



Namur-hippodrome : bâtissons un quartier accessible à toutes et à tous

Mémoire présenté par le comité Habitation d'Ex aequo, lors des consultations publiques sur le Plan directeur d'aménagement et de développement 2024 du futur Quartier Namur-Hippodrome

21 juin 2024



Présentation d'Ex aequo

Fondé en 1980, Ex aequo est un organisme montréalais qui se consacre à la promotion et à la défense des droits des personnes ayant une déficience motrice. Il promeut l'accessibilité universelle comme moyen de rendre possible l'inclusion sociale. Les différentes facettes de l'inclusion défendues par Ex aequo sont : le transport, la vie municipale, la santé et les services sociaux, l'habitation, la sécurité alimentaire et la parentalité.

La promotion et la défense des droits chez Ex aequo se réalisent par des activités par et pour les membres qui peuvent prendre différentes formes: information, formation, sensibilisation, représentation, concertation, mobilisation et revendication.

Ex aequo mène ses dossiers en concertation avec d'autres organismes de personnes ayant des limitations fonctionnelles. De plus, il représente l'ensemble de ces personnes auprès de plusieurs instances publiques. Sur les mobilisations plus larges, Ex aequo s'allie au grand communautaire et aux autres groupes de la société civile afin de porter des revendications au niveau local, régional et provincial.

Fondée sur une approche d'inclusion, l'accessibilité universelle permet à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population. Dans le domaine de l'habitation et de l'aménagement, cela signifie que les logements et les installations architecturales et urbanistiques sont pensés et construits de façon à ce que tous les membres de la société puissent y habiter et y réaliser des activités. Il est donc fondamental que les instances responsables du développement du quartier travaillent en concertation afin d'assurer le développement d'un quartier accessible pour toutes et tous, sans égard à l'âge ou aux capacités.

Introduction

Le développement du Quartier inclusif et résilient Namur-hippodrome est un enjeu qui préoccupe grandement les membres d'Ex aequo. Le développement de ce site vacant de plus de 46 hectares appartenant à la Ville est l'occasion rêvée de bâtir un quartier réellement inclusif et exemplaire au niveau de l'accessibilité universelle. Nous déplorons que les consultations publiques sur le Plan directeur d'aménagement et de développement de ce secteur soient si courtes et menées au pire moment de l'année pour les organismes communautaires. Tout comme les comités logements, nous sommes particulièrement sollicités en ce moment par des ménages, dont un des membres vit avec une ou des limitations fonctionnelles, n'arrivant pas à trouver un logement universellement accessible et abordable à l'approche du 1er juillet. Ce mémoire sera donc plus court que si les consultations avaient eu lieu à un autre moment de l'année.

Habitation

On sait que la prévalence de limitations fonctionnelles augmente drastiquement avec l'âge. Le taux d'incapacités atteint 57,2 % chez les Québécois et Québécoises de 65 ans et plus, et 84 % chez les aîné.e.s de 85 ans et plus¹. Sachant que 65 % de la croissance de la population se fera dans la tranche d'âge des 75 ans et plus d'ici 2041 dans la région de Montréal², il est certain que le nombre de personnes en attente d'un logement répondant à leurs besoins ou d'une adaptation de leur domicile, ainsi que les délais pour l'obtenir, exploseront si nous n'agissons pas maintenant pour anticiper la demande. Construire dès le départ des logements ayant une haute performance en matière d'accessibilité et d'adaptabilité permettrait de réduire énormément la complexité

¹ Institut de la statistique du Québec (ISQ), [Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 \(EQLAV\)](#), page 37.

² Communauté métropolitaine de Montréal (2022), [Portrait de l'habitation dans le Grand Montréal](#), Cahiers métropolitains, No 10, page 49.

et les coûts des travaux d'adaptations qui seront subventionnés par la Programme d'adaptation de domicile de Montréal (PADM) pour les décennies à venir.

Lorsque des personnes n'ont d'autre choix que de continuer à habiter un logement qui ne correspond plus à leurs besoins, elles sont davantage à risque de subir des blessures et contribuent, malgré elles, à une détérioration plus rapide de leurs logements, car elles doivent se débrouiller avec « les moyens du bord ». Selon l'Agence de la santé publique du Canada, « en 2018, le coût direct annuel des chutes ayant causé des blessures chez les aînés canadiens a été estimé à 5,6 milliards \$, soit plus du double du coût associé aux chutes chez les personnes âgées de 25 à 64 ans³ ». Ce montant était estimé à 2 milliards en 2014⁴. Dans ce rapport, nous apprenons également que le nombre de décès liés aux chutes chez les 65 ans et plus a constamment augmenté de 2009 et 2019, pour s'élever, cette année-là, à 5581 personnes (soit une moyenne de 15 décès par jour)⁵. Il est à noter que plus de la moitié de ces chutes (69 %) ont lieu au domicile des individus. Alors que le réseau de la santé peine à recruter et à conserver des employé.e.s, de nombreuses hospitalisations pourraient être évitées si les personnes concernées pouvaient vivre dans des environnements qui répondent à leurs besoins.

