

**Griffintown :
Conjuguer santé et aménagement urbain**

**Mémoire de la Direction de santé publique
de l'Agence de la santé
et des services sociaux de Montréal**

**Griffintown :
Conjuguer santé et aménagement urbain**

**Mémoire de la Direction de santé publique
de l'Agence de la santé
et des services sociaux de Montréal**

10 mars 2008

Mémoire préparé sous la coordination de Louis Drouin, responsable du secteur
Environnement urbain et santé.

Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
Téléphone : (514) 528-2400
www.santepub-mtl.qc.ca

Rédaction

François Thérien, Norman King, Patrick Morency, Sophie Paquin, Stéphane Perron,
Marie Pinard,

Remerciements

Nous tenons à remercier tous les professionnels et les membres du personnel de soutien
qui ont collaboré à la production de ce document.

© Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2008)
Tous droits réservés

Dépôt légal- Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008
Dépôt légal- Bibliothèque et Archives Canada, 2008
ISBN : (978-2-89494-646-6) (version imprimée)
ISBN : (978-2-89494-647-3) (version PDF)

Prix : 5 \$

Mot du directeur

Dans chaque région du Québec, le législateur confie à un directeur de santé publique le mandat d'informer la population sur l'état et les déterminants de sa santé, ainsi que d'identifier des pistes d'actions susceptibles de faire avancer la résolution des problèmes exposés.

L'environnement bâti est un déterminant important de la santé de la population. La qualité du logement, la distribution spatiale des usages sur un territoire, les infrastructures et les systèmes de transport constituent un cadre de vie qui influence la capacité d'une population d'avoir un mode de vie physiquement actif, de respirer et de s'alimenter sainement, d'entretenir des rapports sociaux empreints de civilité.

L'organisation physique de la ville soulève donc des enjeux importants de santé publique qui apparaissent désormais incontournables. L'examen de l'environnement bâti d'un point de vue de santé publique s'impose d'autant plus lorsque prend forme un projet majeur qui renouvelle en profondeur un vaste territoire urbain. Avant que des décisions finales ne soient prises, il n'est pas inutile que le processus de consultation démocratique sur le projet *Griffintown* permette une réflexion sur ses impacts potentiels sur la santé et le bien-être de la population qui habitera et travaillera en ces lieux ou aux alentours.

Le directeur de santé publique,



Richard Lessard, M.D.

Sommaire

L'environnement bâti est un déterminant important de la santé de la population, d'où la pertinence de porter un regard de santé publique sur le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Peel-Wellington. Le projet de revitalisation du quartier Griffintown qui sera balisé par ce PPU comporte plusieurs aspects intéressants par son intention d'appliquer les principes du développement durable. La Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal désire cependant exprimer ses préoccupations sur la place que le projet réserve aux besoins des familles, sur la présence suffisante de services institutionnels et communautaires, sur la réalisation d'aménagements pour favoriser le transport actif et collectif, ainsi que sur la superficie d'espaces verts dans le secteur. Le redéveloppement en profondeur de Griffintown offre une occasion unique de conjuguer santé et aménagement urbain.

Table des matières

MOT DU DIRECTEUR	I
SOMMAIRE.....	III
INTRODUCTION.....	1
1. LES ASPECTS POSITIFS DU PPU GRIFFINTOWN SECTEUR PEEL- WELLINGTON	3
2. LES PRÉOCCUPATIONS DE SANTÉ PUBLIQUE.....	5
2.1 LA PLACE DE LA FAMILLE	5
2.2 LES USAGES INSTITUTIONNELS ET COMMUNAUTAIRES	6
2.3 LE TRANSPORT À GRIFFINTOWN.....	7
2.4 ARCHITECTURE ET QUARTIER ÉCOLOGIQUES	9
CONCLUSION	11

