

# Les impacts sur la santé d'un réseau cyclable structurant

---

Exemple de l'évaluation d'impact sur la  
santé du réseau express vélo

Présenté par Anne Pelletier

# Plan de la presentation

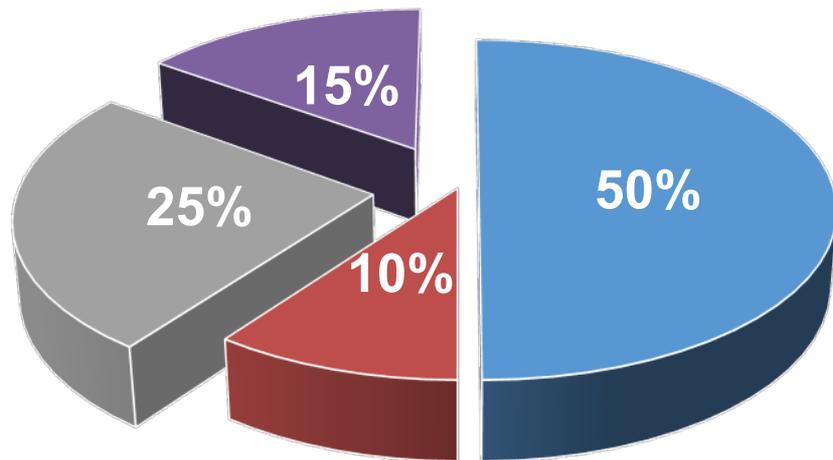
- La santé et ses déterminants
- L'évaluation d'impact sur la santé (EIS)
- Réseau express vélo
- Critères pour un réseau cyclable optimal
- Impacts sur la santé et résultat de l'étude
- Recommandations et conclusion

# Qu'est-ce qui influence la santé?

La santé est déterminée par un ensemble de facteurs individuels, sociaux, économiques et environnementaux.

Ces facteurs ou déterminants sont nombreux, variés, interreliés et agissent les uns avec les autres tout au long de la vie.

Plusieurs déterminants de la santé se trouvent en dehors de la sphère d'intervention directe du réseau de la santé



- Conditions socioéconomiques
- Environnement
- Soins de santé
- Facteurs biologiques et génétiques

# Perspective municipale de la santé

Les choix faits par les municipalités peuvent favoriser ou, à l'inverse, nuire au développement d'une population en santé.

Les décisions des municipalités, qui touchent par exemple:

- le développement économique local
- le transport et la mobilité
- l'environnement bâti
- l'habitation

ont des impacts sur les environnements, les

milieux et conditions de vie des citoyens ainsi que les services qui leur sont offerts.



# L'évaluation d'impact sur la santé

- Démarche **collaborative et intersectorielle**
- Une démarche **prospective** qui vise à éclairer le processus de prise de décision
- A pour but d'anticiper les impacts potentiels sur la santé
- S'accompagne de recommandations
  - Maximiser les effets positifs
  - Minimiser les effets négatifs
  - Réduire les ISS

# Réseau express vélo



- 17 axes identifiés
- 192,6 km de pistes cyclables **accessibles** 12 mois par année
- Réseau **structurant**, connecté au réseau existant
- Objectifs :
  - Augmenter la part modale du vélo
  - Diminuer les risques d'accident et le nombre de blessés

# Critères pour un réseau cyclable optimal

- Efficacité
- **Sécurité**
- **Accessibilité**
- Connectivité
- Intermodalité
- Densité et étendue

# Impacts sur la santé et résultats

# Proximité aux parcs

Un réseau cyclable physiquement séparé de la circulation à proximité des parcs permet :

- Un **meilleur accès, plus sécuritaire**, aux espaces verts en transport actif
  - Impacts positifs des espaces verts sur la santé physique, psychologique et sociale
  - Augmenter le niveau d'activité physique (de transport et de loisir)
  - Potentiel de diminuer le nombre de décès et blessés graves près des parcs
- Un réseau structurant efficace doit être bien connecté avec le réseau local (connectivité).
- 12 des 21 grands parcs se trouvent à moins de 500 m d'un axe du REV :
  - Connectivité du réseau local au REV pour 10 des 12 grands parcs (83 %)

# Proximité aux transports collectifs

Un réseau cyclable physiquement séparé de la circulation à proximité du transport en commun permet de :

- Favoriser l'utilisation des 2 modes de transport combinés :
  - Favorise la mobilité durable (plus efficace)
  - Augmente le niveau d'activité physique
  - Impacts sur l'environnement (diminution des GES)
- Le REV doublera le nombre d'intersection protégées à proximité du TC (bus, métro, BIXI)

