

MÉMOIRE SUR LE
PROJET DE PLAN MÉTROPOLITAIN
D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT
RÉVISÉ
DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE
MONTREAL

PRESENTE PAR LES
DIRECTRICES ET DIRECTEURS DE SANTE PUBLIQUE DE :
LAVAL, LANAUDIÈRE, LAURENTIDES, MONTERÉGIE ET MONTREAL

À
LA COMMUNAUTE METROPOLITAINE DE MONTREAL

Le 7 novembre 2024

Québec 

Mémoire sur le projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé de la Communauté métropolitaine de Montréal

Présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal

Rédaction

Direction de santé publique de Laval

Guillaume Charest-Hallée, conseiller en promotion et prévention populationnelle - Aménagiste

Direction de santé publique de Montréal

Martine Laurin, urbaniste, agente de planification, de programmation et de recherche

Sidonie Pénicaud, M.D., M.Sc., FRCPC, responsable médicale, Service Santé environnementale et
parcours de vie en milieux urbains

Louis-François Tétreault, PhD, coordonnateur professionnel

Direction de santé publique de la Montérégie

Simon Beaudoin, agent de planification, de programmation et de recherche

Jean-Bernard Drapeau, agent de planification, de programmation et de recherche

Caroline Freulon, agente de planification, de programmation et de recherche

Roxanne Houde, médecin spécialiste en santé publique et médecine préventive

Jolène Labbé, agente de planification, de programmation et de recherche

Gabrielle Manseau, conseillère-cadre volet municipal

Isabelle Marcoux, agente de planification, de programmation et de recherche

Direction de santé publique de Lanaudière

Fatiha Belhaji, agente de planification, de programmation et de recherche

Mylène Boyer, agente de planification, de programmation et de recherche

Geneviève Filteau, agente de planification, de programmation et de recherche

Roxane Laurent, coordonnatrice interprofessionnelle

Direction de santé publique des Laurentides

Gabrielle Bureau, M.D., M.Sc., FRCPC, adjointe médicale en santé environnementale.

Révision linguistique et mise en page

Direction de santé publique de Laval

Naïma Charef Khodja, technicienne en administration

Remerciements

Les auteurs souhaitent remercier les collaborateurs des CISSS, CIUSSS, et autres organisations partenaires. Leurs précieux conseils et leur révision des différentes versions du document ont contribué à bonifier ce mémoire.

Dépôt légal

Le document est disponible uniquement en version électronique à l'adresse courriel suivante : www.lavalensante.com, section Documentation, rubrique Santé publique.

Ce document peut être reproduit et communiqué au public par quelque moyen que ce soit à des fins éducatives ou non commerciales, à condition d'en mentionner la source. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation préalable du CISSS de Laval. Cette autorisation peut être obtenue en formulant une demande à droitsdauteur.cisslav@ssss.gouv.qc.ca.

© Gouvernement du Québec, 2024

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024

ISBN : 978-2-551-27174-0 (PDF)

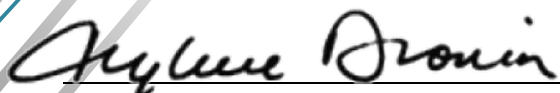
Table des matières

LES DIRECTRICES ET DIRECTEURS DE SANTÉ PUBLIQUE	4
TABLE DES ACRONYMES.....	5
RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS.....	6
INTRODUCTION.....	8
1. MILIEUX DE VIE COMPLETS ET MOBILITÉ DURABLE.....	9
2. LOGEMENT	11
3. CONTRAINTES ANTHROPIQUES ET NATURELLES	12
4. EAU POTABLE ET EAUX USÉES.....	15
5. RISQUES ET RÉSILIENCE CLIMATIQUES.....	17
6. SAINE ALIMENTATION, AGRICULTURE URBAINE ET ACTIVITÉ AGRICOLE	18
CONCLUSION.....	20
BIBLIOGRAPHIE	21
.....	23
ANNEXES	23

LES DIRECTRICES ET DIRECTEURS DE SANTÉ PUBLIQUE

Ce mémoire, élaboré en collaboration avec les cinq Directions régionales de santé publique (DRSP) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), s'inscrit dans le cadre de la consultation publique menée par la CMM le projet du Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR).

Nous espérons que nos commentaires et recommandations contribueront à renforcer la capacité de la CMM à relever les défis liés aux composantes des environnements favorables à la santé de la population que sont la création de milieux de vie complets et inclusifs, la priorisation de la mobilité durable et la protection et la conservation de l'environnement naturel.



D^{re} Mylène Drouin

Directrice de santé publique

Centre intégré de santé et de services sociaux
du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (06)



D^r Éric Goyer

Directeur de santé publique

Centre intégré de santé et de services sociaux de la
des Laurentides (15)



D^{re} Julie Losliér

Directrice de santé publique

Centre intégré de santé et de services sociaux
Montérégie-Centre (16)



D^{re} Lynda Thibeault

Directrice de santé publique

Centre intégré universitaire de santé et de services
sociaux de Lanaudière (14)



D^r Jean-Pierre Trépanier

Directeur de santé publique

Centre intégré de santé et de services sociaux
de Laval (13)

TABLE DES ACRONYMES

AQTr	Association québécoise des transports
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CAT	Corridor aménagement-transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
DRSP	Direction régionale de santé publique
ESR	Espace stratégique de redéveloppement
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
INRS	Institut national de la recherche scientifique
ISS	Inégalités sociales de santé
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MELCC	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MRC	Municipalité régionale de comté
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
OGAT	Orientations gouvernementales en aménagement du territoire
PIAT	Planification intégrée de l'aménagement et du transport
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PPMADR	Projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé
REM	Réseau Express Métropolitain
RUE	Règlement sur les urgences environnementales
SAD	Schéma d'aménagement et de développement révisé
SADR	Schéma d'aménagement et de développement
SHQ	Société d'habitation du Québec
TOD	Transit Oriented-Development

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

Les DRSP de la CMM émettent des suggestions et des recommandations classées par les thématiques que nous avons ciblées qui pourraient être bonifiées afin d'avoir des impacts positifs sur la santé et le bien-être de la population de la CMM.

1. Milieux de vie complets et mobilité durable

- 1.1 Nous recommandons de globalement bonifier les indicateurs d'accessibilité piétonne et de s'assurer que ceux-ci soient bien définis dans le PMAD.
- 1.2 Plus spécifiquement, nous recommandons de réviser l'indicateur des commerces et des services pour donner priorité aux commerces et services essentiels et d'intégrer à l'indice d'accessibilité piétonne les éléments se rapportant à :
 - à la sécurité routière (mesures d'apaisement de la circulation, temps suffisant pour la traversée de rue, refuge pour piétons, etc.);
 - à la sécurité urbaine (éclairage, signalisation, etc.);
 - au verdissement (présence d'ombre, d'îlots de fraîcheur, etc.);
 - à l'accessibilité universelle (largeur des trottoirs, corridors piétonniers libres d'obstacles, présence de mobilier urbain, etc.);
 - à l'accès et à la qualité des aménagements aux abords du transport collectif (abribus, aires d'attente, déneigement, entretien, etc.) (INRS, 2024).
- 1.3 Nous recommandons que la CMM établisse des cibles limitant la superficie des espaces de stationnement :
 - à moduler par zones et selon une typologie d'espaces de stationnement (ex. : sur rue, hors rue, en surface et souterrain);
 - de plus en plus ambitieuses au fil des années.
- 1.4 Nous recommandons d'accélérer la mise en œuvre de mesures concrètes et reconnues, telles que celles proposées dans le PPMADR, afin de favoriser un véritable transfert modal de la voiture individuelle vers les modes de transport actifs et collectifs au sein de la CMM.

