par cumul à ceux liés au trafic, sont susceptibles de nuire à la santé de la population avoisinante.

Afin de mieux comprendre l'exposition des résidents du secteur, la DRSP soutient d'ailleurs l'organisme *Mercier-Ouest en santé* qui mènera, d'ici 2020 et selon la volonté priorisée par les citoyens, une étude portant à la fois sur le bruit et la qualité de l'air dans le secteur.

Une augmentation de la fluidité routière susceptible d'accroître davantage les niveaux de bruits

Lors de la séance d'information du 12 mars sur le PPU, les responsables de la Ville, ont fait valoir que l'implantation d'infrastructures assurant la fluidité de la circulation automobile permettrait une baisse du niveau sonore en occasionnant moins d'arrêts et de départs des véhicules. Or, l'augmentation de la capacité routière ou de la fluidité de la circulation automobile dans un secteur peut entraîner une

¹⁶ Direction régionale de santé publique de Montréal. 2017. Le bruit et la santé. État de situation-île de Montréal. Op cit, p. 1.

¹⁷ Ville de Montréal. Étude du climat sonore dans le secteur de planification Assomption sud – Longue-Pointe. P. 29. http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.4-analyse_acoustique_assomption_sud.pdf

¹⁸ Direction régionale de santé publique de Montréal. 2017. Le bruit et la santé. État de situation-île de Montréal. Op cit. p. 3.

¹⁹ Idem, p. 2.

augmentation du nombre de véhicules, ce qui peut occasionner une augmentation des niveaux de bruit et avoir d'autres conséquences liées au transport routier, dont les émissions polluantes et les risques de collisions et de blessures, qui seront abordés dans la prochaine section.

Dans le cadre du présent PPU, la DRSP recommande la mitigation de l'exposition au bruit par des mesures de réduction à la source, dont la diminution de la circulation automobile plutôt que l'augmentation de la «fluidité». Il est aussi important de prévoir des distances séparatrices entre des usages sensibles (résidentiel, hébergement, école, garderies) et les sources de bruit industrielles ou commerciales.

LIMITATION DES VOLUMES DE CIRCULATION AUTOMOBILE ET RÉDUCTION DE LA CIRCULATION DE TRANSIT

Plusieurs impacts du système de transport sur la santé publique sont directement liés au volume de circulation motorisée²⁰. Par conséquent, depuis plusieurs années, la DRSP recommande une réduction du volume global de circulation automobile, particulièrement dans les quartiers centraux de Montréal^{21,22}. L'arrondissement Mercier—Hochelaga-Maisonneuve (MHM) est un secteur subissant un flot élevé de circulation de transit, ce qui explique par exemple le taux élevé d'enfants blessés comme piéton ou cycliste suite à une collision avec un véhicule à moteur^{23,24}.

Une augmentation de la circulation de transit engendrant des effets néfastes

Les problèmes posés par la circulation de transit ont été clairement reconnus dans le décret gouvernemental de 2002 concernant le « projet de modernisation de la rue Notre-Dame » qui stipulait explicitement, comme une condition, de ne pas augmenter « la capacité routière nette disponible dans le quadrilatère formé par l'autoroute 25, la rue Sherbrooke, l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame » (condition #6 du décret 1130-2002). Or, les ébauches du prolongement de l'avenue Souigny, ainsi que sa connexion avec le boulevard de l'Assomption, sont préoccupantes.

Dans un premier temps, le « principe d'écoulement des véhicules en continu » est incompatible avec des déplacements à pieds et à vélo sécuritaires et compromet la continuité et la sécurité des trajets à pieds et à vélo. Qui plus est, la connexion envisagée avec le boulevard de l'Assomption risque vraisemblablement de mettre en place de nouveaux trajets d'évitement de l'autoroute 25 pour les automobilistes à l'heure de pointe, et de favoriser le transit par MHM entre le centre-ville et l'est de Montréal. Le cas échéant, cette nouvelle connexion pourrait augmenter l'exposition des résidents à la circulation, ce qui nuirait à leur santé et à leur bien-être.

²⁰ Joffe M, Mindell J. A framework for the evidence base to support Health Impact Assessment. *J Epidemiol Community Health* 2002 ;56 :132-138.

²¹ Drouin L, Morency P, King P, Thérien F, Lapierre L, Gosselin C. 2006. Le transport urbain, une question de santé. Agence de la santé et des services sociaux; Direction de santé publique: Montréal. 2006. 132 p.

²² *Recommandations sur la politique de mobilité durable*. Soumis au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans le cadre de la consultation sur la politique de mobilité durable. Direction régionale de santé publique de Montréal. 14 août 2017. 6p.