# Proximité des écoles

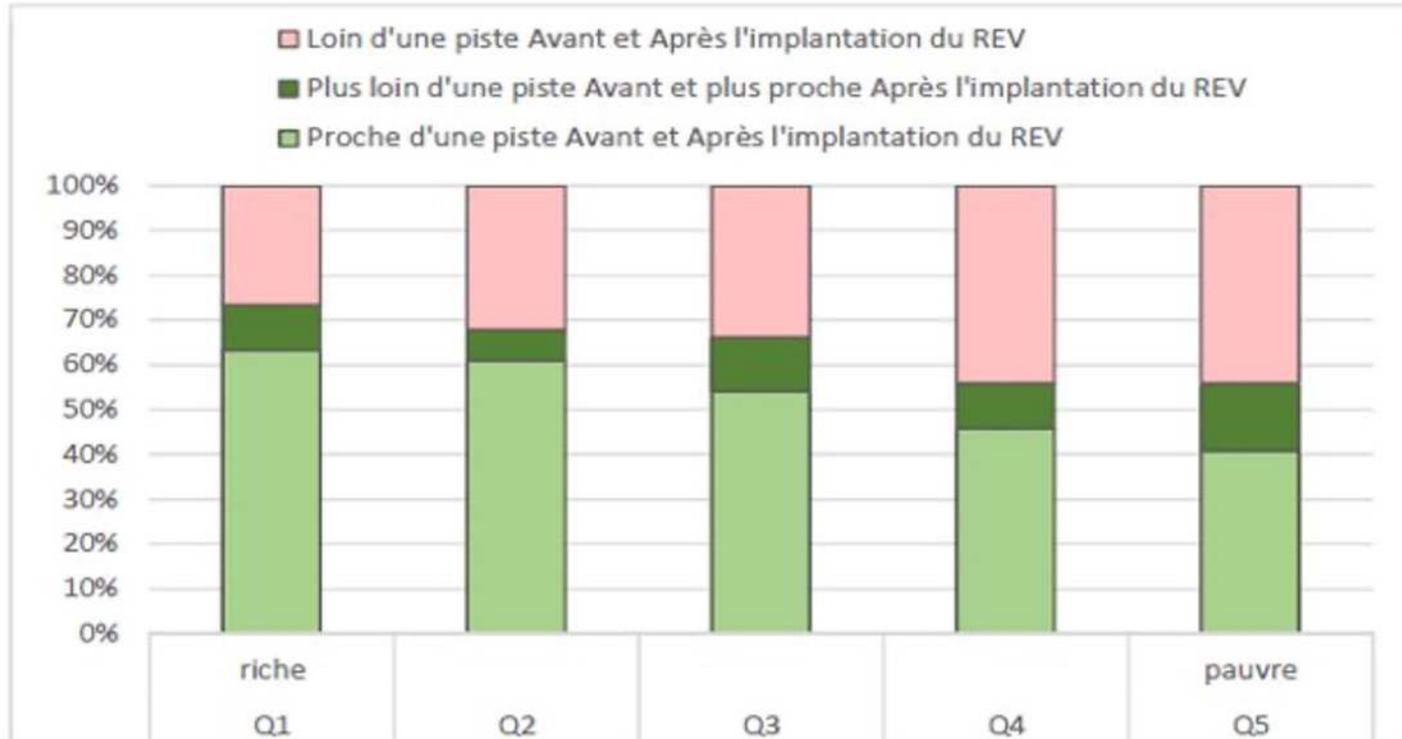
Un réseau cyclable physiquement séparé de la circulation à proximité des écoles a le potentiel :

- Améliorer la sécurité objective et perçue
- Augmente le niveau d'activité physique
- Réduire les inégalités sociales liés à l'accès

<u>Écoles</u>	Pistes de type <i>voies séparées physiquement</i> à moins de 500m			Total
	cat1	cat2	cat3	
	Proche d'une piste Avant et Après l'implantation du REV	Plus loin d'une piste Avant et plus proche Après l'implantation du REV	Loin d'une piste Avant et Après l'implantation du REV	
Écoles primaires	167	39	115	321
Écoles secondaires	55	12	23	90
	222	51	138	411

Tableau 1 : Écoles primaires et secondaires à proximité d'une piste cyclable avant et après l'implantation du REV