Introduction

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) soumis à la consultation vise à mettre en valeur un secteur de Montréal, le secteur Peel-Wellington, qui a connu une riche et longue histoire, avant de subir un déclin économique et démographique depuis une cinquantaine d'années. Le PPU s'inscrit dans le cadre de la planification détaillée du secteur Griffintown prévue par le Plan d'urbanisme de Montréal. Il est motivé par la mise en œuvre du projet Griffintown que la firme Devimco a proposé officiellement au comité exécutif de la Ville de Montréal en novembre 2007. Le projet Devimco vise à revitaliser le secteur par un développement de grande envergure qui comprend une mixité résidentielle-commerciale, avec 3 600 unités de logement (dont 15 % de logement social et 15 % de logement abordable) et un million de pieds carrés d'espace commercial (18 % de la surface de plancher totale).

La revitalisation du secteur dont le PPU précise les paramètres de développement s'appuie sur le potentiel que lui offre sa localisation, avec le canal Lachine, le bassin Peel et la proximité du centre-ville et du Vieux-Montréal. L'objectif du redéveloppement de Griffintown est de créer un milieu de vie offrant une mixité de fonctions comprenant, entre autres, les conditions pour en faire un lieu propice à l'établissement de familles avec enfants.

La Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (DSP) porte un grand intérêt aux déterminants environnementaux de la santé, et plus particulièrement à l'environnement bâti. Elle reconnaît l'importance du projet de requalification urbaine du quartier Griffintown et désire, par ce mémoire, partager ses préoccupations à l'égard du traitement de la place de la famille (en particulier sous l'angle du logement), des usages institutionnels et communautaires de l'espace, du transport, des espaces verts et de la consommation d'énergie.

1. Les aspects positifs du PPU Griffintown secteur Peel-Wellington

Le programme particulier d'urbanisme pour la revitalisation du quartier Griffintown offre une occasion de réaliser un développement urbain comportant plusieurs points positifs. En effet, il vise à respecter les principes modernes d'aménagement d'une ville :

- la mixité des fonctions et des clientèles
- la densification du milieu urbain
- l'optimisation de l'infrastructure du transport en commun
- l'intégration d'infrastructures conviviales de transport actif (marche, vélo) à la trame urbaine
- la diminution de la place accordée à l'automobile
- l'intégration des mesures d'apaisement de la circulation à la trame urbaine
- l'intégration de mesures de verdissement et d'espaces verts
- l'architecture écologique et l'utilisation des énergies propres pour les bâtiments
- l'analyse des sols et leur décontamination au besoin.

Ces principes apparaissent comme des conditions de base pour le développement durable des collectivités. Leur application concourt à la création d'un environnement favorable à la santé pour la population qui y réside ou y travaille.

2. Les préoccupations de santé publique

2.1 La place de la famille

La place des familles avec enfants à Montréal est une préoccupation de la Ville de Montréal qui s'est dotée d'un plan d'action famille et qui encourage les arrondissements à prendre en compte cette importante réalité dans leurs décisions. De plus, les documents de planification de la Ville de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal soulignent que la disponibilité de logements en ville répondant aux besoins des familles diminuera la tendance à l'étalement urbain, ce qui serait favorable à l'environnement en diminuant le navettage entre la ville-centre et la banlieue.

Étant donné la densité et la hauteur des immeubles indiquées dans le PPU, certaines dispositions devront être considérées afin de répondre aux besoins des familles :

- Offrir une typologie et des densités résidentielles variées attrayantes pour les familles avec enfants, comme le mentionne le Bilan 2007 de la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal. Le PPU pourrait ainsi prévoir des îlots où les hauteurs des habitations seraient moins importantes et où l'on retrouverait des logements abordables avec un nombre de pièces suffisant. Les logements abordables construits par les promoteurs privés sont souvent de petite taille et conviennent peu au besoin d'espace des familles. Plusieurs études ont d'ailleurs démontré que l'entassement dans des logements exigus peut contribuer à l'apparition de symptômes d'anxiété et de dépression chez les parents et les enfants, ces problèmes étant amplifiés lorsque les familles résident dans des tours d'habitation.
- Prévoir des espaces de jeu conviviaux et sécuritaires pour les enfants, à proximité des espaces résidentiels. En effet, différentes études ont associé

l'absence d'espaces de jeu dans les tours à appartements à une augmentation de stress chez des parents.

