

Direction régionale de santé publique

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 14 août 2017

Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
Service Québec 511
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Objet : Consultation sur la politique de mobilité durable

Madame,
Monsieur,

Dans le cadre de la consultation sur la politique de mobilité durable, je vous transmets nos principales recommandations afin de contribuer à l'adoption de politiques québécoises permettant l'amélioration de la mobilité pour tous.

L'environnement bâti, incluant les infrastructures de transport, constitue un déterminant important de la santé et du bien-être de la population. La mobilité des personnes et des biens est une condition nécessaire à la vitalité économique et sociale d'une ville. Cependant, la façon dont on répond aux besoins de mobilité peut avoir des impacts sur la santé et le bien-être. Les actions visant la mobilité durable (c.-à-d. la mobilité réfléchie afin de maintenir l'intégrité de l'environnement, assurer l'équité sociale en plus d'avoir pour but l'efficacité économique) devraient viser à amoindrir les impacts négatifs et à maximiser les effets positifs du transport.

Les impacts négatifs d'un système de transport axé sur l'automobile ne peuvent plus être ignorés : traumatismes engendrés par les collisions, morbidité et mortalité cardiorespiratoires causées par l'émission de polluants, perturbation du sommeil et gêne occasionnée par le bruit, l'épidémie d'obésité, d'hypertension et d'autres maladies cardiovasculaires provoquée en partie par une population qui a délaissé le transport actif, entre autres.

En vertu des mandats que lui confie le législateur, la Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) doit faire l'évaluation de l'état de santé de la population et de ses déterminants et suggérer des pistes d'action pour l'améliorer. La DRSP a publié plusieurs rapports et mémoires démontrant l'ampleur des problèmes de santé publique liés au système de transport. Dès 2006, son rapport annuel intégrait les différents problèmes de santé publique associés au système de transport.

Parmi l'ensemble des rapports, recherches et avis publiés par la DRSP au cours des années, les consultations publiques ont été des opportunités de présenter les stratégies préventives et de formuler des recommandations appropriées pour améliorer la santé de la population. L'annexe à ce document comprend une liste non exhaustive de mémoires déposés dans le cadre de consultations sur le transport et l'aménagement du territoire. Pour chacun de ces mémoires, nous avons sélectionné quelques recommandations spécifiques permettant d'illustrer la cohérence et la complémentarité des interventions possibles à différentes échelles.

Au cours des dernières années, plusieurs audiences publiques portant sur des projets majeurs d'infrastructures (ex. : A25, Turcot, A19, REM) ont permis d'illustrer le fossé existant entre l'objectif de mobilité durable et les pratiques actuelles.

Les recommandations de la DRSP s'inscrivent dans une approche environnementale visant à réduire les problèmes de santé publique liés à l'usage de l'automobile pour l'ensemble de la population.

À l'échelle de la ville et de la région métropolitaine, les stratégies proposées visent à consolider les zones urbaines existantes, afin de favoriser la densité et la diversité des usages du territoire. Conséquemment, elles visent aussi à cesser l'expansion des infrastructures dédiées à l'automobile dans le but de réallouer l'espace et les ressources financières attribuées au transport routier en faveur des transports actifs et collectifs. À l'échelle des quartiers et des rues, les stratégies proposées visent à améliorer les conditions de marche et d'accès aux transports collectifs, à développer un réseau de pistes cyclables, à réduire la vitesse des véhicules par des aménagements appropriés.

La DRSP offre sa collaboration aux différentes instances gouvernementales québécoises afin d'inscrire la santé de la population dans une perspective globale de mobilité.

Veillez recevoir, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le directeur régional de santé publique,



Richard Massé, M.D.

RM/cjb

p. j. Annexe - Recommandations sur la politique de mobilité durable

Recommandations sur la politique de mobilité durable - Annexe

Ce document présente une synthèse des principaux messages transmis par la DRSP de Montréal lors des audiences publiques suivantes. Il n'inclut pas tous les rapports ni toutes les recommandations. Nous avons sélectionné quelques éléments spécifiques permettant d'illustrer la cohérence et la complémentarité des interventions possibles à différentes échelles.

Impacts sur la santé publique du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa (2005)

(Bureau des audiences publiques sur l'environnement; BAPE)

- Évaluer l'impact prévisible du prolongement de l'autoroute sur l'augmentation du nombre de déplacements en automobile dans la région;
- Développer des alternatives pour diminuer le problème de congestion.

Charte du piéton (2006)

(Commission sur la mise en valeur du patrimoine, l'aménagement urbain et le transport collectif; ville de Montréal)

- Placer la sécurité et le bien-être des piétons à la base de toute l'organisation de la mobilité urbaine;
- Prioriser les types d'intervention en fonction de leur efficacité : aménagements physiques d'abord, mesures réglementaires avec surveillance et, ensuite, campagnes d'éducation/sensibilisation en troisième lieu.

Projet de révision du réseau artériel (2007)

(Commission permanente sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement; ville de Montréal)

- Considérer que les artères montréalaises sont habitées et qu'on y retrouve des écoles, des garderies, des hôpitaux, des centres pour personnes âgées, etc.;
- Sur les artères, il faudrait réaliser des aménagements plus sécuritaires et favoriser le transport collectif.