Les études démontrent qu'il est possible de construire des logements qui répondent aux besoins évolutifs de tous les ménages, peu importe l'âge, les capacités ou les spécificités culturelles et ce, sans coûts supplémentaires ou à un coût infime si les principes de la conception universelle (aussi appelée design universel) sont appliqués dès l'étape de la conception. Ainsi, le guide sur la conception universelle publié en 2022 par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) propose des manières de concevoir des logements et des aménagements extérieurs accessibles et abordables, et il indique que « les caractéristiques de la conception universelle n'entraînent pas ou peu de coûts supplémentaires »⁶.

³ AGENCE DE LA SANTÉ PUBLIQUE DU CANADA (2022), [Rapport de surveillance sur les chutes chez les aînés au Canada](#), page 7.

⁴ Gouvernement du Canada (2015), [Chutes chez les aînés au Canada](#).

⁵ Ibid., page 33.

⁶ Société canadienne d'hypothèques et de logements (2022), [Conception universelle. Un guide à l'intention des concepteurs, des constructeurs et des promoteurs d'immeubles à logements multiples](#), page 14.

La Régie du bâtiment du Québec estime également que la différence de coût entre un logement traditionnel et un logement ayant les mesures d'accessibilité et d'adaptabilité de base est inférieur à 1%⁷. Dans une construction neuve, si l'accessibilité est considérée dès le début de la conception, on estime que les coûts supplémentaires moyens, comparativement à la construction traditionnelle étaient, en 2017, de seulement 250 \$ pour un logement minimalement accessible et de 550 \$ pour un logement répondant aux mesures d'adaptabilité existant sur une base volontaire dans le code de construction du Québec. La très grande majorité des caractéristiques d'accessibilité entraînent des coûts nuls ou négligeables (100 \$ et moins) et certaines caractéristiques génèrent même des coûts moindres que la construction traditionnelle.

L'organisme Société Logique a évalué en 2024 que la différence de coût entre un 4 ½ traditionnel non-accessible et un logement équivalent ayant une très haute performance en matière d'accessibilité universelle était d'environ 8000 \$, si l'accessibilité était prise en compte dès la conception.

C'est pourquoi les membres d'Ex aequo considèrent que le développement du futur quartier Namur-Hippodrome est l'occasion de mettre en œuvre les recommandations de la défenseure fédérale du logement, qui « demande que toutes les nouvelles unités résidentielles construites au Canada répondent aux critères de la conception universelle⁸ » dans son Rapport annuel 2022-2023. La défenseure demande également d'« augmenter à 100 % le pourcentage d'unités entièrement accessibles exigé pour les nouvelles constructions afin de recevoir un financement fédéral⁹ » (annexe 1).

L'exemple de l'Australie, dont le gouvernement fédéral vient de rendre obligatoire des normes ambitieuses en matière d'accessibilité universelle dans son Code du bâtiment (en vigueur depuis octobre 2023) pour toutes les nouvelles habitations, montre que c'est possible¹⁰.

⁷ Régie du Bâtiment du Québec (2017), [Analyse d'impact réglementaire : Projet de règlement modifiant le Code de construction, chapitre 1, Bâtiment, visant l'accessibilité à l'intérieur des logements d'habitation](#), page 9.

⁸ Bureau du défenseur fédéral du logement (2023), [Plaidoyer pour un changement : la crise du logement au Canada](#), page 51.

⁹ *Ibid.*, page 58.

¹⁰ Australian Building Codes Board (2022), [Livable Housing Design Standard](#), 20 pages.

Selon Philip Rizcallah, le PDG de Normes d'accessibilité Canada, organisme ayant comme mandat de développer des normes et d'émettre des recommandations aux élu.e.s, 90 % des mesures permettant d'améliorer la performance en accessibilité universelle ont un coût nul ou négligeable.

Ce qui coûte le plus cher, c'est l'ascenseur, qui est de toute façon maintenant obligatoire pour tous les immeubles comportant plus de 3 étages ou 8 logements, ce qui sera le cas de tous les immeubles prévus par ce PDAD.

Normes d'accessibilité Canada et l'Association canadienne de normalisation (Groupe CSA) ont mis à jour, en janvier 2023, la norme [CSA B 652 : 23 - logement accessible](#) qui permet d'assurer une performance en accessibilité universelle allant au-delà de ce que prévoit le Code de construction du Québec.

Notons que cette approche est conforme aux orientations adoptées par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dans sa récente Politique métropolitaine d'habitation, qui précise que « la CMM considère d'une grande importance l'adoption de normes de construction plus inclusives et plus rigoureuses en matière d'accessibilité et d'adaptabilité des logements¹¹ ».