- Garantir la pérennité de l'accessibilité économique du parc de logements abordables. Afin que le nouveau Griffintown soit un secteur urbain avec une certaine mixité sociale (et donc, un quartier accueillant des ménages avec des revenus variés), ces logements devront rester des logements abordables pour les prochains ménages qui viendront remplacer ceux qui déménageront. Le PPU devrait tenir compte de ces préoccupations, même si les projets résidentiels construits dans le secteur doivent remplir les exigences contenues dans la Stratégie d'inclusion du logement abordable de la Ville de Montréal.

Le projet *Griffintown* constitue une occasion en or de concrétiser une meilleure adaptation de l'arrondissement aux familles. Pour rivaliser avec l'offre de la banlieue et contribuer à contrer l'étalement urbain, des espaces adaptés à la famille devront être intégrés dans la planification des espaces à vocation résidentielle. La prise en compte de ces facteurs sera déterminante quant à la capacité du nouveau projet d'attirer ou de garder en ville les jeunes familles, et de garantir une qualité de vie et une bonne santé à celles qui choisiront de s'installer à un prix abordable dans le quartier.

2.2 Les usages institutionnels et communautaires

Dans la proposition de PPU, les usages institutionnels et collectifs (école, établissement de santé, bibliothèque, centre de loisirs, etc.) sont permis dans les secteurs résidentiel, mixte et, de façon complémentaire, dans l'affectation grand espace vert ou parc riverain. Le PPU vise de cette façon à créer un milieu agréable où tous les services de proximité deviennent disponibles.

Toutefois, le PPU laisse à une réglementation future le soin d'établir les critères d'attribution des usages à chaque zone. Aucune mesure ne garantit donc la

présence d'activités institutionnelles dans les zones. Comme les dimensions du terrain utilisées pour le projet couvrent une surface impressionnante (225 000 m²), la préoccupation quant au développement d'un territoire aux fonctions urbaines mixtes comprenant des usages institutionnels est encore plus légitime. La garantie de critères d'attribution de l'usage du sol est d'autant plus pertinente que le développement immobilier se fera par des promoteurs soumis à des objectifs de rentabilité, ce qui peut défavoriser les usages moins lucratifs comme les usages institutionnels et collectifs.

Ces imprécisions dans le PPU risquent de nuire à l'implantation des services institutionnels et communautaires sur le territoire du PPU (autres que les parcs et places publiques); il pourrait alors en résulter que la communauté soit desservie de façon inadéquate. La localisation et la part relative des usages qui seront présents sont aussi tributaires des impératifs du marché et de la rentabilité. Avec son projet de PPU et par l'entente de développement qui suivra, l'arrondissement Sud-Ouest dispose d'un moyen pour encadrer la logique de marché et assurer que les usages institutionnels et communautaires soient effectivement et suffisamment présents pour répondre aux besoins de la population.

2.3 Le transport à Griffintown

Le volume actuel de circulation automobile au centre-ville de Montréal est associé à de nombreux problèmes de santé. La pollution atmosphérique générée par le transport a des effets notamment sur l'asthme et les maladies cardiorespiratoires; l'utilisation de l'automobile encourage l'inactivité physique à l'origine de l'embonpoint lié au diabète; les collisions routières causent de nombreuses blessures, handicaps et décès; etc.

