



PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 31 mars 2023

Service du greffe
Commission sur le transport et les travaux
publics
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B5

Objet : Lettre d'opinion de la Direction régionale de santé publique de Montréal sur la consultation *La traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active*

Consultation publique

La Commission sur le transport et les travaux publics souhaite consulter la population montréalaise sur le déploiement de diverses mesures d'accessibilité universelle lors de la traversée des rues ainsi que sur les projets et les initiatives favorisant la mobilité active. La Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) profite de la consultation *La traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active* pour soumettre une perspective de santé publique sur la sécurité routière à Montréal.

Lettre d'opinion de la DRSP de Montréal

La sécurité routière est un enjeu important de santé publique pour l'ensemble de la population. Au Québec, malgré une amélioration du bilan routier depuis une quarantaine d'années, le nombre de blessés à la suite d'une collision routière demeure élevé. Sur l'île de Montréal, entre 2012 et 2020, le nombre de blessés de la route s'élevait à 47 043, dont 9 418 piétons et 5 362 cyclistes. Plusieurs liens entre le transport, l'aménagement et la santé sont déjà connus, dont les impacts sanitaires tels que : les traumatismes routiers, les maladies cardiovasculaires et respiratoires, certains cancers, maladies chroniques et problèmes de santé mentale, et les impacts environnementaux (pollution de l'air, bruit, gaz à effet de serre, îlots de chaleur, etc.). De plus, le transport et l'aménagement urbain peuvent favoriser l'accès à des commerces et des services permettant de répondre aux besoins de base des individus. Ainsi, ils peuvent contribuer à réduire ou à accentuer les inégalités sociales de santé.

... 2

La DRSP profite de la consultation *La traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active* menée par la Commission sur le transport et les travaux publics pour soumettre une perspective de santé publique sur la sécurité routière à Montréal. Pour s'attaquer à cet important enjeu de santé publique, nous devons d'abord réduire de façon importante l'utilisation et la place de l'automobile dans les quartiers montréalais. Les interventions visant le transfert modal de l'automobile vers des modes de transport collectifs et actifs contribuent à accroître la sécurité routière pour tous les usagers de la route. Une stratégie cohérente en sécurité routière doit être fondée sur le principe de prévention, qui implique que des interventions soient déployées en amont pour éviter la survenue même de collisions routières. Les interventions dites environnementales sont généralement reconnues plus efficaces que les approches basées sur le comportement individuel puisqu'elles s'appliquent par défaut à tous les usagers de la route.

Les intersections sont les principaux lieux de collisions et de conflits entre les usagers de la route, en plus de la géométrie des rues qui peut être problématique. De plus, la conception de certaines intersections peut augmenter le risque de collision : largeur des voies routières (plusieurs voies à traverser), vitesse élevée des véhicules, volume élevé des véhicules. Sur l'île de Montréal, le nombre de blessés est beaucoup plus élevé aux intersections ayant un plus grand nombre de voies de circulation véhiculaire. Les intersections à 5 voies de circulation ou plus ont en moyenne 7 fois plus de blessés que les intersections à 1 ou 2 voies (Morency et coll., 2013).

Pour améliorer significativement la sécurité routière, il faut implanter des mesures d'apaisement de la circulation aux intersections dans l'ensemble des quartiers montréalais, incluant sur le réseau artériel. Ces mesures, dont l'efficacité est rapportée depuis plusieurs décennies, comprennent une panoplie d'interventions visant à réduire le volume et la vitesse des véhicules, notamment les rues piétonnes ou partagées, des voies de circulation plus étroites, des intersections surélevées, des saillies de trottoir, des refuges piétons et un meilleur partage de la rue entre les modes de déplacement. À Montréal, l'implantation des saillies de trottoir et de dos d'âne allongés est associée à une réduction du nombre de piétons blessés aux intersections. Selon l'étude produite par le DRSP, les saillies de trottoir réduisent de 23 % le nombre de piétons blessés aux intersections (Morency et coll., 2017). En plus d'avoir des répercussions positives et directes sur la santé par la réduction des traumatismes routiers, principalement celle des usagers vulnérables de tous âges, ces mesures permettent d'augmenter le sentiment de sécurité et de favoriser la participation sociale.