Nous vous invitons également à visionner ces courtes vidéos (moins de 2 minutes) qui montrent à quoi peuvent ressembler des logements conçus en fonction des principes de la conception universelle (ou design universel) :

- Expérience 303, Société Logique : https://www.youtube.com/watch?v=OGKqEb9bT_k
- The Daniels corporation : https://www.youtube.com/watch?v=OGKqEb9bT_k

Nous recommandons que toutes les nouvelles habitations construites sur le site Namur-Hippodrome respectent les critères contenus dans le guide sur la conception universelle 2022 de la SCHL et la norme CSA B 652 : 23 Logement accessible.

¹¹ Communauté métropolitaine de Montréal(2022), [Politique métropolitaine d'habitation](#), page 55.

Mentionnons également qu'il est primordial, pour que toutes personnes puissent y circuler, que la largeur de tous les corridors à l'extérieur des logements de tous les immeubles et sur tous les étages soient suffisants (minimum 1500 mm). Puisque les personnes en situation de handicap sont 3 fois plus nombreuses à souffrir d'insécurité alimentaire et que nous aimons bien jardiner nous aussi, il est essentiel que les mesures visant à faciliter l'agriculture urbaine soient universellement accessibles. Par exemple, nous voulons que les toits végétalisés soient desservis par l'ascenseur et qu'il y ait des bacs de jardinage surélevés, pour que les personnes utilisant des aides à la mobilité puissent également en profiter (les bacs de jardinage surélevés sont également appréciés par pas mal tout le monde, par exemple les nombreuses personnes ayant des maux de dos).

Aussi, nous soulignons l'importance que les balcons soient universellement accessibles (seuil minimal) et que tous les rez-de-chaussée soient de plain pied. Considérant les nuisances auditives qu'occasionne la haute densité de la circulation automobile dans ce secteur, nous recommandons également de s'assurer que le niveau d'insonorisation de tous les logements qui y seront construits soit très élevé.

Accessibilité des commerces et services de proximité

Les membres du comité Montréal accessible d'Ex aequo ont rencontré l'architecte mandaté par le Comité exécutif de la Ville pour proposer des modifications au Règlement municipal afin de faciliter la mise en accessibilité des bâtiments commerciaux existants. Nous lui avons par la suite transmis nos recommandations, parmi lesquelles nous demandions également que le nouveau règlement contienne l'obligation que tous les nouveaux bâtiments commerciaux ou offrant des services de proximité, y compris ceux de 300 m² et moins, soient universellement accessibles.

À l'heure actuelle, l'obligation d'accessibilité ne vise que les nouveaux commerces de 300 m² et plus. Cette situation fait en sorte que la plupart des petits commerces et services de proximité nouvellement construits ne sont pas accessibles. Par conséquent,

les personnes utilisant une aide à la mobilité sont forcées de parcourir de grandes distances pour, par exemple, aller chez un.e dentiste, au salon de coiffure, amener leurs enfants à la garderie ou simplement aller s'acheter une pinte de lait. Bien souvent, ces déplacements doivent se faire en utilisant le service de transport adapté, qui est rigide et ne permet aucune spontanéité, ou un autre mode de déplacement motorisé. Dans l'optique de développement d'un Quartier inclusif et résilient, tous les nouveaux commerces et services de proximité construits sur le site devraient être universellement accessibles, pour que toutes les personnes à mobilité réduite puissent y accéder. Cela permettrait non seulement aux personnes en situation de handicap, mais également aux personnes âgées utilisant un déambulateur ou aux familles ayant des enfants en poussette d'y accéder facilement, par exemple en temps de grand froid.

Nous recommandons que tous les nouveaux commerces et services de proximité construits sur le site soient universellement accessibles.

Abordabilité des logements et des locaux commerciaux

Nous soutenons la demande des organismes du quartier de construire au moins 4800 logements sociaux et communautaires sur le site de l'ancien hippodrome dont au moins 60 % soient accompagnés d'une subvention permettant aux ménages à faibles revenus de payer un loyer correspondant à 25 % de leurs revenus au maximum.

Nous recommandons de construire au moins 4800 logements sociaux et communautaires sur le site de l'ancien hippodrome, dont au moins 60 % soient accompagnés d'une subvention au logement.

Nous croyons que pour combattre la crise du logement et l'explosion du prix des loyers, il est nécessaire d'accélérer le développement du secteur hors-marché et à l'abri de la spéculation, dans l'optique d'atteindre au moins 20 % de logements sociaux et communautaires à Montréal. La création d'une fiducie foncière d'utilité sociale est, selon nous, la meilleure manière d'y parvenir.

Actuellement à Montréal, de plus en plus de locaux commerciaux sont acquis par de gros propriétaires immobiliers, ce qui a un impact sur le prix des loyers. Nous croyons qu'une telle fiducie pourrait s'assurer de maintenir ces locaux abordables à long terme et permettre aux citoyennes et citoyens du quartier d'y opérer des commerces de quartier.