Par sa proximité du centre-ville et des infrastructures de transport collectif, le secteur visé bénéficie d'atouts indéniables en faveur de modes de déplacements plus bénéfiques pour la santé, moins polluants et plus sécuritaires. Cependant, il

faut aussi noter que ce secteur est situé à la croisée d'autoroutes et de liens routiers avec la Rive-Sud de Montréal (autoroutes Bonaventure, Ville-Marie; ponts Victoria, Champlain).

Pour diminuer les problèmes de santé publique liés au volume de circulation automobile, il faut d'abord cesser d'accroître la capacité du réseau (ex. : voies routières, stationnements). Le grand nombre de places de stationnements autorisées dans le cadre du PPU – 4 000 places non résidentielles, soit l'équivalent de ce qu'on retrouve au Marché central, auxquelles s'ajoutent environ 4 000 places associées aux logements – va à l'encontre de l'objectif énoncé par la Ville de Montréal de diminuer « la dépendance à l'automobile ». Cela est d'autant plus vrai que l'ampleur des superficies commerciales et la proximité des autoroutes laissent présager un fort achalandage de véhicules. L'Arrondissement devrait revoir la norme concernant le nombre maximal de stationnements et la rendre encore plus performante compte tenu de la volonté énoncée clairement dans le PPU de favoriser les modes de transports alternatifs et durables. Par ailleurs, un nombre minimal de places de stationnement devrait être alloué pour l'établissement d'un programme d'auto-partage et des aires de stationnement sécuritaires pour vélo devraient parsemer le territoire.

Des études ont démontré que la concentration de polluants atmosphériques générés par le fort volume de circulation automobile peut provoquer un excès de maladies cardiorespiratoires chez les personnes vivant à proximité des autoroutes. Dans le secteur Griffintown, il apparaîtrait donc souhaitable de réduire le problème à la source en transformant l'autoroute Bonaventure en véritable boulevard urbain.

Pour optimiser le potentiel du secteur en faveur de modes de transport plus sécuritaires que l'automobile, l'offre en transport collectif pourrait être améliorée. Par exemple, par rapport aux circuits d'autobus sur voies mixtes ou réservées, un service d'autobus en site propre possède un avantage significatif : il réduit l'espace pour les voitures particulières, sans pour autant nuire à la mobilité

puisque l'autobus en site propre, éventuellement métamorphosé en tramway, dessert plus de voyageurs, plus rapidement et à moindre coût.

Pour protéger les résidants, les travailleurs, les visiteurs, il serait souhaitable que des mesures d'apaisement de la circulation soient déployées sur l'ensemble du territoire afin de réaliser concrètement un environnement urbain favorable au transport actif sécuritaire. De tels aménagements, qui contribuent à ralentir la circulation automobile, limitent certaines manœuvres dangereuses, facilitent la traversée pour les piétons, sont particulièrement requis et appropriés sur les rues à plus fort débit de circulation telles que Wellington, de la Montagne et Peel.

Enfin, le PPU devrait établir clairement le statut public de l'ensemble des places, parcs et voies de circulation afin de s'assurer que l'accès public des voies piétonnes soit toujours préservé.

2.4 Architecture et quartier écologiques

Selon l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, le secteur résidentiel, commercial et institutionnel est responsable de 20 % de ces émissions. Il y a donc des gains importants à faire dans ce secteur pour diminuer les émissions de GES.

Le promoteur du projet *Griffintown* a signifié, dans ses présentations ainsi qu'aux rencontres d'information, son intention d'atteindre des standards élevés en matière de construction et d'aménagements écologiques. Le PPU, par ailleurs, mentionne que le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) assurera la prise en compte de grandes préoccupations telles que la performance énergétique et environnementale des bâtiments. Il serait peut-être utile que les normes environnementales à respecter soient précisées dès le stade du PPU. Le PIIA viendrait par la suite compléter cette directive en établissant des critères de nature plus qualitative.