²³ Morency P, Gauvin L, Plante C, Fournier F, Morency C. Analyse désagrégée des facteurs environnementaux associés au nombre d'enfants blessés par un véhicule à moteur en milieu urbain. *Cahiers de Géographie du Québec*. 2011 Dec ;55(156):449-468.

²⁴ Morency P, Gauvin L, Plante C, Fournier F, Morency C. Neighbourhood Social Inequalities in Road Traffic Injuries: A Multilevel Analysis Showing the Influence of Traffic Volume and Road Design. *American Journal of Public Health*. 2012 Jun;102(6):1112-1119. Epub 2012 Apr 19.

Une ébauche de la connexion entre l'avenue Souigny et le boulevard Assomption ressemble à une bretelle d'échangeur autoroutier²⁵. Ce type d'aménagement routier semble inapproprié dans un tel milieu urbanisé non seulement parce qu'il nécessite une emprise au sol largement supérieure à un aménagement routier mais aussi parce qu'il favorise le transit automobile vers le centre-ville et conséquemment une augmentation du nombre de véhicules. Or, la DSP recommande la diminution des déplacements en automobile afin de réduire les impacts néfastes sur la santé publique de ce mode de déplacement. Dans une perspective de santé publique, nous recommandons de favoriser la compétitivité des transports collectifs entre l'est et le centre-ville, plutôt que de « fluidifier » les déplacements en automobile.

Dans le cadre du présent PPU, la DRSP recommande de mettre en place des aménagements visant à réduire le volume de véhicules automobiles en transit dans l'arrondissement MHM. Corollairement, la DRSP recommande également d'éviter d'implanter des mesures susceptibles d'augmenter la capacité effective du système routier dans MHM. Le PPU devrait être explicite à cet égard pour restreindre tout prolongement, connexion ou infrastructure routière contribuant à l'accroissement des volumes de circulation automobile dans le secteur.

Des risques d'augmentation du camionnage pour desservir l'augmentation de l'activité portuaire

Une augmentation considérable du volume de conteneurs traités au port de Montréal est planifiée à court et moyen terme²⁶. Nous ignorons dans quelle mesure cet accroissement de l'activité portuaire doit absolument se traduire par une augmentation du camionnage dans l'arrondissement MHM. Afin de limiter les nuisances et les risques à la santé, il est nécessaire d'évaluer les possibilités de répondre aux besoins découlant de l'activité portuaire sans accroître, voire même idéalement, en réduisant le volume de camionnage circulant dans MHM.

Le document de présentation du PPU expose les projections à l'effet desquelles le transport par camionnage doublera sur l'axe Notre-Dame. Le cas échéant, la pertinence de voies exclusives dédiées au camionnage et permettant l'accès le plus direct possible au réseau autoroutier est compréhensible. Néanmoins, ce besoin spécifique d'une voie exclusive de camionnage doit être clairement distingué et dissocié des mesures favorisant le transit automobile dans MHM. De plus, les impacts potentiels de la voie de camionnage proposée, en hauteur, sur le bruit et la poussière seraient à évaluer, notamment pour la population résidant à l'ouest de l'infrastructure. Il serait opportun d'envisager l'implantation d'une éventuelle voie exclusive pour camions dans les emprises routières actuelles (ex. Dickson). Si une ou des voies exclusives pour camions sont requises, la DRSP recommande d'implanter des

²⁵ Schéma illustrant la connexion entre le boulevard l'Assomption et l'avenue Souigny. Consulté le 18 avril 2019 : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1154050/coalition-sauvons-ruisseau-molson-corridor-vert-nord-sud-ile>.

²⁶ Schéma illustrant le « Partage des responsabilités du réseau routier » du secteur PPU Assomption sud – Longue Pointe, produit par le MTMDET. Consulté le 18 avril 2019 : <https://www.facebook.com/LeducAlexandreQS/>.

aménagements de qualité qui n'augmentent pas les risques et nuisances, idéalement dans les emprises routières actuelles.

CONCLUSION

En terminant, nous tenons à soulever nos préoccupations quant aux impacts du projet du PPU sur les secteurs avoisinants. Notons les enjeux du bruit, qui ont aussi été soulevés pour le secteur Viauville, à l'ouest de la zone d'étude, et les impacts des nouveaux aménagements routiers et la circulation de transit qui pourrait en découler pour le secteur de l'Assomption Nord. Nous recommandons que la planification du secteur de l'Assomption sud – Longue-pointe prenne en compte ces impacts.

Les enjeux soulevés dans ce mémoire visent à éclairer les orientations du PPU afin de soutenir le déploiement de mesures et d'infrastructures qui réduisent les risques à la santé pour les résidents du secteur. Nous encourageons l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve à suivre les recommandations décrites ci-haut afin de favoriser un environnement sain et des conditions favorables à la santé pour tous.

**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal**

Québec 