Nous recommandons la création d'une fiducie foncière d'utilité sociale ayant comme mandat d'assurer l'abordabilité à perpétuité des logements et locaux commerciaux qui seront construits sur le site de l'ancien hippodrome.

Une telle fiducie pourrait également permettre d'empêcher que des logements soient utilisés pour de la location à court terme style Airbnb, au détriment de la population du quartier.

Au niveau de la gouvernance, nous souhaitons que le développement de ce quartier soit réalisé en concertation avec les organismes présents dans le quartier. Nous soutenons donc la demande de créer un Bureau de projet partagé.

Pour une mobilité active qui soit inclusive

Depuis les six dernières années, la Ville de Montréal a apporté de nombreux changements à l'aménagement et à l'utilisation de l'espace public. En effet, on a pu assister à un développement substantiel du réseau de pistes cyclables et voir apparaître davantage de rues piétonnes pendant la période estivale.

Nous comprenons que toutes ces mesures ont entre autres pour but de favoriser les modes de déplacements actifs au détriment de la voiture solo. Ainsi, la Ville contribue concrètement à diminuer les gaz à effet de serre et nous devons nous en réjouir. Malheureusement, certains projets ne tiennent pas compte des besoins de l'ensemble des usagères et usagers de l'espace public. À la suite de la réception de multiples plaintes, l'ombudsman a, en mai 2020, émis un avis soulignant l'importance de tenir compte des besoins de l'ensemble des usagers de l'espace public¹² (annexe 2).

¹² Ombudsman de Montréal, [Rapport concernant des aménagements urbains réalisés en 2020: Mobilité pour tous à Montréal en temps de crise et après](#), 85 pages.

Non seulement ces nouveaux aménagements présentent souvent des lacunes au niveau de la sécurité des personnes en situation de handicap, mais ils occasionnent également des difficultés d'accès au réseau régulier du transport en commun et posent d'importants défis dans la livraison du service du transport adapté. À titre d'exemple, depuis l'aménagement de la piste cyclable du Réseau express vélo (REV) sur la rue Saint-Denis, les arrêts d'autobus de la ligne 30 sont plus difficilement accessibles aux personnes utilisant un fauteuil roulant ou ayant une déficience visuelle. Toujours sur la rue Saint-Denis, il est maintenant impossible pour le transport adapté d'embarquer ou de débarquer un usager à la porte d'un commerce se trouvant le long du parcours de cette piste cyclable. Le transport adapté rencontre aussi cette difficulté lorsqu'un usager veut se rendre dans un commerce longeant une rue piétonne.

Pourtant, différents organismes spécialisés dans une diversité de types de limitations fonctionnelles (dont Ex aequo), ont élaboré en concertation des fiches techniques et des solutions au sein du Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU) du Service de l'urbanisme et de la mobilité. Nous déplorons que, malgré tout le travail effectué pour élaborer ces fiches techniques, ces outils ne sont pas toujours utilisés ou utilisés en partie seulement dans de nombreux nouveaux aménagements.

Le choix du type de chaussée est également primordial. Certains aménagements récents rendent difficile la circulation pour une personne utilisant une aide à la mobilité en raison du type de chaussée ou encore occasionnent des maux de dos. Soulignons également qu'un des obstacles à la mobilité active pour les personnes utilisant une aide à la mobilité est le manque d'entretien des bâteaux-pavés, ce qui rend difficile et douloureux de monter ou descendre d'un trottoir. Nous demandons donc également la mise en place d'un programme d'entretien des bâteaux-pavés.

Nous recommandons que des solutions soient pensées dès le départ pour tous les nouveaux projets visant à faciliter la mobilité active afin d'éviter que les problèmes d'accessibilité susmentionnés ne se reproduisent. Nous recommandons également que les solutions élaborées par le CCAU soient systématiquement appliquées.

Places de stationnement

Nous ne sommes pas contre l'idée de mutualiser les places de stationnement par unité de voisinage. Toutefois, il est nécessaire de prévoir des places de stationnement pour personnes handicapées à proximité de chaque immeuble d'habitation ou local accueillant le public. En effet, les unités de voisinages prévues sont très vastes, en particulier Hippodrome nord et Hippodrome sud. Pour les personnes utilisant des aides à la mobilité, il n'est pas toujours possible de franchir plusieurs centaines de mètres pour accéder à un stationnement. Pensons notamment aux personnes utilisant des béquilles en raison d'une blessure, aux personnes âgées utilisant un déambulateur ou une canne, ou encore aux personnes utilisant un fauteuil manuel. Il est encore plus compliqué et dangereux de se déplacer sur une aussi longue distance en hiver ou lors de pluies abondantes. Nous considérons également que cette situation est problématique pour les familles utilisant une poussette : imaginons une personne devant se déplacer à partir ou en direction du stationnement mutualisé avec trois enfants, dont un en poussette, en pleine tempête de neige !