2. Logement

- 2.1 Nous recommandons que chacune des MRC et agglomérations de la CMM, tienne compte du continuum de revenus des ménages de son territoire afin de développer une offre diversifiée de logements sociaux et abordables répondant aux besoins de tous les ménages.
- 2.2 Nous recommandons que le PPMADR priorise le développement du logement social et abordable hors marché.
- 2.3 Nous recommandons que le PPMADR établisse des cibles supérieures de logement social et abordable dans des secteurs les mieux desservis en transport collectif (secteurs PIAT).

3. Contraintes anthropiques et naturelles

- 3.1 Nous recommandons que le PPMADR identifie et cartographie les aéroports et les entreprises déclarant au Règlement sur les urgences environnementales dont les risques chevauchent ou non, plus d'une MRC.

- 3.2 Nous recommandons que le PPMADR identifie et cartographie les contraintes anthropiques pour l'ensemble du territoire de la CMM.
- 3.3 Nous recommandons que les contraintes anthropiques identifiées soient accompagnées de *mesures de mise en œuvre permettant d'accroître* la compatibilité entre ces contraintes anthropiques et les usages sensibles (ex. : les résidences, les institutions, les écoles, les milieux de garde).
- 3.4 Nous recommandons de considérer le bruit comme un contaminant environnemental pouvant non seulement affecter la qualité de vie, mais aussi avoir des impacts sur la santé.
- 3.5 Nous recommandons que les MRC et les agglomérations réalisent des cartes intégrant les populations vulnérables et qui se localisent dans les zones inondables et potentiellement exposées aux glissements de terrain.
- 3.6 Nous recommandons d'ajouter le contrôle du radon et des autres biogaz provenant du sol dans les bâtiments comme une contrainte majeure.

4. Eau potable et eaux usées

- 4.1 Nous recommandons de dresser un portrait de la capacité actuelle des infrastructures d'eau potable et d'eaux usées du territoire.
- 4.2 Nous recommandons d'évaluer la capacité et les possibles enjeux des réseaux d'eau potable et des eaux usées dans tout plan d'augmentation de densité de secteurs existants ou de développement de nouveaux secteurs résidentiels, commerciaux et industriels.
- 4.3 Nous recommandons à la CMM de prévoir l'organisation d'un exercice de simulation de déversement d'hydrocarbures pétroliers impliquant plusieurs municipalités et les partenaires clés de la CMM, incluant les DRSP et les usines de production d'eau potable.

5. Risques et résilience climatiques

- 5.1 Nous recommandons à la CMM d'élargir la panoplie des aléas pour lesquels des mesures d'adaptation sont à mettre en place en ajoutant les maladies vectorielles et zoonoses, les événements météorologiques extrêmes et les épisodes de mauvaise qualité de l'air (smog, particules et pollen de l'herbe à poux), tout en prenant soin d'intégrer la perspective des populations vulnérables.
- 5.2 Nous recommandons d'orienter les MRC vers des méthodes de contrôle de l'herbe à poux mises de l'avant par le MSSS.
- 5.3 Nous recommandons à la CMM d'orienter les MRC et agglomérations vers les cartes produites par l'INSPQ pour désigner les territoires à aménager prioritairement dans le but de diminuer l'exposition de la population aux zoonoses.

6. Saine alimentation, agriculture urbaine et activités agricoles

- 6.1 Nous recommandons de réintroduire au PPMADR le critère « *Accès à une alimentation saine et de proximité* ».

INTRODUCTION

Dans le cadre de la consultation publique sur le projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les directions régionales de santé publique (DRSP) de Laval, de Lanaudière, des Laurentides, de la Montérégie et de Montréal présentent conjointement dans ce mémoire leurs recommandations et commentaires.

Les relations entre l'aménagement du territoire et la santé de la population sont multiples, interconnectées et complexes. Les décisions de planification influencent largement l'exposition des individus à divers risques environnementaux tels que la pollution, le bruit, les collisions routières et les inondations. Ces facteurs environnementaux jouent un rôle essentiel dans la santé physique et mentale des résidents, affectant leur qualité de vie au quotidien. De plus, l'aménagement du territoire a un impact direct sur les modes de vie favorables à la santé. En facilitant l'accès à des espaces verts, à des infrastructures pour la mobilité durable et à des options alimentaires saines, une planification judicieuse peut encourager des comportements bénéfiques, comme l'adoption d'un mode de vie actif. À l'inverse, un aménagement inadapté peut exacerber les inégalités sociales en matière de santé, laissant certaines populations vulnérables sans accès aux ressources nécessaires pour mener une vie saine et plus exposées aux risques environnementaux. Intégrer des concepts de santé publique dans les processus de planification et d'aménagement du territoire permet des communautés plus saines et équitables.

Les DRSP de la CMM souhaitent souligner que le contenu du PPMADR, de par les orientations, objectifs, critères et mesures qui sont proposés, est globalement favorable à la santé de la population du Grand Montréal. Les piliers du PPMADR que sont la création de milieux de vie complets, la mobilité durable et la protection et la conservation de l'environnement naturel sont des composantes des environnements favorables à la santé de la population.

Les recommandations et commentaires émis dans ce mémoire visent à bonifier le contenu du PPMADR afin qu'il soit davantage favorable à la santé et au bien-être de la population. Pour ce faire, nous avons identifié et structuré notre document en fonction de six thématiques qui pourraient à notre avis, être bonifiées afin d'avoir des impacts favorables positifs sur la santé et le bien-être de la population de la CMM :

- Milieux de vie complets et mobilité durable
- Logement
- Contraintes anthropiques et naturelles
- Eau potable et eaux usées
- Risques et résilience climatiques
- Saine alimentation, agriculture urbaine et activités agricoles

Ce mémoire s'inscrit en continuité avec l'avis sectoriel que nous avons produit concernant le premier PPMADR que nous avons remis en décembre 2023 au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH).

1. MILIEUX DE VIE COMPLETS ET MOBILITÉ DURABLE

Orientation 1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables

Les milieux de vie complets à échelle humaine, qui intègrent harmonieusement habitation, services, commerces et espaces verts, jouent un rôle crucial dans la promotion de la santé des populations. En favorisant un environnement où des infrastructures piétonnes et cyclables de qualité sont faciles d'accès, ces milieux encouragent un mode de vie actif et réduisent les comportements sédentaires. En intégrant des éléments comme la qualité de l'air, les niveaux sonores, les traumatismes routiers et l'accès à des aliments sains, les milieux de vie complets contribuent ainsi à une meilleure santé physique et mentale des populations, tout en réduisant les inégalités en matière de santé (INSPQ, 2022a). Nous constatons, avec satisfaction, que plusieurs éléments visant à l'identification et au développement de milieux de vie sains sont mis de l'avant tout au long de cette nouvelle version du PMAD. Le critère 1.3.1, du PPMADR, propose d'ailleurs qu'au moins 75 % des ménages, dans l'ensemble des secteurs PIAT, soient localisés dans une zone possédant une bonne accessibilité piétonne.

