

Montréal, le 24 août 2006.

Dr. Richard Lessard
Directeur
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
Direction de la santé publique de Montréal
1301 Sherbrooke Est
Montréal (Québec)
H2L 1M3

Objet: **Remerciements et réflexions suite au Forum transport, juin 2006**

Dr. Lessard,

Je tiens à vous remercier de m'avoir permis de participer au forum « Transport, aménagement urbain et santé », le 9 juin dernier. Ma participation à ce forum m'aura permis d'établir des liens qui seront très utiles pour continuer de faire avancer mon travail de citoyenne engagée pour l'implantation de mesures d'apaisement de circulation dans le Village Monkland de l'arrondissement Côte-des-Neige-Notre-Dame-de-Grâce à Montréal et ainsi améliorer la sécurité des piétons. En effet suite au forum, Mme Brita Brown, organisatrice Communautaire du CSSS Cavendish est maintenant impliquée dans notre dossier et une rencontre avec M. Norman King est prévue le 29 août prochain. En plus de vous remercier, j'aimerais aussi vous faire part de quelques réflexions.

A mon avis, le forum, basé sur votre rapport annuel¹, a su clairement communiquer le sérieux de l'impact des transports sur la santé des Montréalais. Les enjeux principaux sont de deux ordres : 1) la réduction des problèmes cardio-respiratoires liés à la mauvaise qualité de l'air et 2) la réduction du nombre d'accidents et blessures où les piétons sont les victimes les plus vulnérables et gravement atteintes. Vous nous avez présenté des solutions, et des exemples où des solutions ont été implantées avec grand succès, comme l'a fait Paris et l'Ile de France. Je constate que le problème de qualité de l'air sera réglé principalement par la diminution du nombre de véhicules sur la route. Le problème de sécurité des piétons, aussi lié au nombre de véhicules peut cependant être amélioré par des mesures très simples d'apaisement de la circulation. Alors que je me sens désemparée devant l'énormité de la tâche de faire diminuer le nombre de véhicules sur la route, je suis très encouragée de constater que de simples mesures d'aménagement urbain peuvent mener à de grandes améliorations au point de vue sécurité des piétons.

En effet, de par les pistes de solutions présentées par M. Dan Burden, directeur de l'organisme américain «Walkable Communities», il m'apparaît que le second problème de blessures envers piétons peut être beaucoup plus facilement amélioré par l'implémentation de mesures d'apaisement de la circulation. De simples aménagements, comme par exemple, des avancées de trottoir et du marquage au sol peut se faire à peu de frais, immédiatement, et son efficacité dépend d'aucun effort de la part des usagers, tant automobilistes que piétons. Il nous a été démontré que la fluidité de la circulation peut être maintenue sinon augmentée par de simples modifications aux intersections, même en rétrécissant la largeur des voies de circulation au profit de plus larges trottoirs ou voies réservées aux transports en commun et vélo. Si

¹ Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population Montréalaise.
<http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapport2006.html>

appliquées à grande échelle sur le territoire de la ville de Montréal, l'impact de ces mesures sera donc immédiat, marqué, et donc facilement mesurable.

Monsieur André Lavallée, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité exécutif de la ville de Montréal nous a présenté la vision des élus de la Ville de Montréal sur les transports. Il a exprimé le désir de donner priorité au transport collectif et actif. Il nous a dit souhaiter un «changement radical des habitudes de déplacement» et a beaucoup parlé des besoins de soutenir les infrastructures existantes pour augmenter l'utilisation des transports en commun. En ce qui a trait à la sécurité des piétons, il a suggéré comme solutions de faire le marquage des rues au printemps plutôt qu'à l'automne, de remplacer les feux piétonnier avec compteurs et de piétonniser certains tronçons de rue durant certaines périodes, par exemple le marché Jean-Talon.

J'ai constaté que les élus de la Ville de Montréal désirent s'attaquer principalement au premier enjeu qu'est la diminution de la quantité des véhicules sur le réseau routier, via l'augmentation de l'utilisation des transports en commun mais que pour ce faire elle aura besoin de fonds supplémentaires qu'elle obtiendra, l'espère-t-elle, par une taxe de 2 cents sur le litre d'essence. Cette stratégie demande l'élaboration d'un plan d'envergure, demande l'adhésion de la population et dépend de nouveaux fonds. Ces actions sont nécessaires mais prendront du temps et d'importants investissements avant que l'on ne puisse en bénéficier.