Également, nous savons que le réseau de la Santé opère actuellement un virage pour privilégier le Soutien à domicile, au lieu de recourir à l'hospitalisation ou l'institutionnalisation. Avec le vieillissement de la population, de plus en plus de personnes reçoivent des soins à leur domicile. Nos membres nous mentionnent que, dans plusieurs quartiers de Montréal, les personnes qui viennent leur offrir des soins n'ont d'autres choix que de stationner dans des zones interdites et se dépêchent à donner les soins pour éviter de recevoir une contravention. Ces situations ont un impact sur la qualité des soins que les personnes reçoivent et la sécurité des personnes qui

reçoivent ou donnent des soins. S'il n'y a qu'un stationnement par unité de voisinage, les travailleuses et travailleurs offrant du Soutien à domicile perdront donc énormément de temps pour se rendre à leur véhicule. Les places de stationnement situées près de chaque immeuble pourraient donc également être utilisées par les personnes venant donner des soins.

Nous recommandons que la mutualisation des stationnements à un seul endroit par unité de voisinage n'empêche pas l'aménagement de stationnements pour les personnes handicapées, les personnes offrant du soutien à domicile et les familles avec poussette à proximité de chaque immeuble.

Transport adapté

Le QNH réduira l'utilisation de l'auto solo. Mais toutes les autos ne sont pas employées de cette façon. De fait, le transport adapté (TA), dont la grande majorité des déplacements sont assurés par des taxis (berlines et des minivans), est un mode de transport collectif qui offre un service de porte à porte.

La priorité donnée à la mobilité durable ne doit pas exclure les personnes à mobilité réduite. Autrement dit, il ne faut pas se contenter d'aménager des réseaux piétonniers sans obstacles, il faut aussi garantir l'accès véhiculaire, non seulement pour les taxis, mais aussi pour les minibus du transport adapté. Il faut se garder d'ancrer l'exclusion dans la conception du quartier en le réservant aux personnes favorisées par les options de mobilité douce (marche, vélo) au détriment des personnes à mobilité réduite.

Certes, les rues partagées permettront au TA de déposer et de ramasser les personnes aux adresses demandées. Ce seront « des aménagements permettant un usage accessible, équitable et inclusif pour l'ensemble de la population, de jour comme de soir, et en toutes saisons ». Cependant, il faut reconnaître que les débarcadères pour les personnes à mobilité réduite ne sont pas des « besoins ponctuels », contrairement à ce qu'indique le PDAD. Ce sont des nécessités structurelles qui doivent faire partie de la vision d'un quartier inclusif et favorisant la mixité sociale et générationnelle.

Nous recommandons de reconnaître explicitement l'importance de garantir l'accès véhiculaire et d'aménager un nombre suffisant de débarcadères pour le transport adapté dans ce nouveau quartier.

Métro

La station Namur n'est pas accessible universellement. C'est une des 41 stations (sur 68) qui ne sont pas encore pourvues d'ascenseurs. Par conséquent, il ne faut pas se contenter d'« [a]méliorer l'accessibilité à la station de métro Namur par la création de liens actifs directs ». Il est impératif de la rendre accessible universellement, et ce, dès le début du projet.

La station De la Savane voisine offre un bon exemple de ce qu'il ne faut surtout pas faire. Située dans le secteur du Triangle, qui accueille un nouveau milieu de vie depuis un certain temps déjà et est reliée par une passerelle au nouveau quartier Royalmount (dont la première phase va ouvrir cet été), elle n'est toujours pas accessible universellement par ascenseur. Les nombreuses familles et personnes handicapées qui résident dans le Triangle pâtissent de cette situation. Il faut absolument éviter de répéter cette erreur dans le QNH avec la station Namur. L'absence d'accessibilité de cette station enverra un message on ne peut plus clair : les personnes handicapées et à mobilité réduite ne sont pas les bienvenues dans ce ghetto réservé aux personnes non handicapées. À l'heure actuelle, la discrimination est toujours inscrite dans le PDAD pour ce qui est du transport collectif, ce qui n'est évidemment pas souhaitable.

Le manque d'appétit du gouvernement du Québec actuel pour le financement des ascenseurs n'est pas conjoncturel, mais bel et bien structurel, comme l'indique la lenteur de la mise en accessibilité du réseau depuis bientôt 20 ans. Cette réticence systémique ne doit pas limiter la vision qui sera formulée dans le PDAD. Il faut au contraire souligner à gros traits la nécessité absolue de financer l'installation d'ascenseurs dans le métro. Faute de quoi le gouvernement se rendra coupable de la création d'un nouveau quartier marqué au sceau de l'exclusion, ce qui serait bien évidemment inacceptable.