# Mobilité et Inégalité sociale de santé



# Blessés aux abords des écoles

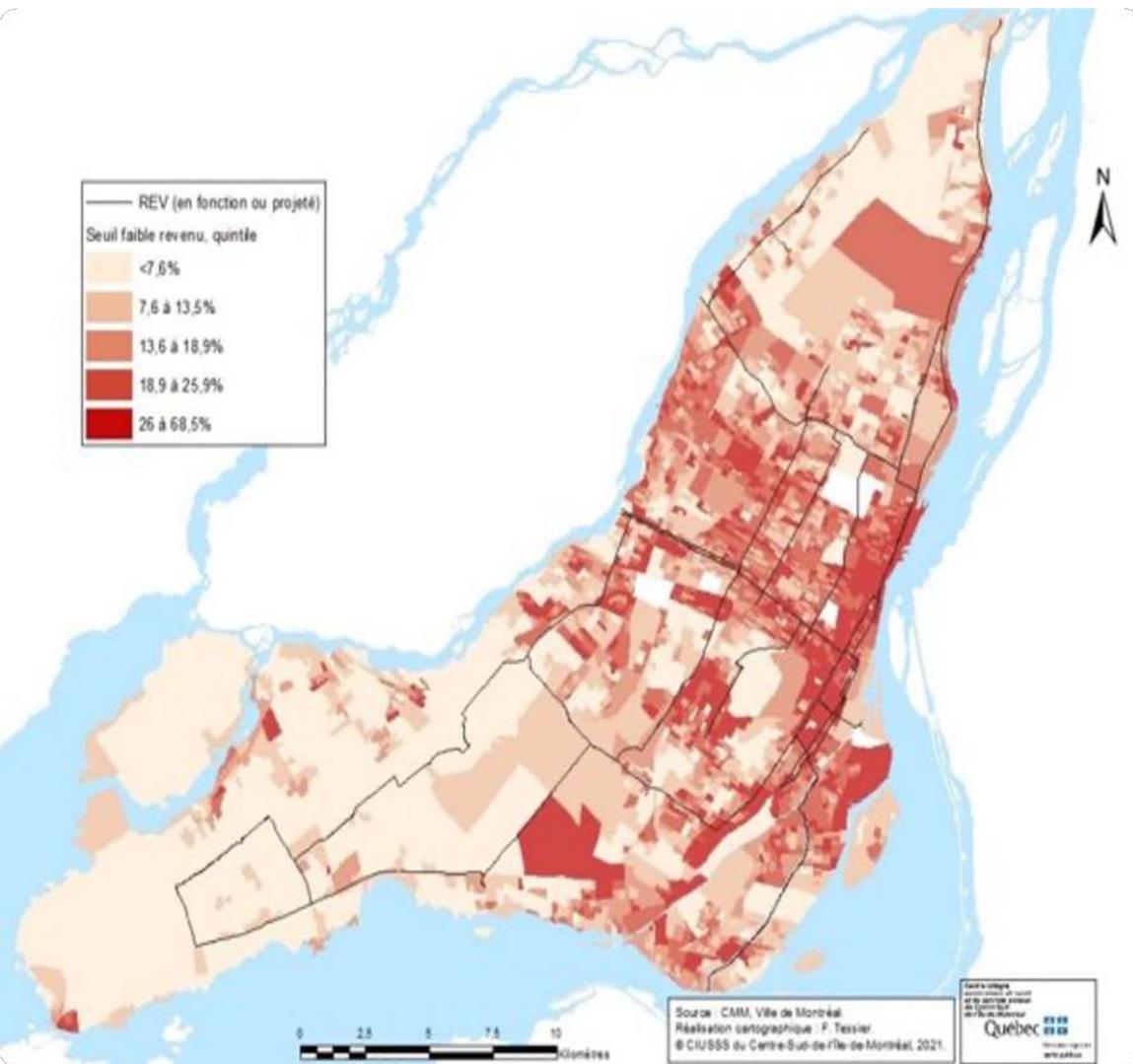
	Moins de 1km du REV	Plus de 1km du REV	Total
Indice de défavorisation 2019	Nombre moyen de blessés	Nombre moyen de blessés	Nombre moyen de blessés
Q1	1,3	2,1	1,9
Q2	0,8	3,5	3
Q3	3,5	2,9	3,1
Q4	3,4	3,5	3,5
Q5	4,6	3,7	4

## Accessibilité en fonction du seuil de faible revenu

17,9% des ménages montréalais vivent sous le seuil de faible revenu

Dans les aires de diffusion traversées par le REV, 20,5 % des ménages vit sous le seuil de faible revenu

Le REV a le potentiel de réduire les ISS liées à l'accès



# Recommandations

- Planifier en ayant une **vision inclusive** de toutes les populations qui utiliseront le vélo comme mode de transport
- **Prioriser** l'investissement dans les **quartiers défavorisés**
  - L'arrondissement de Montréal-Nord et les quartiers Saint-Michel et Parc-Extension ont une couverture plus faible par rapport aux autres quartiers
- S'assurer que chaque quartier soit bien desservi par le réseau cyclable dans son ensemble incluant le REV
- Aller **au-delà** de l'implantation du REV, améliorer les aménagements routiers par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation

# Conclusion

Le REV est un bel exemple d'aménagement qui favorise la mobilité durable et qui a un impact sur la santé de la population.

Cependant, il reste encore du travail à accomplir. Pour ce faire, une bonne collaboration avec les municipalités est de mise.



**MERCI**