Critère 1.3.1 Identification de mesures visant la création de milieux de vie complets

Dans une perspective de santé publique, l'indice d'accessibilité piétonne s'avère un outil très pertinent pour planifier l'aménagement de milieux de vie complets, sécuritaires et inclusifs favorisant la mobilité durable. La CMM identifie six indicateurs d'accessibilité piétonne pour les commerces et services, le réseau cyclable, le transport collectif, les parcs et espaces verts, les infrastructures culturelles, les écoles primaires et secondaires (Annexe IAP-1). Bien que ces indicateurs soient pertinents, ils ne fournissent pas une vision exhaustive de l'accessibilité piétonne. Nous recommandons donc de considérer, en plus du niveau de convivialité d'un trajet réalisé à pied, les éléments suivants :

- La sécurité routière (mesures d'apaisement de la circulation, temps suffisant pour la traversée de rue, refuge pour piétons, etc.) (AQTr, 2023);
- La sécurité urbaine (éclairage, signalisation, etc.) (Ville de Montréal, 2022);
- Le verdissement (présence d'ombre, d'îlots de fraîcheur, etc.) (DRSP du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, 2018);
- L'accessibilité universelle (largeur des trottoirs, corridors piétonniers libres d'obstacles, présence de mobilier urbain, etc.) (INSPQ, 2021a.);
- L'accès et la qualité des aménagements aux abords du transport collectif (abribus, aires d'attente, déneigement, entretien, etc.) (INRS, 2024).

De plus, en ce qui a trait à l'accessibilité piétonne des ménages aux commerces et aux services, nous recommandons de renommer cet indicateur pour donner priorité aux commerces et services essentiels. L'objectif de cet ajout est d'assurer l'accessibilité aux services essentiels tels les soins de santé et les services communautaires et que les commerces identifiés offrent l'accès à une alimentation saine et durable (fruiteries, épiceries, supermarchés, marchés publics, etc.).

En somme, nous considérons qu'il serait bénéfique de bonifier et de mieux définir l'indice d'accessibilité piétonne dans le cadre du PPMADR. Une description détaillée de la méthodologie, accompagnée de balises ou d'un guide technique, permettrait aux ministères, organismes gouvernementaux, milieux municipaux et partenaires de mieux appréhender cet indice et, ultimement, d'assurer son intégration dans le développement de milieux de vie complets, sécuritaires, de qualité et accessibles à tous.

De plus, les DRSP se tiennent prêtes à soutenir cet exercice de bonification et soulignent l'importance d'intégrer de manière transversale la notion d'inégalités sociales de santé (ISS) déjà présentes sur le territoire, afin de réduire plusieurs problèmes inhérents à ces milieux de vie. Cela inclut, par exemple, l'indice de défavorisation sociale et matérielle, la mesure du panier de consommation, ainsi que le nombre de personnes vivant sous le seuil de faible revenu.

Espaces de stationnement

Les espaces de stationnement pour les véhicules sont déterminants pour la composition des milieux de vie et les choix de mobilité. Ces espaces ont des impacts négatifs multiples sur la santé de la population. Certains de ces impacts sont directs (ex. : îlots de chaleur, dégradation de la qualité de l'air, obstacle à la compacité urbaine et au développement de milieux de vie à échelle humaine), tandis que d'autres sont indirects (ex. : infrastructures incitatives aux déplacements en automobile, augmentation des coûts immobiliers contribuant à l'inabordabilité du logement).

Le PPMADR identifie les stationnements comme des espaces prioritaires à redévelopper afin de tendre vers une urbanisation optimale de l'espace (critère 1.1.3) et des espaces à optimiser en vue d'aménager des milieux de vie complets (critère 1.3.1). Une réduction de l'offre d'espaces de stationnement contribue au développement d'infrastructures, d'équipements et de services publics qui sont davantage favorables à la santé de la population.

Afin de s'assurer que la superficie vouée au stationnement diminue progressivement au cours de la période d'application du PPMADR, nous recommandons que la CMM établisse des cibles claires et ambitieuses limitant la superficie des espaces de stationnement. À l'instar des seuils de densité résidentielle, ces cibles de réduction progressive des superficies dédiées au stationnement pourraient être modulées par zones, notamment dans les secteurs de planification intégrée de l'aménagement et du transport (PIAT) ou encore, dans les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR). Le tout devrait également se faire selon une typologie d'espaces de stationnement que ce soit sur rue, hors rue, en surface, en souterrain, etc. Ces cibles à atteindre inciteraient les MRC et les agglomérations à adopter des mesures plus efficaces pour redévelopper et optimiser les espaces de stationnement sur leur territoire.

Orientation 2. Un grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable

Il est reconnu que le transport est un déterminant majeur de la santé des populations, et qui plus est, une mobilité plus durable et respectueuse de l'environnement joue un rôle crucial dans la lutte contre les changements climatiques. Alors que l'orientation 1 du PPMADR suggère d'orienter la croissance des ménages dans des quartiers complets et inclusifs qui sont propices à la mobilité durable, l'orientation 2 s'attarde sur la seconde moitié de l'équation : l'offre de transport collectif. L'orientation 2 du PPMADR s'arrime avec les orientations et les projets du MTMD, de l'ARTM et des autres organismes de transport collectif du Grand Montréal. Le PPMADR fait d'ailleurs état de l'objectif d'accroître la part modale à 50 % pour les déplacements actifs et collectifs d'ici 2050.

Cependant, la part modale des transports actifs et collectifs au sein de la CMM a connu une progression lente depuis 2008 (tableau 25, page 156). Cette stagnation s'explique par le faible nombre de projets structurants réalisés en transports actifs et collectifs durant cette période, par une motorisation croissante des ménages, ainsi que par la hausse plus rapide des déplacements effectués en automobile. À la lumière des données les plus récentes, il reste beaucoup à faire pour atteindre et dépasser le niveau

prépondérante d'achalandage du transport collectif dans le Grand Montréal. Ces enjeux sont bien identifiés au PPMADR. À cet égard, le PPMADR propose plusieurs pistes de solutions pour accélérer la part modale de la mobilité durable, notamment :

- Arrimer les besoins actuels et futurs en matière de déplacements.
- Améliorer l'offre de transport collectif, tant en termes de fréquence et d'accessibilité que de nouvelles dessertes, en tenant compte de la densité actuelle et projetée des secteurs et en visant à desservir les pôles d'emploi.
- Optimiser les services par autobus, en soutenant l'augmentation des mesures préférentielles pour les bus (MPB).
- Renforcer l'intermodalité entre les différents modes de transport.
- Mettre en œuvre des mesures visant à réduire la place de l'automobile dans l'aménagement des milieux de vie.

Étant donné la stagnation des parts modales associées à la mobilité durable, les DRSP encouragent la mise en place accélérée de telles mesures afin de favoriser un véritable transfert modal de la voiture individuelle vers les modes actifs et collectifs au sein de la CMM.