Nous recommandons de garantir l'accessibilité universelle de la station de métro Namur par l'installation d'ascenseurs dès le début du développement du QNH.

Tramway

Dans l'optique que soit aménagée une ligne de tramway sur la rue Jean-Talon qui se connectera au REM, nous croyons qu'il faut éviter de reproduire les erreurs qui furent commises dans l'aménagement des premières stations du REM. L'accessibilité universelle des aménagements liés au tramway doit être pensée dès le départ, notamment pour la connexion avec les futures stations du REM. Il devra être possible facilement, sans devoir effectuer un énorme détour par l'extérieur, de passer du tramway au REM.

Nous recommandons de garantir l'accessibilité universelle du tramway et de la connexion avec le REM dès la conception du projet

Recouvrement de l'autoroute

Le PDAD reconnaît que « la présence de l'autoroute, aménagée en tranchée, des boulevards Décarie et des voies ferroviaires constitue des sources de nuisances importantes (bruit, vibrations, poussières, pollution de l'air) pour la création d'un nouveau milieu de vie ». Ces « infrastructures de transport ferroviaire et autoroutière constituent des contraintes anthropiques dont l'utilisation entraîne des impacts considérables sur la santé et le bien-être de la population dans le secteur » en raison, notamment, de « l'émanation de gaz et de particules ».

De fait, l'autoroute Décarie est une énorme source de pollution atmosphérique et acoustique ainsi qu'un îlot de chaleur monumental. Dans l'état actuel du PDAD, elle nuira donc considérablement à la santé et au bien-être de la population du QNH.

On sait notamment que vivre près d'une autoroute augmente le risque de maladies comme l'alzheimer, la sclérose en plaques et la maladie de Parkinson¹³. On sait également que les « gens qui vivent près d'une autoroute achalandée courent plus de risques de souffrir d'asthme, de bronchite chronique, de maladies cardiovasculaires ou d'un cancer du sein », et qu'« à moins de 200 mètres d'une autoroute achalandée », ils « sont exposés à un plus haut niveau de polluants atmosphériques¹⁴ ». Les « conséquences néfastes de ces polluants » affectent particulièrement les « personnes âgées, les femmes et les enfants¹⁵ ».

Les maladies graves et chroniques susmentionnées sont potentiellement handicapantes. Par conséquent, la vision du PDAD, selon laquelle le QNH est un milieu de vie « favorisant la santé et le bien-être » manque de crédibilité. Le recouvrement de l'autoroute entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys est loin d'être suffisant pour favoriser la santé et le bien-être de la population.

La mise en place de mesures de mitigation comme la plantation d'arbres dans les talus de l'autoroute Décarie et l'ajout de bacs de plantation sur les ponts d'étagement risque de ne pas suffire à contrer l'énorme production de polluants en provenance de l'autoroute. Il serait tout aussi vain de se contenter de « stratégies architecturales et techniques » telles qu'« optimiser la performance des équipements de ventilation et de filtration de l'air » à proximité d'un des axes les plus achalandés au pays. De telles mesures ne suffiront pas à « assurer une bonne qualité des milieux de vie ». Et d'ailleurs, pourquoi se contenter d'une « bonne » qualité ? C'est manquer d'ambition, pour un quartier dont la transformation se veut « exemplaire ».

Une des « innovations en matière d'écologie urbaine, d'aménagement, d'architecture [...] au coeur du déploiement de ce nouveau milieu de vie à échelle humaine » consisterait à recouvrir l'autoroute entre les rues Paré et David-Lewis, soit sur toute la longueur du projet, et non pas uniquement entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys. Ce recouvrement ajouterait aussi une superficie équivalant à plusieurs terrains

¹³ « Vivre près d'une autoroute augmenterait le risque de maladies comme l'alzheimer », Radio-Canada, 24 janvier 2020.

¹⁴ « Acheter près d'une autoroute: un pensez-y-bien », Protégez-vous, 5 septembre 2012.

¹⁵ Ibid.

de football qui pourrait être consacrée à divers usages, dont la construction de logements ou, pourquoi pas, d'un gigantesque parc linéaire qui contribuerait à la santé et au bien-être de la population de CDN-NDG.

Nous recommandons de recouvrir l'autoroute entre les rues Paré et David-Lewis pour limiter le plus possible les impacts néfastes de la pollution engendrée par cette infrastructure de transport majeure sur la santé et le bien-être de la population de ce nouveau quartier.

CONCLUSION

Le développement du Quartier Hippodrome-Namur offre une occasion unique de créer un quartier véritablement inclusif, quelles que soient les capacités de ses résidentes et résidents, en garantissant l'accessibilité universelle de l'ensemble de ses logements, infrastructures et moyens de transport. Qui plus est, ce projet offre la possibilité d'agir en amont pour protéger la santé et le bien-être de sa future population dans un environnement hostile. Pour y parvenir, le PDAD doit tenir compte, entre autres, des préoccupations exprimées et des solutions exposées dans le présent mémoire.