La question de normes pour un aménagement écologique est d'autant plus pertinente que le territoire de Griffintown compte peu d'espaces verts. Avec le développement envisagé, l'objectif de 10 % d'espaces verts et de places publiques sera atteint, mais ces places publiques sont en grande partie des espaces minéralisés. L'exigence d'installer des toits verts et des surfaces réfléchissantes serait un apport bienvenu pour l'élaboration d'un milieu de vie vraiment écologique.

Des études effectuées par la DSP, l'Institut de santé publique du Québec et d'autres groupes à l'étranger démontrent clairement les excès de mortalité qui sont en lien avec des périodes de canicule. Dans un contexte de changement climatique, ces canicules deviendront plus fréquentes et plus sévères dans la région montréalaise.

Une étude réalisée par des géographes de l'Université de Montréal et de l'UQAM établit à 18 % le déclin de la superficie boisée à Montréal entre 1998 et 2005. Une telle tendance contribue à augmenter le phénomène des îlots de chaleur urbains dans la métropole. Le redéveloppement en profondeur d'un quartier représente une occasion privilégiée d'actualiser une volonté collective de contrer le phénomène des îlots de chaleur urbains. Le PPU de Griffintown pourrait innover en établissant des normes de construction environnementales qui, à long terme, entraîneront des gains nets aux plans économique et social.

Conclusion

La DSP accueille favorablement la volonté de requalifier une zone dégradée en visant à respecter les principes de développement durable. La densification de l'occupation résidentielle avec mixité d'usages et mixité sociale contribuerait à rendre la ville plus favorable à la santé, entre autres, par la facilitation du transport actif et collectif.

Des questions subsistent cependant sur la place réelle que pourront s'y faire les familles avec des enfants et sur la possibilité de limiter encore davantage la place de l'automobile. Le promoteur du projet *Griffintown* a maintes fois fait état de son intention d'écouter le milieu et de créer un milieu de vie à la fine pointe des exigences de développement durable. Comme ce projet se déploiera dans un espace balisé par le PPU, il serait important que le programme particulier d'urbanisme soit le plus clair et précis possible sur les conditions de réalisation. Le PPU pourrait alors guider les promoteurs dans la réalisation d'un environnement bâti favorable à la santé et au bien-être de la population qui y vit.

Recommandations

1. Assurer l'aménagement d'espaces adaptés aux besoins des familles, entre autres, par la taille des logements et par des aires de jeu pour enfants, conviviales et sécuritaires, à proximité des espaces résidentiels.
2. Assurer la pérennité de l'accessibilité économique du parc de logements abordables.
3. Préciser les critères d'attribution des usages à chaque zone et garantir la présence d'activités institutionnelles dont la nature et la localisation répondent aux besoins de la population et, en particulier, des familles.
4. Implanter des mesures d'apaisement de la circulation à l'échelle du quartier.
5. Resserrer la norme fixant le maximum de cases de stationnement par unité d'habitation.
6. Préciser les normes environnementales à respecter pour les constructions, notamment en compensant le déficit d'espaces verts au sol par le verdissement des toits.

BON DE COMMANDE

QUANTITÉ	TITRE DE LA PUBLICATION	PRIX UNITAIRE (tous frais inclus)	TOTAL
	Griffintown : Conjuguer santé et aménagement urbain	5 \$	

NUMÉRO D'ISBN

978-2-89494-646-6

Nom

Adresse

No	Rue	App.
Ville	Code postal	

Téléphone

Télécopieur

Les commandes sont payables *à l'avance* par chèque ou mandat-poste à l'ordre de la Direction de santé publique de Montréal

Veillez retourner votre bon de commande à :

Centre de documentation
Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3

Pour information : 514-528-2400, poste 3646

DIRECTION DE
SANTÉ PUBLIQUE

Votre partenaire
pour garder notre
monde en santé

1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
Téléphone : 514-528-2400
www.santepub-mtl.qc.ca

**Agence de la santé
et des services sociaux
de Montréal**

Québec 