2. LOGEMENT

Orientation 1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables – Critère 1.3.2

Le logement est un important déterminant de la santé, du bien-être et de la qualité de vie. Un logement sain, sécuritaire et adapté possède des équipements et des services de base fonctionnels, est de taille suffisante pour le nombre d'occupants et procure un environnement intérieur de qualité, confortable et résilient aux changements climatiques (INSPQ, 2020). Les caractéristiques de l'environnement du logement ayant des impacts sur la santé et les inégalités sociales de santé sont l'abordabilité, l'accès, la stabilité résidentielle et la localisation (INSPQ, 2022b). Les investissements en logement social et communautaire réduisent les inégalités sociales de santé.

Le PPMADR fixe comme objectif que les logements sociaux et abordables, ces deux catégories confondues, représentent 20 % du parc de logements locatifs du Grand Montréal à l'horizon 2046. Pour atteindre cet objectif, des cibles échelonnées dans le temps et modulées selon les cinq secteurs de la CMM ont été établies. La CMM demande aux MRC de mettre en place divers moyens pour atteindre ces cibles et on les invite à concentrer la localisation des logements sociaux et abordables dans les secteurs PIAT mieux desservis en transports collectifs. Le contenu du critère 1.3.2 du PPMADR constitue une base à clarifier et bonifier afin d'orienter le développement d'une offre de logements abordables qui ne compromet pas la capacité à subvenir aux autres besoins de base (se nourrir, se vêtir, se déplacer et se soigner) de l'ensemble de la population du Grand Montréal.

Premièrement, les DRSP recommandent que chacune des MRC et agglomération de la CMM, dans le cadre de sa planification résidentielle, tienne compte du continuum de revenus des ménages de son territoire afin de développer une offre diversifiée de logements sociaux et abordables répondant aux besoins de tous les ménages. Pour ce faire, nous croyons que le PPMADR devrait préciser la notion de logement abordable. Dans le contexte de crise du logement et avec l'objectif d'inclure les ménages plus vulnérables et de réduire les impacts sur la santé, nous privilégions la définition suivante de l'abordabilité du logement : *Possibilité du ménage d'accéder à un logement de qualité qui répond à ses besoins prioritaires,*

et dont le coût ne compromet pas la capacité à subvenir aux autres besoins de base, tels que se nourrir, se vêtir, se déplacer et se soigner. L'abordabilité résulte d'un équilibre entre plusieurs facteurs, dont le taux d'effort des ménages (...), le coût de la vie (...), la qualité du logement (...) et l'offre résidentielle (...) (INSPQ, 2024).

Cette approche s'inscrit parfaitement avec l'objectif 4.1 « Planifier des milieux de vie assurant l'accès à des logements de qualité, accessibles et abordables pour l'ensemble des ménages » des nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire qui exige des MRC et agglomérations de s'appuyer sur un diagnostic en matière d'habitation pour la révision de leur schéma d'aménagement et de développement, visant idéalement une concordance avec les besoins actuels et futurs des divers ménages.

Deuxièmement, nous suggérons que le PPMADR priorise le développement du logement social et abordable hors marché. En cohérence avec l'orientation 1 de la Politique métropolitaine d'habitation (CMM, 2022), *Pérenniser et accélérer le développement du parc de logements sociaux et communautaires*, les DRSP sont d'avis qu'au moins la majorité des nouveaux logements sociaux et abordables soit hors marché, pour permettre une pérennité de l'abordabilité, assurée quant à elle par la mission sans but lucratif inhérente des promoteurs.

Troisièmement, nous recommandons que le PPMADR établisse des cibles supérieures de logement social et abordable dans des secteurs les mieux desservis en transport collectif (secteurs PIAT). Le transport, parce qu'il favorise l'accessibilité aux lieux publics et aux services de toutes sortes, est considéré comme un déterminant important de la santé. Qui plus est, une offre de transport à moindre coût, pour les ménages à plus faibles revenus, est en mesure de réduire les inégalités sociales de santé. Dans une perspective de santé publique, il est donc souhaitable que soient établies des cibles supérieures de logement social et abordable dans les secteurs PIAT qui correspondent, ou sont mieux connectés, aux milieux de vie complets existants ou à développer.

3. CONTRAINTES ANTHROPIQUES ET NATURELLES

Orientation 1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables - Critères 1.3.1, 1.6.1, 1.6.2 et 1.6.3

Le territoire est composé d'une diversité d'infrastructures et de milieux naturels pour répondre aux besoins de la population et favoriser leur santé et leur bien-être. Néanmoins, ce qui compose le milieu bâti et naturel peut constituer des contraintes qui génèrent des nuisances et des risques à la santé et la sécurité de la population.

3.1 Contraintes anthropiques ¹

Planification intégrée aménagement-transport (PIAT)

Les DRSP saluent l'approche de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) de la CMM, *qui consiste à structurer le territoire de manière à créer des milieux de vie optimisés, favorisant l'utilisation des modes de transport actifs et collectifs pour satisfaire les besoins de déplacements de la population.*

Tel que spécifié dans le PPMADR, *les secteurs PIAT sont composés des zones et des aires TOD, ainsi que des corridors aménagement-transport (CAT).* Il est toutefois important de rappeler que les abords

¹ Le texte en italique dans cette section est tiré intégralement du PPMADR, à moins d'indication contraire.

des autoroutes et les sections de voies ferrées et de voies du REM situés à l'intérieur des aires TOD ou entre celles-ci, demeurent des contraintes anthropiques dont il faut tenir compte. En effet, ces infrastructures posent également des enjeux de santé publique concernant la sécurité, la santé et le bien-être général de la population, notamment en lien avec le bruit, les vibrations et la qualité de l'air.

Le PPMADR identifie d'ailleurs *le réseau routier et le réseau ferroviaire comme sources possibles de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population*. La CMM reconnaît *que le REM est susceptible d'occasionner des impacts potentiels aux abords de son infrastructure. En tant que mode de transport guidé de passagers sur rail sans passages à niveau, il génère certains risques d'exposition aux nuisances*. Bien que le REM contribue positivement à une amélioration de la mobilité durable sur le territoire, *les nouveaux aménagements aux abords de ce réseau, tout comme ceux des autres voies ferrées dédiées au transport des passagers, doivent faire l'objet d'une prise en compte de ces risques d'exposition aux nuisances et de les mitiger*.

En ce sens, *la CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'inclure à leur SAD la cartographie relative aux contraintes anthropiques majeures pouvant affecter la santé et la sécurité civile et le bien-être général, et d'inclure un objectif portant sur l'accroissement de la compatibilité des usages à proximité de ces réseaux*.

La CMM demande également aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD des mesures de mise en œuvre permettant d'accroître cette compatibilité, notamment dans la localisation des affectations de nature résidentielle et institutionnelle. Les MRC doivent opter pour une approche normative ou de performance qui fera état des distances minimales à respecter à partir des contraintes anthropiques majeures, soit les réseaux routiers, ferroviaires et pipeliniers, et des conditions permettant de réduire ces distances en fonction des connaissances disponibles relativement au territoire affecté par ces contraintes et des pratiques connues en matière de compatibilité des usages et de réduction des risques.

Ces demandes de la CMM aux MRC sont tout à fait en accord avec la vision des DRSP pour réduire les risques à la santé et les nuisances associés aux contraintes anthropiques. Cependant, un nombre considérable d'autres infrastructures, dont les aéroports ainsi que certaines entreprises déclarant au Règlement sur les urgences environnementales (RUE)², peuvent engendrer des impacts sur plus d'une MRC. Ainsi, nous recommandons fortement que le PPMADR identifie et cartographie les aéroports et les entreprises déclarant au RUE dont les risques chevauchent ou non plus d'un territoire de MRC.