Nous saluons la préoccupation maintes fois exprimée dans le PDAD de faciliter l'accessibilité à pied ou en vélo aux infrastructures, tel le métro Namur. Pour les personnes utilisant des aides à la mobilité, ce ne sera pas très utile tant que le métro Namur ne sera pas desservi par des ascenseurs. Si l'accessibilité à pied ou à vélo est mainte fois nommée dans le document, nous déplorons que le terme « accessibilité universelle » ne s'y trouve qu'une seule fois dans un texte ayant 116 pages. Nous espérons que cette situation sera corrigée dans la version finale du PDAD, dans le but de s'assurer que ce futur quartier soit accessible à toutes et à tous et réellement inclusif.

Résumé des recommandations

- Nous recommandons que toutes les nouvelles habitations construites sur le site Namur–Hippodrome respectent les critères contenus dans le guide sur la conception universelle 2022 de la SCHL et la norme CSA B 652 - 23 Logement accessible.
- Nous recommandons que tous les nouveaux commerces et services de proximité construits sur le site soient universellement accessibles.
- Nous recommandons de construire au moins 4800 logements sociaux et communautaires sur le site de l'ancien hippodrome dont au moins 60 % soient accompagnés d'une subvention au logement.
- Nous recommandons de créer une fiducie foncière d'utilité sociale ayant comme mandat d'assurer l'abordabilité à perpétuité des logements et locaux commerciaux qui seront construits sur le site de l'ancien hippodrome.
- Nous recommandons que des solutions soient pensées dès le départ pour tous les nouveaux projets visant à faciliter la mobilité active afin d'éviter que les problèmes d'accessibilité susmentionnés ne se reproduisent. Nous recommandons également que les solutions élaborées par le CCAU soient systématiquement appliquées.
- Nous recommandons que la mutualisation des stationnements à un seul endroit par unité de voisinage n'empêche pas l'aménagement de stationnements pour personnes handicapées, les personnes offrant du soutien à domicile et pour familles avec poussette à proximité de chaque immeuble.
- Nous recommandons de reconnaître explicitement l'importance de garantir l'accès véhiculaire et d'aménager un nombre suffisant de débarcadères pour le transport adapté dans ce nouveau quartier.
- Nous recommandons de garantir l'accessibilité universelle de la station de métro Namur par l'installation d'ascenseurs dès le début du développement du QNH.

- Nous recommandons de garantir l'accessibilité universelle du tramway et de la connexion avec le REM dès la conception du projet.
- Nous recommandons de recouvrir l'autoroute entre la rue Paré et la rue David-Lewis pour limiter le plus possible les impacts néfastes de la pollution engendrée par cette infrastructure de transport majeure sur la santé et le bien-être de la population de ce nouveau quartier.

Annexe 1

Recommandations en matière d'accessibilité de la défenseur fédérale du logement

Recommandations VIII – Accessibilité

1. La défenseure fédérale du logement recommande que toutes les nouvelles unités de logement qui bénéficient d'un financement public ou des mesures incitatives répondent aux critères minimaux de visitabilité (entrée de plain-pied, portes et couloirs plus larges et toilettes accessibles aux fauteuils roulants à l'étage d'entrée).

2. La défenseure fédérale du logement demande que toutes les nouvelles unités résidentielles construites au Canada répondent aux critères de la conception universelle ainsi qu'aux exigences minimales du code du bâtiment en matière de conversion de l'accessibilité, afin de permettre des rénovations futures plus faciles, moins complexes sur le plan structurel, moins coûteuses et moins perturbatrices en matière d'accessibilité.

3. La défenseure fédérale du logement demande que les provinces et les territoires adoptent la norme d'accessibilité des logements, en veillant à ce que les normes d'accessibilité soient légalement applicables dans le but d'éliminer et de prévenir les obstacles dans l'environnement bâti pour les personnes en situation de handicap et toutes les personnes qui l'utilisent

Recommandations IX – Personnes en situation de handicap

1. En priorité, élargir les mesures sociales et financières dédiées aux personnes en situation de handicap, ainsi que les logements supervisés, en reconnaissance de leurs besoins uniques et pour garantir qu'elles puissent conserver leur dignité et leur indépendance. Ces mesures doivent être inclusives et permettre aux personnes de

maintenir une qualité de vie équivalente à celle des personnes en situation de non handicap. Elles doivent être plus accessibles géographiquement, y compris dans les communautés éloignées et nordiques. Les mesures doivent également tenir compte de l'inflation et des taux d'intérêt.