La Ville de Montréal ne m'a pas convaincue avoir une réelle volonté de s'attaquer au problème des impacts des transports sur la santé des montréalais, et plus spécifiquement celle des piétons. Par exemple, n'était-ce pas une tribune idéale pour les responsables des services publics de la Ville de Montréal de venir nous présenter son approche, ou à défaut d'exemples, des projets d'application de mesures pour favoriser et sécuriser le transport actif sur son territoire? Ils étaient absents. Est-ce là une indication que ce sont eux qu'il reste à convaincre? Car c'est bien à eux qu'appartient la responsabilité de concevoir, de construire et d'entretenir un réseau de transport pour la population montréalaise. En tant qu'ingénieur, ils ont le devoir et la responsabilité professionnelle de concevoir et d'aménager des ouvrages sécuritaires. Ce sont eux qui détiennent la clef du changement du paradigme actuel de conception des voies urbaines: fluidité pour les voitures, facilité à enlever la neige en hiver et à nettoyer en été. J'en ai assez de voir ces principes appliqués au prix de la sécurité des usagers les plus vulnérables du réseau de transport, les piétons et cyclistes.

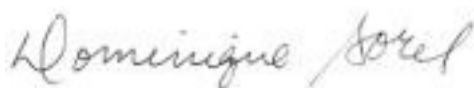
Pour faire un parallèle avec la santé, l'application des mesures d'apaisement de la circulation m'apparaît être l'équivalent de l'ajout d'iode dans le sel de table ou de vitamine D dans le lait. On pourrait s'interroger sur le processus qui a amené l'iode à faire son chemin jusqu'au sel. Est-ce que tous les mangeurs de soupe (i.e. les citoyens) ont fait pression sur la Société canadienne de sel, inc. (i.e. la Ville de Montréal)? J'en doute. Pour mettre en place ces mesures, ne serait-il pas le rôle du Ministère de la santé de travailler en collaboration avec le Ministère des transports pour établir de nouvelles normes, et ensuite donner les moyens aux municipalités de mettre les mesures en place en suivant un échéancier précis? Quand il y a une épidémie de grippe (on parle ici de 1800 piétons blessés par année ou 5 par jour à Montréal), on vaccine, n'est-ce pas?

Parce que nous avons la responsabilité d'agir au plus tôt, je vous exhorte de continuer d'encourager sinon d'initier des actions pour convaincre la Ville de Montréal, ses élus, mais surtout les responsables des services publics (ingénierie, voirie, travaux publics, aménagement urbain, etc.) de la nécessité d'implémenter les mesures d'apaisement de la circulation. En ce sens, je me réjouis de voir les initiatives comme celle de votre forum et celle du Conseil Régional de l'Environnement avec leur répertoire des

mesures d'apaisement² sur le territoire montréalais, ainsi que la récente ébauche de la charte montréalaise du piéton. Je souhaite qu'à court terme :

- un groupe incluant des experts en transport, en santé publique et les ingénieurs responsables aux arrondissements et à la ville-centre soit formé. Ce groupe, doit établir des normes, et un processus de traitement des demandes d'apaisement de la circulation pour l'ensemble de la ville de Montréal. Il doit établir des objectifs de réduction des accidents et effectuer un suivi. Des fonds doivent aussi être alloués pour l'implantation et le suivi de la performance de ces mesures.
- chaque arrondissement, appuyés par les Centre de Santé et Services Sociaux et des citoyens identifient les zones d'actions prioritaires où un haut volume piéton côtoie un haut volume de véhicules et que, au plus tôt, il y ait des chantiers d'apaisement de circulation aux intersections et sur les rues de la ville de Montréal.

Encore une fois je vous félicite pour l'excellent travail de votre équipe de recherche et vous remercie pour votre appui à mon implication citoyenne. Veuillez agréer, cher Dr. Lessard, l'expression de mes plus sincères salutations.



Dominique Sorel, ing. M.Sc.
4359 avenue Harvard
Montréal, (Québec)
H4A 2W9

cc:

Dr. Louis Drouin, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
Dr. Patrick Morency, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
Norman King, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
Brita Brown, Organisatrice Communautaire, CSSS Cavendish
Michèle Moatti, Directrice de Santé Mentale, CSSS Cavendish
Stéphanie Tremblay, Conseil régional de l'environnement de Montréal
Gérald Tremblay, Maire, Ville de Montréal
André Lavallée, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain, comité exécutif de la Ville de Montréal
Yves Provost, directeur, Service des Infrastructures, Transport et Environnement, Ville de Montréal
Marc Blanchet, directeur Transport Planification et Grands Projets, Ville de Montréal
Jacques Gagnon, directeur, Ingénierie de Voirie, Ville de Montréal

² Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal, Conseil Régional de l'environnement de Montréal, Juin 2006. www.cremtl.qc.ca.