Risques industriels et autres activités

Les DRSP saluent l'initiative de la CMM d'inviter *les MRC et les agglomérations à identifier les autres sources fixes génératrices de risques majeurs présentes sur leur territoire selon la disponibilité des données et la réalité de leur milieu*.

Tout comme pour la section précédente, nous sommes d'avis que cette demande de la CMM aux MRC est en accord avec la vision des DRSP pour réduire les risques à la santé et les nuisances associés aux contraintes anthropiques. Nous réitérons toutefois que cette demande devrait être étendue à

² Ces entreprises posent un risque potentiel important en cas d'accident ou de déversement. Des mesures d'atténuation visant à éloigner les usages sensibles de ces entreprises permettent de limiter les impacts d'un éventuel accident. La CMM peut faire une demande d'accès aux données à Environnement et Changements climatiques Canada dans un contexte de planification des mesures d'urgence.

l'ensemble des contraintes anthropiques sur le territoire de la CMM, qu'elles chevauchent plusieurs MRC ou non.

De plus, la notion de *risques majeurs* ici porte un peu à interprétation; afin de la clarifier, nous recommandons que la CMM cartographie toutes les contraintes anthropiques telles que définies dans les nouvelles OGAT, sur l'ensemble du territoire de la CMM. Une liste non exhaustive, tirée de l'annexe 1.1 *Contraintes naturelles et anthropiques des nouvelles OGAT* est disponible dans l'annexe CA-1.

Finalement, l'identification de ces contraintes anthropiques devrait s'accompagner de mesures de mise en œuvre permettant d'accroître la compatibilité entre ces contraintes anthropiques et les usages sensibles comme les résidences, les institutions, les écoles, les milieux de garde, etc. Les mesures de mitigation mise en place ont souvent plus de succès à long terme lorsque les projets prennent en considération l'implication citoyenne; il est donc important que les citoyens soient inclus pour déterminer et mettre en place ces mesures. La CMM, les MRC et les agglomérations peuvent se référer aux documents mentionnés dans l'annexe CA-2 comme base à l'élaboration des distances séparatrices minimales et/ou mesures d'atténuation à proposer pour tenir compte des contraintes anthropiques.

[Le bruit et la santé](#)

Dans la section de critère 1.6.3, le PPMADR identifie le bruit comme une nuisance acoustique pouvant être générée par les réseaux de transport. D'un point de vue de santé publique, le bruit n'est pas qu'une simple nuisance, mais bien un contaminant environnemental³(Québec 2018). Les sources de bruit environnemental sont multiples. Elles peuvent être mobiles (transports routiers, aériens et ferroviaires) et fixes (industries, constructions, commerces, espaces publics, voisinage). Ainsi, selon son intensité, sa nature, sa répétition et le moment de la journée, le bruit peut avoir de nombreux impacts tant sur la santé physique (troubles du sommeil, maladies cardiovasculaires, etc.) que sur la qualité de vie des citoyens (dérangement, stress, etc.). De plus, les enfants exposés au bruit en milieu scolaire peuvent avoir des problèmes d'apprentissages, ce qui peut se traduire par des retards de lecture et des problèmes de mémoire à long terme (INSPQ, 2015). Les DRSP invitent donc la CMM à considérer le bruit comme un contaminant environnemental pouvant non seulement affecter la qualité de vie, mais aussi avoir des impacts sur la santé.

3.2 Contraintes naturelles

La gestion des contraintes naturelles proposée dans le PPMADR est en accord avec la vision des DRSP. En effet, elle soulève l'importance de réfléchir à la planification territoriale qui cherche à prévenir et à atténuer les risques environnementaux, comme la pollution atmosphérique, les îlots de chaleurs et les inondations, en tenant compte des communautés vulnérables et marginalisées.

Dans la section portant sur les contraintes naturelles, la CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'inclure à leur SAD la cartographie des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain, des zones inondables dans le but de prévenir et atténuer les risques au sein des communautés vulnérables telles qu'énoncées dans le PPMADR.

Nous recommandons que les MRC et les agglomérations réalisent des cartes intégrant les populations vulnérables, mentionnées dans le PPMADR, qui se localisent dans ces zones inondables ou

³ Un son susceptible d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement est considéré comme un contaminant au sens de la Loi sur la qualité de l'environnement.

potentiellement exposées aux glissements de terrain. Cela permettrait d'abord d'évaluer le niveau de risque populationnel pour ces deux aléas et ensuite, de mieux orienter les mesures d'adaptation.

Nous recommandons également d'ajouter la caractérisation et le contrôle du radon et des autres biogaz provenant du sol dans les bâtiments comme une contrainte majeure puisque ce risque est bien présent sur le territoire de la CMM. Les MRC et agglomérations pourraient inclure des mesures de contrôle du radon et des autres biogaz pour réduire le problème dans les nouvelles constructions. Cet enjeu n'est actuellement pas pris en compte dans le PPMADR.

4. EAU POTABLE ET EAUX USÉES

Orientation 1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables – Critères 1.6.3

« L'eau est une ressource essentielle à la vie et à la santé. Sa qualité microbiologique et chimique est un enjeu permanent de santé publique que ce soit lorsqu'il s'agit de consommation (eau potable), d'utilisation de l'eau aux fins d'hygiène, pour les loisirs (eaux récréatives) ou d'autres usages pouvant entraîner une exposition humaine » (INSPQ, 2024b).

Deux types de risques interreliés peuvent affecter la disponibilité de l'eau, soit les pénuries d'eau et les conflits d'usage. Des pénuries d'eau potable peuvent survenir à l'échelle locale alors que des conflits d'usage peuvent survenir à l'échelle des unités hydrologiques. Ces risques peuvent être causés par de mauvaises conditions hydrométéorologiques (sécheresse), une mauvaise utilisation, une surexploitation ou une mauvaise allocation des ressources. Les changements climatiques peuvent exacerber les pénuries d'eau et les conflits d'usage autant pour les eaux souterraines que pour les eaux de surface.

La diminution des quantités d'eau disponibles peut évidemment nuire à la qualité de vie et à l'hygiène, augmentant ainsi la prédisposition aux maladies. Elle peut aussi affecter la qualité de l'eau en raison de l'augmentation des algues bleu-vert et de la concentration de contaminants (dilution réduite) ainsi que d'un temps de contact moins long avec les produits de désinfection.

Par ailleurs, des épisodes plus intenses et fréquents de chaleur et de sécheresse pourraient augmenter la demande en eau de certains secteurs. Par exemple, des agriculteurs et des responsables de prélèvement d'eau potable pourraient envisager l'utilisation d'ouvrages d'emménagement (barrages, réservoirs, etc.) pour se prémunir contre la baisse des volumes d'eau estivale (MELCC 2020). D'autres facteurs pourraient aussi augmenter la demande en eau, comme l'augmentation démographique et une mauvaise planification des développements.

La réduction des risques liés à l'alimentation en eau implique la mobilisation de diverses parties prenantes (ministères, entreprises, citoyens, organismes de bassins versants, etc.), où les municipalités locales et régionales occupent un rôle central.