2. Mettre en place des mesures urgentes pour garantir un logement adéquat aux personnes en situation de handicap. Un logement adéquat est défini comme un logement visitable, sécuritaire, accessible, habitable, culturellement adéquat et abordable. Les mesures à prendre devraient inclure l'élaboration d'une politique publique pour faire face à l'augmentation du coût du logement, y compris, mais sans s'y limiter, la mise en œuvre d'un plafonnement des loyers et l'introduction d'un plus grand nombre de logements hors marché. Toute nouvelle politique devrait être élaborée en collaboration avec des personnes en situation de handicap ayant des expériences de vie diverses et intersectionnelles ainsi que les personnes qui les représentent.

3. Augmenter à 100 % le pourcentage d'unités entièrement accessibles exigé pour les nouvelles constructions afin de recevoir un financement fédéral.

4. Développer une stratégie de logement coordonnée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux afin de déterminer clairement qui est ou n'est pas responsable de fournir des solutions de logement aux personnes en situation de handicap. Les objectifs de la Stratégie nationale sur le logement et de la Loi sur la stratégie nationale sur le logement exigent un effort de collaboration entre les ministères et les administrations afin de répondre adéquatement aux besoins des populations vulnérables, y compris les personnes en situation de handicap. La confusion des compétences ne devrait jamais entraîner la précarité du logement pour les personnes en situation de handicap.

5. Mettre en œuvre une stratégie claire et un calendrier précis pour la désinstitutionalisation des personnes en situation de handicap, y compris celles qui sont criminalisées et placées dans des établissements inappropriés tels que les hôpitaux, les maisons de retraite ou de soins infirmiers et d'autres établissements de soins de longue durée, en raison d'un manque de services et de soutiens communautaires adéquats. La stratégie de désinstitutionalisation devrait inclure un cadre dirigé par les personnes en

situation de handicap afin de garantir un logement sécuritaire, accessible et abordable dans la communauté, par le biais de logements publics ou d'une allocation de logement, pour les personnes qui quittent les institutions.

Annexe 2

Recommandations en matière d'accessibilité de l'Ombudsman de Montréal dans son Rapport concernant des aménagements urbains réalisés en 2020

Recommandation 5 Sécurité – Aménagements futurs

Dans le cas d'un projet comme les VAS, la Ville de Montréal doit :

- a) Analyser et considérer tous les éléments de préoccupations en matière de sécurité énumérés dans ce rapport (Section 4.4 et LC, par. 30-44).
- b) Tenir compte des évaluations post mortem du projet des VAS, réalisées à l'interne et au sein des autres entités concernées, tels le SIM, le SPVM et la STM (LC, par. 36).
- c) Accorder suffisamment de temps aux entités responsables pour effectuer les vérifications préalables à l'implantation du projet (LC, par. 30).

Recommandation 7 Accessibilité universelle (en général) – Aménagements futurs

Dans le cas d'un projet comme les VAS, la Ville de Montréal doit :

- a) Tenir compte des enjeux d'accessibilité universelle liés aux aménagements cyclables bordant des trottoirs (LC, par. 56).
- b) Tenir compte des observations et des recommandations de l'organisme Société Logique.
- c) Consulter en amont des organismes spécialisés en matière d'accessibilité (LC, par. 57).
- d) Consulter au préalable les établissements touchés par les aménagements, qui desservent une clientèle aux besoins particuliers (LC, par. 6, 56-57).

Recommandation 8 Accessibilité universelle (espaces de stationnement réservés et débarcadères) – Aménagements futurs

Dans le cas d'un projet comme les VAS, la Ville de Montréal doit :

a) Disposer en tout temps de plans clairs et mis à jour régulièrement qui illustrent l'emplacement des espaces de stationnement réservés, des débarcadères, et de tout autre aménagement pouvant affecter l'accessibilité universelle (LC, par 10 et 56).

b) Consulter en amont, les bénéficiaires des espaces réservés et les établissements desservant des citoyennes et des citoyens qui requièrent des aménagements accessibles universellement.

Recommandation 9 Accessibilité universelle (transport en commun) – Aménagements futurs

Dans le cas d'un projet comme les VAS, la Ville de Montréal doit :

a) Tenir compte des impacts concernant le transport en commun et son accessibilité universelle, avant d'amorcer le projet (Section 4.5.1.1, LC, par. 56).

b) Impliquer en amont la STM et lui donner des délais suffisants pour lui permettre de soumettre ses commentaires et de s'ajuster en conséquence (LC, par. 7 et 56).

c) S'assurer que chaque arrêt d'autobus qui est accessible universellement le demeure (LC, par. 56).

d) Advenant la reconduction des projets de l'avenue du Mont-Royal et/ou de la rue Rachel, s'assurer que les impacts causés par le déroutement des trajets d'autobus soient palliés par une ou des alternatives adéquates.

Recommandation 10 Accessibilité universelle – REV

L'OdM recommande à la Ville de Montréal de tenir compte de l'ensemble des observations contenues dans la section 4.5 du présent rapport pour l'ensemble du projet du REV.