Les impacts sur la santé sont toutefois répartis de manière inégale, le risque est davantage concentré dans les secteurs où les populations sont moins nanties. Ces inégalités socio-économiques s'expliquent en partie par la concentration plus élevée de voies à haut débit de circulation dans les quartiers plus défavorisés (Morency et coll., 2013). Outre les iniquités territoriales, les personnes vivant avec des incapacités ainsi que leurs proches sont plus à

risque de vivre des inégalités sociales de santé (OMS, 2012). À cet effet, la DRSP soutient la conception d'environnements universellement accessibles, car elle rend les aménagements inclusifs, sécuritaires et confortables pour l'ensemble de la population (INSPQ, OPUS, 2021). Il s'agit, par exemple : d'aménager des corridors piétonniers et des traverses piétonnes libres d'obstacles; des intersections simples avec abaissements de trottoirs; une traversée de rue facile et sécuritaire; des revêtements qui facilitent les déplacements, incluant des matériaux antidérapants, uniformes et bien entretenus (déneigés, sans trous, etc.).

En somme, la DRSP souhaite que la traversée de rue et les enjeux de sécurité routière et d'accessibilité universelle qui y sont associés soient systématiquement pris en compte lors de tout projet de réfection routière. L'interaction de ces éléments fera en sorte que les aménagements de rue seront plus sécuritaires, attrayants, fonctionnels et accessibles à l'ensemble de la population. Comme elle le fait depuis plus de 20 ans, la DRSP s'engage à soutenir l'action par son expertise populationnelle, la production de données et la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés, notamment par l'enjeu de la sécurité routière.

Recommandations :

- Adopter une approche environnementale de la sécurité routière.
- Diminuer l'usage de l'automobile.
- Réallouer l'espace en faveur du transport actif et collectif soutenant une cohabitation harmonieuse et un meilleur partage de la rue entre les modes.
- Implanter des mesures d'apaisement de la circulation reconnues efficaces.
- Intégrer les enjeux d'accessibilité aux pratiques d'aménagement.
- Revoir l'aménagement systématique des intersections lors de tout projet de réfection routière.

Nous vous prions de recevoir nos meilleures salutations.



Véronique Duclos
Coordonnatrice régionale de santé publique
Secteur Environnements urbains et santé des populations

c. c. Anne Pelletier, cheffe de service Santé environnementale et parcours de vie en milieux urbains (SEPVMU), DRSP
Billy Picard, agente de planification, de programmation et de recherche, SEPVMU, DRSP
Sophie Goudreau, agente de planification, de programmation et de recherche, SEPVMU, DRSP

Références

Morency P., Tessier F., Thérien F., Archambault J. 2013. La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers. Présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal. Agence de la santé et des services sociaux; Direction de santé publique.

Morency P., Cândido R., Plante C., Tessier F., Goudreau S., Fournier M. 2017. Les saillies de trottoir et les dos d'âne allongés réduisent le nombre de blessés aux intersections. Étude dans quatre arrondissements de Montréal. Direction régionale de santé publique. CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.

Morency P., Tessier S. 2017. Vers une amélioration de la sécurité routière pour tous. Présenté dans le cadre de la consultation publique La sécurité routière : ça nous concerne tous ! menée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Direction régionale de santé publique. CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.

Organisation mondiale de la Santé (OMS). 2012. Rapport mondial sur le handicap [En ligne]. Genève : Organisation mondiale de la Santé : https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/fr/

St-Louis A. 2021. Collection OPUS : fiches synthèses sur l'environnement bâti. Accessibilité universelle : la conception d'environnements pour tous. INSPQ.