Nos commentaires quant à l'utilisation et l'optimisation des ressources en eau potable ainsi que la gestion des eaux usées se rapportent au projet de loi 16 modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions (Assemblée nationale du Québec, 2023), ainsi que les OGAT applicables au territoire de la CMM qui rentreront en vigueur en décembre 2024 (MAMH 2024b). Les modifications à la LAU indiquent que les SADR doivent notamment « planifier l'aménagement d'une manière compatible avec la protection et la disponibilité des ressources en eau » (Section 16, article 8° à la page 10).

Aux attentes 1.1 et 1.2 des OGAT applicables au territoire de la CMM (MAMH 2024b), il est demandé que la CMM s'assure de « consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services, tels que l'approvisionnement

en eau potable, les infrastructures de transport collectif, le traitement des eaux usées, l'électricité, les écoles, les routes, etc. ».

Le PPMADR fixe des cibles de développement et de densification à l'horizon de 2046. Nous soutenons l'importance d'augmenter la densité, et ce à l'intérieur des périmètres urbains afin de freiner l'étalement urbain et de protéger les terrains agricoles. Cela dit, nous constatons l'absence de portrait de la capacité actuelle des infrastructures en eau potable et en eaux usées, de même qu'en gestion des eaux pluviales. Ce portrait est essentiel sur une planification à plus long terme afin d'assurer que le développement est possible et qu'il puisse se faire sans créer de préjudices (ex. : manque de pression dans le réseau et/ou dans certains immeubles, restrictions d'usage d'eau, augmentation des rejets d'eaux usées non traitées dans les cours d'eau et des inondations pluviales, etc.), notamment dans un contexte de changements climatiques.

Actuellement, il existe des municipalités dans la CMM qui ont dû mettre en place un moratoire sur le nouveau développement puisque la capacité des infrastructures d'eaux usées ou d'eau potable a presque atteint sa limite. Voir l'annexe EAU-1 pour des exemples.

Ainsi, nous recommandons à la CMM de présenter un portrait de la capacité actuelle des infrastructures d'eau potable et d'eaux usées du territoire et de faire ressortir les possibles enjeux et impacts sur la capacité de développement. Ce portrait pourrait indiquer si des projets pour hausser la capacité des infrastructures d'alimentation et en traitement d'eau sont en cours avec les échéances prévues et s'il y a lieu, proposer des solutions. Nous recommandons également que la CMM, les agglomérations et les MRC évaluent et prennent en considération la capacité et les possibles enjeux des réseaux d'eau potable et des eaux usées dans tout plan d'augmentation de densité de secteurs existants ou de développement de nouveaux secteurs résidentiels, commerciaux et industriels.

Le PPMADR précise également l'importance d'une bonne planification et coordination des mesures d'urgence pour assurer l'alimentation en eau potable en cas de déversement de produits pétroliers, en particulier lors de situation générant une pénurie d'eau potable affectant plusieurs municipalités simultanément. La CMM invite ainsi les municipalités à se préparer à intervenir en cas de déversement affectant les prises d'eau potable du territoire. Les DRSP sont d'accord avec cette mention.

Cependant, l'expérience vécue par les DRSP lors des déversements de produits pétroliers dans le fleuve en juillet 2024 a fait ressortir des lacunes au niveau de la coordination et de la communication de l'information pertinente pour la prise de décision en raison des nombreux partenaires impliqués (municipaux, gouvernementaux et fédéraux). Étant donné l'importance des conséquences d'un

déversement majeur d'hydrocarbures pétroliers dans le bassin du fleuve Saint-Laurent sur l'alimentation en eau potable de la CMM, il est primordial d'être mieux préparés advenant une telle situation. Ainsi, nous recommandons à la CMM de prévoir l'organisation d'un exercice de simulation de déversement d'hydrocarbures pétroliers impliquant plusieurs municipalités et les partenaires clés de la CMM, incluant les DRSP et les usines de production d'eau potable. Cet exercice pourrait être intégré dans la planification des mesures d'urgence des municipalités locales préconisée à la page 143.

5. RISQUES ET RÉSILIENCE CLIMATIQUES

Orientation 1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables – Critères 1.2.1, 1.4.1, 1.4.3, 1.6.1, 1.6.2, 1.6.4

Les milieux urbains offrent de nombreux avantages aux citoyens, grâce à une offre diversifiée de services et d'infrastructures essentielles pour répondre à leurs besoins et contribuer à leur bien-être. Néanmoins, ces mêmes milieux peuvent augmenter le risque à la santé et la sécurité en cas d'événements climatiques extrêmes. Par exemple, le rôle du verdissement est indéniable dans l'adaptation à la chaleur, aux inondations et à l'amélioration de la qualité d'eau et de l'air, cependant le choix des arbres et de l'entretien paysager pourraient aussi prévenir la prolifération des pollens allergènes. L'aménagement du territoire peut contribuer à l'adaptation à ces aléas à travers certaines approches (INSPQ, 2021).

Le PPMADR traite largement des aléas climatiques (critères 1.6.1, 1.6.2 et 1.6.4). Le PPMADR souligne l'importance de la qualité d'air dans la démarche de la densification des quartiers (critère 1.2.1), de la protection des milieux naturels et de la biodiversité, du développement et à la pérennité des zones agricoles périurbaines (critères 1.4.1 et 1.4.3). De plus, l'accroissement de la canopée et des espaces verts urbains est largement discuté et encouragé (objectifs 3.3 et 3.4). La CMM demande aux MRC d'inclure les cartes des zones de contraintes naturelles dans leur SAD, et celles de la vulnérabilité aux vagues de chaleur. Par ailleurs, elle met l'accent sur l'importance de conjuguer la sensibilité sociale à celle du territoire pour désigner des secteurs plus à risque, qui seraient à prioriser en matière d'adaptation.

Concernant l'utilisation des termes sensibilité sociale et sensibilité territoriale, nous recommandons de plutôt utiliser le terme vulnérabilité sociale et vulnérabilité territoriale (le concept de vulnérabilité inclut la sensibilité et la capacité d'adaptation).

Nous recommandons à la CMM d'élargir la panoplie des aléas pour lesquels des mesures d'adaptation sont à mettre en place en ajoutant les maladies vectorielles et zoonoses, les événements météorologiques extrêmes et les épisodes de mauvaise qualité de l'air (smog, particules et pollen de l'herbe à poux), tout en prenant soin d'intégrer la perspective des populations vulnérables.

Nous recommandons de reformuler ce passage : « Une cartographie de la vulnérabilité du territoire face aux aléas climatiques intégrant les facteurs de sensibilité territoriale et sociale constitue un important jalon d'une démarche d'adaptation aux changements climatiques puisqu'elle permet d'identifier les secteurs les plus à risque où il est prioritaire d'agir afin de ne pas accroître la vulnérabilité où cette dernière est déjà préoccupante » (PPMADR, p.145) afin :

- qu'il fasse référence à plusieurs cartographies. La raison est que différentes données doivent être utilisées selon les aléas et les mesures d'adaptation qui peuvent être mis en place (ex. : verdissement vs interventions d'urgence lors de vagues de chaleur).
- qu'elle vise l'augmentation de la résilience de la population, surtout des personnes plus vulnérables, plutôt que simplement ne pas accroître leur vulnérabilité.

