

ÉVALUATION D'IMPACT SUR LA SANTÉ DU RÉSEAU EXPRESS VÉLO

Billy Picard, Anne Pelletier, François Tessier et David Kaiser

Direction régionale de santé publique du centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

INTRODUCTION

Le REV et l'ensemble du réseau vise à augmenter la part modale du vélo à 15% d'ici 2030 et réduire les traumatismes routiers.

Le REV représentera à terme 192 KM de voies cyclables répartis sur 17 axes physiquement séparées de la circulation, sur routes majeures, sur l'ensemble de l'île de Montréal. Il se veut un réseau inclusif, accessible, efficace et sécuritaire.

L'EIS est une évaluation de type prospective qui vise à éclairer le processus de prise de décision, d'anticiper les impacts sur la santé et de maximiser ses retombées.

L'objectif de la DRSP était d'évaluer l'impact potentiel du REV sur l'accessibilité et la sécurité.

MÉTHODOLOGIE

Une première analyse descriptive du réseau a été effectuée.

Différentes analyses d'accessibilité sur 3 types de générateurs de déplacement différents ont été effectuées.

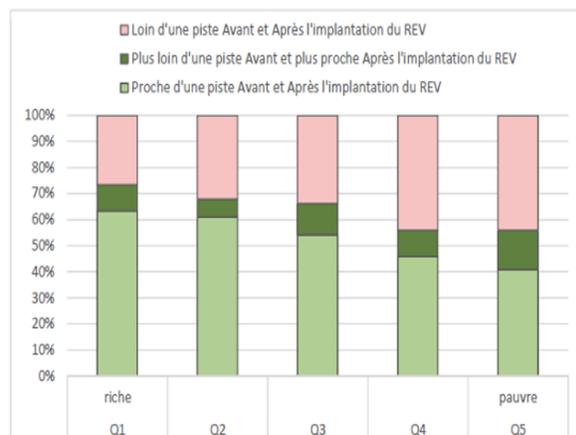
Pour les intersections, le réseau artériel métropolitain et le fichier routier d'adresse Québec ont été utilisés. Les intersections ont été classées en 4 catégories et juxtaposées avec la présence ou non d'un réseau cyclable.

RÉSULTATS

Accessibilité :

Améliore l'accès à différents générateurs de déplacement tels que ; les écoles publiques, le réseau de transport en commun et le réseau des grands parcs.

A le potentiel d'agir sur les inégalités sociales en diminuant l'écart lié à l'accès à vélo à l'école, en fonction de la défavorisation.



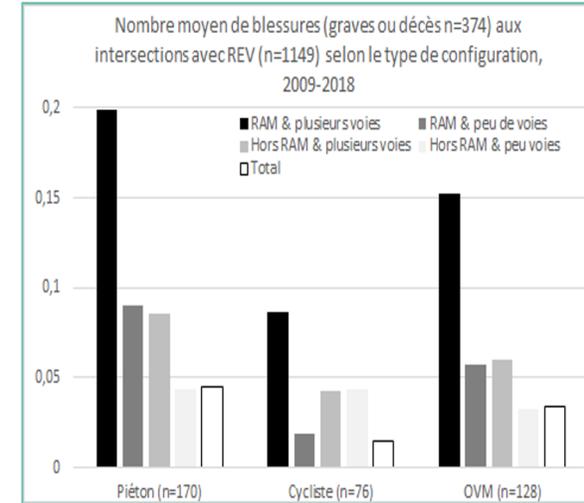
Sécurité :

En ciblant les routes majeures, l'implantation complète du REV a le potentiel d'améliorer la sécurité des cyclistes.

Le nombre de traumatismes est plus important sur les routes avec un volume et une vitesse de circulation plus important, un plus grand nombre d'intersections sécurisées permettra de réduire le risque.

Le nombre de traumatismes augmente en fonction de la défavorisation, plus de blessés près des écoles défavorisées.

Les parcs centraux sont plus touchés par des accidents impliquant des cyclistes.



RECOMMANDATIONS

- S'assurer d'implanter les 17 axes du REV afin d'obtenir les bénéfices anticipés par l'évaluation ;
- Aller au-delà du REV pour atteindre les objectifs souhaités (mesures d'apaisements)
- Prioriser l'investissement dans les quartiers et arrondissements défavorisés
- Implanter systématiquement des pistes cyclables séparées physiquement de la circulation sur les routes majeures ;
- Évaluer d'ici 5 ans l'apport du REV à l'amélioration de la sécurité des cyclistes

CONCLUSION

Cette EIS représente une opportunité unique de développer une collaboration plus systématique entre les professionnels de la santé publique et les décideurs municipaux dans la participation aux différents projets proposés par la ville de Montréal. Implanté dans son entièreté, le REV a le potentiel d'améliorer l'accès aux différents générateurs de déplacement et est également susceptible d'améliorer significativement la sécurité des déplacements sur routes majeures.