Plan transport de Montréal (2007)

(Mémoire présenté à la Commission de l'agglomération montréalaise sur l'environnement, le transport et les infrastructures)

- Introduire des mesures dissuasives pour réduire le volume de circulation automobile;

- Implanter sans délai les mesures offrant le meilleur rapport coût-bénéfice pour améliorer le service de transport en commun;
- Soutenir la création d'un observatoire de la mobilité.

Pour une approche globale de la sécurité routière (2007)

(Projets de loi n° 42, n° 55; Commission des transports et de l'environnement, Assemblée nationale du Québec)

- Que le ministère des Transports du Québec et les autres gestionnaires de réseaux cessent d'accroître la capacité du réseau routier et assurent une plus grande part des investissements et de l'espace public aux autres modes de transport;
- Déployer des mesures d'apaisement de la circulation à l'échelle des quartiers, en priorisant les secteurs résidentiels touchés par la circulation de transit, et que ces mesures soient systématiquement intégrées à tout projet de réfection routière.

Moderniser la mobilité (2008)

(Consultations publiques sur le Projet de modernisation de la rue Notre-Dame – volet intégration urbaine)

- Assurer la mobilité autrement qu'en automobile;
- Revoir le projet afin de maintenir à 4 voies la capacité routière, de réduire la compétitivité de l'automobile et d'organiser un service de transports collectifs avec une voie réservée permanente en site propre.

Mémoire sur le projet de reconstruction du complexe Turcot (2009)

(Bureau des audiences publiques sur l'environnement; BAPE)

- Implanter dès maintenant les divers projets de transport en commun planifiés, afin de diminuer le volume de la circulation en automobile et d'améliorer la mobilité et la santé de la population montréalaise;
- Le projet de reconstruction du complexe Turcot doit être défini en fonction de recréer une trame urbaine dans le corridor est-ouest. Cela impliquerait de remplacer les structures autoroutières actuelles dans l'axe est-ouest par un réseau d'artères et de rues favorisant le transport en commun et le transport actif.

Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 ? – volet transport (2009)

(Commission des transports et de l'environnement – Consultation particulière et auditions publiques)

- Réduire significativement les distances globales parcourues en véhicule;
- Consolider les zones urbaines existantes, afin de favoriser la densité et la diversité des usages du territoire.

Vélo et partage du réseau routier (2011)

(Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal)

- Améliorer quantitativement et qualitativement le réseau cyclable en s'inspirant des meilleures pratiques (étendue et connectivité du réseau, qualité des aménagements) et en privilégiant le développement de pistes cyclables, c'est-à-dire de voies physiquement séparées de la circulation automobile;
- Réduire le risque de collisions et de blessures par des mesures d'apaisement de la circulation à l'échelle des quartiers, par l'instauration de mesures de prévention aux intersections ainsi que par une réduction des volumes de circulation automobile à Montréal.

Vers une planification métropolitaine du territoire pour des communautés en santé (2011)

(Mémoire sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement durable de la Communauté métropolitaine de Montréal)

- Hausser les seuils minimaux de densité, dans les aires TOD et hors TOD;
- Miser principalement sur le transport actif et le transport collectif pour la consolidation des grands pôles économiques métropolitains.

La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers (2013)

(Commission permanente sur le transport et les travaux publics; ville de Montréal)

- Prioriser les rues à fort volume de circulation automobile et piétonnière;
- Intégrer la protection des piétons dans les projets courants de réfection.

Présentation du Directeur de santé publique de Montréal aux audiences publiques concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et Bois-des-Filions (2014)

(Bureau des audiences publiques sur l'environnement; BAPE)

- Privilégier un scénario de boulevard plutôt qu'une autoroute en milieu urbain;
- Axer le développement urbain sur des projets structurants de transports collectifs.

GES, transport et santé publique (2016)

(Office de consultation publique de Montréal sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles)

- Prioriser les stratégies et interventions permettant de réduire à la fois les GES et les problèmes de santé publique;
- Réduire la place dévolue à l'automobile, en particulier dans les quartiers centraux montréalais;
- Réallouer l'espace et les ressources financières attribués au transport routier en faveur des transports actifs et collectifs.

Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif (2016)

(Bureau des audiences publiques sur l'environnement; BAPE)

Conditions requises afin qu'un projet de transport collectif engendre des bénéfices pour la santé de la population :

- Réduction de la place allouée à l'automobile et des volumes actuels de circulation motorisée;
- Augmentation significative de l'usage des transports actifs et collectifs dans la population;
- Intégration dans des quartiers denses, compacts, dotés de services de proximité, ayant une mixité des fonctions urbaines, avec aménagements sécuritaires, conviviaux et fonctionnels pour piétons et cyclistes.

Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous (2017)

(Consultation publique sur la sécurité routière : ça nous concerne tous! (SAAQ))

- Reconnaître la responsabilité première des concepteurs et gestionnaires du système de transport qui ont le pouvoir d'améliorer significativement les réseaux et les infrastructures;
- Redonner la priorité aux modes de transport actifs et collectifs par des mesures environnementales concrètes et efficaces, en cessant de subordonner leur développement à la place accordée à l'automobile.