Dans son état actuel, la cartographie à laquelle cette exigence, tirée du PPMADR, semble faire référence est la *Cartographie de la vulnérabilité aux vagues de chaleur* de l'Université Laval, datant de 2018. Or, nous pensons que le recours à cette cartographie, ou d'autres outils cartographiques qui intègrent des indicateurs semblables pour prévoir des mesures de verdissement n'est pas souhaitable. D'abord, cette cartographie contient des données du recensement canadien qui ne sont plus à jour (les données du recensement de 2021 sont maintenant disponibles). Ensuite, cette cartographie intègre trop d'indicateurs

pour fournir un score de sensibilité d'un secteur. Ceci peut faire en sorte de ne pas prioriser des secteurs où des mesures de verdissement seraient souhaitables. En effet, les mesures de verdissement prennent de nombreuses années avant d'avoir un impact sur l'exposition à la chaleur. De ce fait, il faut considérer que le portrait démographique (ex. : proportion de personnes âgées, de personnes vivant seules) pourrait changer entre l'identification initiale d'un secteur prioritaire et le moment où l'arbre crée de l'ombre. Nous suggérons de plutôt se baser sur des indicateurs de tendances plus stables dans le temps et liées directement à l'exposition de groupes vulnérables pour ce qui est du verdissement (ex. : indice de défavorisation matérielle, mesure du panier de consommation). Cette réflexion pourrait également s'appliquer à d'autres mesures d'adaptation. Ceci rejoint aussi l'idée énoncée précédemment quant à l'utilisation de plusieurs cartographies selon les besoins plutôt qu'une seule; avoir un outil unique amène un risque d'une mauvaise planification des mesures d'adaptation et d'allocation des ressources (ex. : populations ou secteurs non prioritaires).

Dans l'encadré vert de la page 136 qui traite des réaménagements concernant le taux de perméabilité, nous recommandons d'ajouter le verdissement des terrains résidentiels à la liste. Parmi les exemples pouvant inspirer pour bonifier cette section, notons le feuillet 5 du Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de Mascouche pour bonifier (Ville de Mascouche, 2019).

En lien avec la prévention des rhinites saisonnières liées à l'herbe à poux, autant à l'échelle de la CMM que des instances gouvernementales, nous recommandons d'ajouter des méthodes de contrôle de l'herbe à poux mises de l'avant par le MSSS (MSSS, 2015).

Concernant les maladies vectorielles et zoonoses, nous recommandons à la CMM d'orienter les MRC et agglomérations vers les cartes produites par l'INSPQ pour désigner les territoires à aménager prioritairement dans le but de diminuer l'exposition de la population aux zoonoses (INSPQ, 2023).

6. SAINE ALIMENTATION, AGRICULTURE URBAINE ET ACTIVITÉ AGRICOLE

Orientation 1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables – Critères 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3

De nombreuses données probantes démontrent l'impact de la qualité de l'alimentation sur la santé. L'alimentation est influencée par plusieurs facteurs individuels et environnementaux, notamment l'environnement bâti (INSPQ, 2010).

Le PPMADR démontre des moyens efficaces de bonifier l'environnement bâti, notamment par la protection et l'optimisation du territoire agricole, par le développement d'un système alimentaire durable et par la valorisation de l'agriculture urbaine.

Cependant, nous constatons que le critère 1.4.5 : *Accès à une alimentation saine et de proximité*, a été retiré du document par rapport à la version antérieure du PPMADR. Ce critère permettait :

- de présenter des statistiques sur la sécurité alimentaire;
- d'illustrer que les interventions d'aménagement du territoire peuvent contribuer à un environnement propice à la sécurité alimentaire, en favorisant notamment : « *l'implantation de nouveaux commerces, le soutien à la mobilité pour favoriser l'accès aux commerces existants et la mise en place d'alternatives à l'approvisionnement en épiceries* » (Robitaille & Bergeron, 2016);

- de démontrer l'importance d'identifier les lieux présentant des déserts alimentaires et de prioriser ces secteurs pour la mise en place d'interventions;
- d'établir des liens avec les sections précédentes de l'objectif 1.4, notamment avec le rappel sur les circuits courts (introduction), ainsi que la mention des activités agricoles (critère 1.4.1, 1.4.2 et 1.4.3);
- de cibler les demandes pour les MRC et les agglomérations, entre autres :
 - « *Établir un diagnostic de l'environnement alimentaire de son territoire afin d'identifier les zones de faible accès à une alimentation saine et diversifiée et les zones surexposées à la restauration rapide et à des aliments hautement transformés;*
 - *Favoriser l'accès à une alimentation saine et locale dans les secteurs défavorisés et isolés géographiquement* ».

Nous sommes d'avis que le critère 1.4.5 devrait être réintroduit dans le document, puisqu'il est essentiel à la continuité de l'objectif 1.4 et qu'il est cohérent avec les nouvelles OGAT qui seront en vigueur dès le 1er décembre 2024, plus spécifiquement à l'attente 5.1.1 où les MRC sont invitées à « *favoriser la pratique de l'agriculture urbaine et l'accès équitable à une alimentation saine, particulièrement dans les déserts alimentaires* ».

CONCLUSION

Les DRSP du territoire de la CMM saluent le travail de révision du PMAD entrepris par la CMM. Nous tenons à souligner que le contenu du PPMADR est globalement favorable à la santé de la population du Grand Montréal. Les piliers du PPMADR que sont la création de milieux de vie complets, la mobilité durable et la protection et la conservation de l'environnement naturel sont des composantes des environnements favorables à la santé de la population.

Notre participation à la consultation publique sur le PPMADR de la CMM afin de bonifier le contenu du futur PMAD pour qu'il soit davantage favorable à la santé de la population et le bien-être de la population de la CMM. Les recommandations et commentaires émis dans ce mémoire sont structurés autour de ces six thématiques :

- Milieux de vie complets et mobilité durable;
- Logement;
- Contraintes anthropiques et naturelles;
- Eau potable et eaux usées;
- Risques et résilience climatiques;
- Saine alimentation, agriculture urbaine et activités agricoles.

Les DRSP de Laval, de Lanaudière, des Laurentides, de la Montérégie et de Montréal sont des alliées de la CMM et des MRC et agglomérations du Grand Montréal. Ce mémoire se veut être une contribution à la planification territoriale de la CMM pour le bénéfice ultime de sa population. Nous souhaitons à ce que notre collaboration puisse se poursuivre et se renforcer une fois que le PPMADR sera adopté et mis en œuvre.

BIBLIOGRAPHIE

- Assemblée nationale du Québec, 16 (2023). *Projet de loi no 16, Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions.*
- ACFC - Association des chemins de fer du Canada. (2013). *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires.*
- AQTr - Association québécoise des transports (2023) *Franchir un nouveau cap en sécurité routière au Québec.*
- CIRANO (2020). *Relance de l'économie et autonomie alimentaire—Éléments de réflexions.*
- CMM - Communauté métropolitaine de Montréal (2022). *Politique métropolitaine d'habitation. Agir pour un Grand Montréal attractif, inclusif et résilient.*
- Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de Montréal (2017). *Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations.*
- Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-sud-de-l'Île-de-Montréal (2018) *Étudier nos rues du point de vue des piétons.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2015). *Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2018). *Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2020). *Logement de qualité, Collection OPUS.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2021a). *Accessibilité universelle : La conception d'environnements pour tous.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2021b). *Les aléas affectés par les changements climatiques : Effets sur la santé, vulnérabilités et mesures d'adaptation.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2022a). *L'action municipale pour créer des environnements favorables à la santé et à la qualité de vie.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2022b). *Planifier une offre résidentielle saine et accessible.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2023). *Maladies transmises par les tiques.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2024a). *Logement et santé : développement d'un cadre conceptuel.*
- INSPQ - Institut national de santé publique du Québec (2024b). *Qualité de l'eau et santé.* Repéré à <https://www.inspq.qc.ca/qualite-de-l-eau-et-sante>.
- Laboratoire Piéton et Espace Urbain (LAPS) de l'INRS et Trajectoire Québec -(2024). *Collectif-Inclusif : accès au transport collectif pour tous.* Repéré à <https://storymaps.arcgis.com/stories/699430e55e90481f82ebc5cb2d10bfae>.

