



par

**D^r Richard Lessard, directeur
et D^r Louis Drouin, responsable du secteur
environnement urbain et santé**

***Mémoire du directeur de santé publique présenté à
la Commission d'enquête du BAPE
sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal,
Montréal-Ouest et Westmount par le ministère des Transports***

17 juin 2009

Des messages que nous répétons

- **Mémoire sur le prolongement de l'autoroute 25 (2005)**
- **Rapport du directeur de santé publique : Le transport urbain, une question de santé (2006)**
- **Mémoire sur le Plan de transport de la Ville de Montréal (2007)**
- **Mémoires sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame (2002 et 2008)**

Le trafic augmente

Évolution de la population et du parc automobile, Région métropolitaine de Montréal

	1987	2003	Changement 1987-2003
Population	2 910 000	3 300 000	13,4 %
Parc automobile	1 204 700	1 650 300	37,0 %

Source : AMT, 2005

Le trafic augmente (suite)

Évolution des déplacements en période de pointe en avant-midi ayant pour origine ou destination l'île de Montréal

	1987	2003	Changement 1987-2003
Automobile	510 000	640 000	25 %
Transport collectif	320 000	315 000	- 2 %

Source : AMT, 2005; Ville de Montréal, Plan de transport 2008



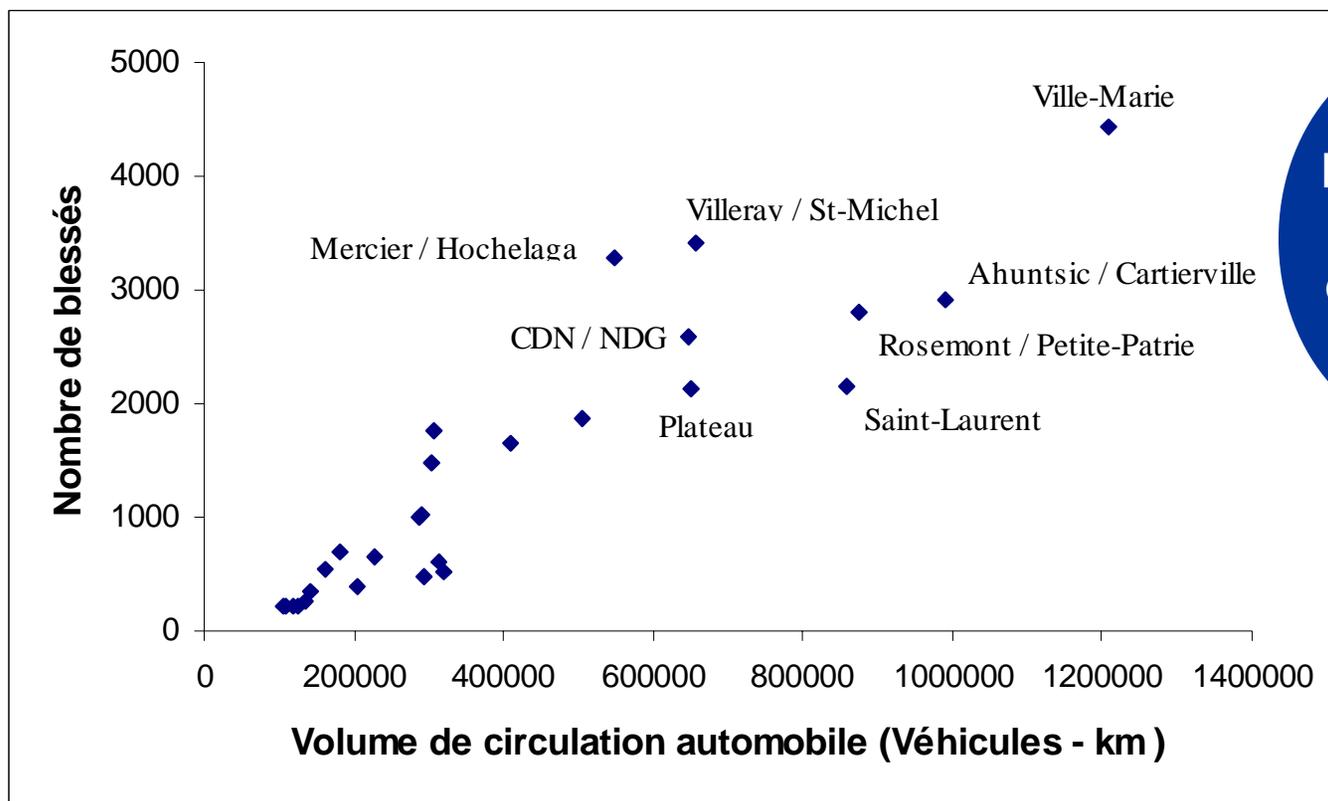
**Problèmes sanitaires
et environnementaux
en lien avec le transport**

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

Québec 

Traumas routiers

Relation entre le nombre de blessés de la route (1999-2003) dans un arrondissement et le volume journalier de circulation automobile