- MAMH - Ministère des Affaires municipales (1994). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement—Pour un aménagement concerté du territoire.*
- MAMH - Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (2023). *Document de consultation en vue de la publication des nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire.*
- MAMH - Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (2024a). *Stratégie québécoise de l'habitation. Bâtir ensemble pour mieux se loger.*
- MAMH - Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (2024b). *Orientations gouvernementales applicables au territoire de la communauté métropolitaine de Montréal.*
- MAMROT - Ministère des Affaires municipales, des Régions et l'Occupation du territoire (2011). *Annexe A - Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine.*
- MELCC - Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (2020). *Rapport sur l'état des ressources en eau et des écosystèmes aquatiques du Québec*
- MELCCFP - Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (2006). *Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent— Note d'instructions.*
- MSSS - Ministère de la Santé et des Services sociaux (2015). *Stratégie québécoise de réduction de l'herbe à poux et des autres pollens allergènes 2015-2017.*
- Office for Europe (2018). *Environmental Noise Guidelines for the European Region.*
- Québec (2024). Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Repéré à : <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/A-19.1>.
- Robitaille, É. & Bergeron, P. (2016). *Déserts alimentaires au Québec : Situation et perspectives d'intervention.* Urbanité, Hiver 2016, 26-29.
- SHQ - Société d'habitation du Québec (2023). *Programme habitation abordable Québec. Cadre normatif 2021-2024.*
- TIESS - Territoires innovants en économie sociale et solidaire (2022). *20 concepts utiles pour penser les liens entre alimentation et économie sociale.*
- Transport Canada (2020). *Guide des mesures d'urgence.*
- Ville de Mascouche (2019). *Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale n° 1089.*
- Ville de Montréal (2022). *Créer des lieux publics où l'on se sent en sécurité : Aide-mémoire sur les principes d'aménagement sécuritaire.*
- Vivre en ville (2018). *Les pôles logistiques alimentaires régionaux.*
- World Health Organization (2018). *Environmental noise guidelines for the European Region.*
- World Health Organization (2021). *WHO global air quality guidelines. Particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide.*

ANNEXES

IAP-1

- Les commerces et services : cet indicateur mesure le niveau de convivialité d'un trajet réalisé à pied pour répondre aux besoins de consommation dans un quartier. Celui-ci tient également compte de la proximité entre les commerces et services et le domicile. Il s'agit du principal indicateur considéré pour la mise en œuvre de la ville des 15 minutes.
- Le réseau cyclable : cet indicateur mesure la proximité et les opportunités d'accès au réseau cyclable. Il prend également compte de la proximité des stations de vélopartage.
- Le transport collectif : cet indicateur mesure la proximité, la fréquence et l'amplitude du service de transport collectif, tant en période de pointe qu'en période creuse. Il prend également compte du temps de marche requis pour accéder à un point d'accès du transport collectif.
- Les parcs et espaces verts : cet indicateur mesure la proximité, le nombre et la variété de parcs d'un quartier accessibles à pied.
- Les infrastructures culturelles : cet indicateur mesure la proximité, le nombre et la variété des infrastructures culturelles d'un quartier accessible à pied.
- Les écoles primaires et secondaires : cet indicateur mesure la proximité des écoles.

CA-1

De façon non limitative, ces contraintes anthropiques pourraient inclure les autres entreprises qui sont répertoriées dans le RUE et, entre autres choses, les établissements d'usages contraignants, les voies majeures de circulation, les cimetières d'automobile, les réseaux ferroviaires et les garages de trains, les réseaux énergétiques (corridors d'énergie électrique, gazoducs et oléoducs), les terrains contaminés, les carrières, sablières et dépôts de matériaux secs, les dépôts de neiges usées, les lieux de traitement des matières résiduelles, les anciens dépotoirs, les sites de déchets dangereux, les établissements de production animale, les équipements reliés au traitement des eaux usées, les éventuels parcs éoliens ainsi que les barrages. Le PMAD pourrait s'inspirer du document de consultation des OGAT (MAMH, 2023.)

CA-2

La CMM, les MRC et les agglomérations peuvent se référer aux documents suivants comme base à l'élaboration des distances séparatrices minimales et/ou mesures d'atténuation à proposer pour tenir compte des contraintes anthropiques :

- Note d'instruction 98-01 sur le bruit du MELCCFP (MELCCFP, 2006);
- *Environmental noise guidelines for the European Region* (World Health Organization, 2018);
- *Global air quality guidelines : particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide* (World Health Organization, 2021);
- Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie (INSPQ, 2018);
- Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot (DRSP du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, 2017);
- Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires (ACFC, 2013);
- Le Guide des mesures d'urgence 2024 (Transport Canada, 2020);
- D'autres références spécifiques pourraient être fournies par les directions de santé publique pour des enjeux non abordés par ces documents.

EAU-1

Exemples de municipalités faisant face à des enjeux en eau potable et/ou eaux usées dans les dernières années :

- En 2021, la municipalité de La Prairie en Montérégie a pris conscience que la capacité des infrastructures de gestion des eaux usées de la municipalité a presque atteint sa limite et fait face à un risque majeur de surverses illégales dans le fleuve depuis cinq ans (déversements d'eaux usées non traitées même par temps sec).
- Conscient des inquiétudes vécues par ses citoyens relativement à l'approvisionnement en eau potable, le conseil municipal de Saint-Lin-Laurentides a mis en place plusieurs nouvelles initiatives à leur bénéfice. Dès son arrivée à l'automne 2021, le conseil de ville a adopté une résolution de contrôle intérimaire mettant un frein au développement résidentiel. En février 2022, un règlement de contrôle intérimaire est venu resserrer les restrictions en interdisant toutes nouvelles constructions de trois unités et plus.
- En 2022, la Ville de Beauharnois en Montérégie a adopté un moratoire limitant les nouvelles constructions résidentielles et la délivrance de permis d'occupation commerciale dans le secteur ouest en raison d'enjeux de pression d'eau. Le moratoire a été levé en automne 2023.
- En 2022, la Ville de Mirabel dans les Laurentides a adopté un moratoire limitant les nouvelles constructions résidentielles ainsi que le redéveloppement des terrains sur l'ensemble du territoire de la Ville afin d'évaluer les impacts de la densification sur le territoire, la capacité des infrastructures et l'approvisionnement en eau potable. Le moratoire a, à ce jour, été levé.
- En 2023, la Ville de Montréal réalise une consultation sur l'avenir de l'eau sur le territoire de l'île et portant entre autres sur l'accès suffisant à l'eau potable