**37 000
blessés de
la route
entre 1999
et 2003**

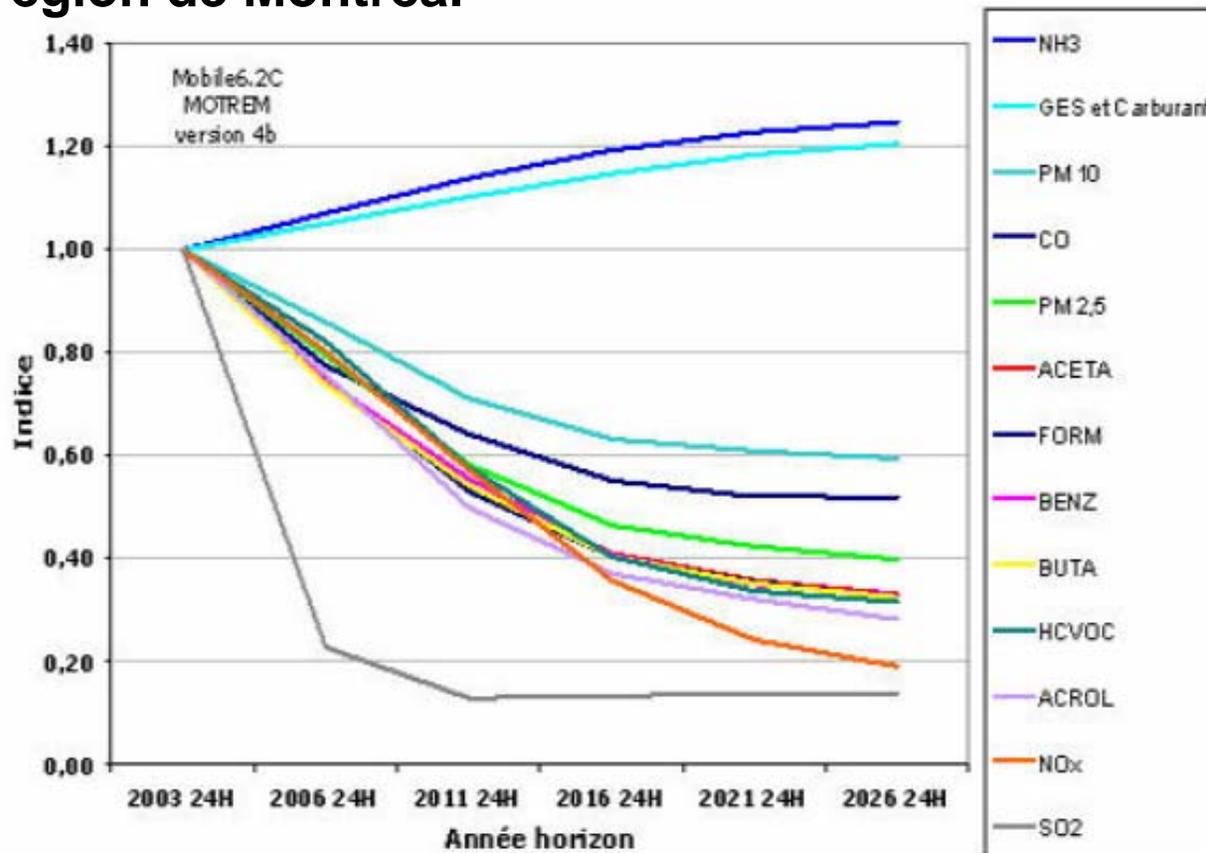
Sources : Morency et Cloutier, 2005; Morency C. à partir de son analyse de l'enquête O-D 1998

Agence de la santé
et des services sociaux
de Montréal

Québec

Augmentation des gaz à effet de serre (GES)

Évolution anticipée des principales émissions polluantes et des gaz à effet de serre en provenance du transport entre 2003 et 2026 dans la grande région de Montréal



259 décès prématurés par année liés à la pollution provenant du transport

Source : MTQ, 2009

Impact des autoroutes sur les quartiers

Évolution de la population dans Hochelaga-Maisonneuve et le Sud-Ouest, 1961-2006

	Population 1961 N ^{bre} habitants	Population 2006 N ^{bre} habitants	Changement %
Hochelaga-Maisonneuve	83 886	48 633	- 42
Sud-Ouest (sans Verdun)	136 170	69 385	- 49
Saint-Henri	47 292	14 815	- 69
Ville-Émard–Côte Saint-Paul	47 900	30 315	- 37

Sources : CDLC Hochelaga-Maisonneuve, 2009 ; Conseil des Œuvres, 1966 ; DSP, 2009 (pour le recensement 2006) ; Communication orale (26 mai 2009) du Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal (pour recensement 1961, secteurs sud-ouest)

Le projet Turcot réduit-il les impacts sanitaires et environnementaux du transport ?

- **Augmentation des déplacements automobiles**
 - 280 000 véhicules / jour en 2003 sur Turcot
 - 304 000 véhicules / jour en 2016 sur Turcot
- **Augmentation des GES**
 - Augmentation de 20 % d'ici 2026 sur l'île de Montréal
- **Augmentation des traumatismes routiers**
- **Maintien de la fracture de la trame urbaine**

Conclusion

Le projet **ne respecte pas** les politiques publiques déjà en place :

- Loi sur le développement durable
- Plan d'action québécois sur les changements climatiques
- Programme national de santé publique
- Plan d'action gouvernemental sur les problèmes reliés au poids
- Plan de transport de Montréal

Conclusion

- **Le projet de reconstruction du complexe Turcot est inacceptable du point de vue santé publique.**
- **Il est nécessaire de développer un nouveau projet avec l'ensemble des partenaires concernés afin d'améliorer la santé de la population.**