

PLUS FORT
AVEC VOUS

Portrait des emportiérages sur le territoire montréalais

Crédit photo : Mathieu Sparks

Portrait des emportières sur le territoire montréalais est une production de la Direction régionale de la santé publique (DRSP) du CIUSSS du Centre-Sud-de l'île-de-Montréal.

1560, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L4M1
Tel : 514 528-2400

<https://ciuss-centresudmtl.gouv.qc.ca/>

AUTEURS :

Billy Picard, Kinésiologue, M.Sc Santé publique, agente de planification, de programmation et de recherche, Secteur Environnements urbains et santé des populations
François Tessier, M.Sc Études urbaines, agent de planification, de programmation et de recherche, Secteur Environnements urbains et santé des populations

COLLABORATEURS

Vanessa Tarcak, stagiaire, maîtrise en santé publique, École de santé publique de l'Université de Montréal

RÉVISION LINGUISTIQUE ET SUPPORT À LA MISE EN PAGE

Rafika Naciri, agente administrative, Secteur Environnements urbains et santé des populations

CONSEILLER EN COMMUNICATION

Véronique Maléfant

GRAPHISME

Delphine Forest-Maurice

REMERCIEMENTS

L'équipe de la Direction régionale de santé publique souhaite remercier Marianne Bélanger, sergent-détective - analyste à la Section sécurité routière du SPVM, pour le partage des données et les judicieux conseils.

Note

Dans ce document, l'emploi du masculin générique désigne aussi bien les femmes que les hommes et est utilisé dans le seul but d'alléger le texte.

Ce document est disponible en ligne à la section documentation du site Web :

<https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/publications>

© Gouvernement du Québec, 2023

ISBN 978-2-550-96395-0 (En ligne)

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2023

Bibliothèque et Archives Canada, 2023

TABLE DES MATIERES

L'EMPORTIÉRAGE, UN ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE MÉCONNUE.....	1
MÉTHODOLOGIE	2
RÉSULTATS.....	2
RECOMMANDATIONS	8
CONCLUSION	8

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Nombre d'importations sur l'île de Montréal selon l'âge et le genre entre 2019 et 2022.....	2
Figure 2: Pourcentage d'importations sur l'île de Montréal selon le groupe d'âge et le genre entre 2019 et 2022	3
Figure 3: Nombre d'importations sur l'île de Montréal selon le jour de la semaine pour la période (2019-2022)	3
Figure 4: Nombre d'importations sur l'île de Montréal selon l'heure de la journée pour la période (2019 – 2022)	4
Figure 5: Nombre d'importations sur l'île de Montréal selon le moment de la journée pour la période (2019 – 2022)...	4
Figure 6: Nombre d'importations sur l'île de Montréal selon le moment de l'année pour la période (2019-2022).....	5
Figure 7: Répartition des importations par arrondissement et villes liées sur l'ensemble de l'île de Montréal pour la période (2019 – 2022)	7

LISTE DE TABLEAUX

Tableau 1 : Nombre d'emportières sur l'île de Montréal selon le type de route pour la période (2019-2022)	5
Tableau 2 : Nombre d'emportières sur l'île de Montréal selon le réseau cyclable 2020	6
Tableau 3 : Répartition des emportières par territoire de CIUSSS sur l'île de Montréal pour la période (2019-2022)..	7

L'EMPORTIÉRAGE, UN ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE MÉCONNU

Depuis quelques années, le vélo gagne en popularité. L'offre plus diversifiée de mobilité douce, c'est-à-dire non motorisée telle que les vélos en libre-service et les vélos à assistance électrique, permet d'attirer une plus grande diversité d'usagers. Dans la transition socio-écologique, un transfert vers des modes de transports plus durables est souhaité, mais pour ce faire il est nécessaire que l'offre réponde aux besoins. Cette transition permettra de réduire le volume de véhicules sur les routes et une redistribution plus équitable de l'espace, ceci pourrait entraîner plusieurs co-bénéfices tels que la diminution des gaz à effet de serre (GES), la création d'espace de socialisation, la diminution du bruit, l'amélioration de la qualité de l'air, l'augmentation de l'activité physique et la diminution des traumatismes routiers¹. Cependant, cet engouement pour le vélo peut aussi entraîner des enjeux de cohabitation entre les différents usagers. Cet enjeu peut provoquer une augmentation du nombre de collisions impliquant un vélo si les aménagements cyclables ne sont pas présents ou sécuritaires. Malgré une amélioration notable des infrastructures cyclables dans les dernières années, celles-ci peinent à répondre à la forte demande. Afin de limiter les traumatismes routiers, la Ville de Montréal doit poursuivre ses efforts pour adapter l'espace public et prioriser les piétons et les cyclistes dans la conception de ces aménagements afin de rendre les déplacements actifs plus conviviaux et sécuritaires. L'une des principales causes de décès et d'hospitalisations au Québec sont les traumatismes routiers. Les répercussions sont variées, allant d'une incapacité fonctionnelle temporaire à permanente. Plusieurs mesures sont reconnues comme étant efficaces, telles que la diminution de la largeur de la rue et l'augmentation de l'espace alloué aux déplacements actifs.

Parmi les causes des traumatismes routiers, se retrouve l'emportiérage. Celui-ci se définit comme l'action d'ouvrir sans précaution la portière d'une automobile immobilisée et de percuter une personne à vélo, ou de la faire tomber ou entrer en collision avec un autre véhicule. Ce phénomène n'est pas nouveau, cependant avec la forte présence de stationnement sur rue, il représente un risque important pour les cyclistes, qui sont de plus en plus nombreux. Ces dernières années, les travaux de la Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) se concentraient plus particulièrement sur les collisions impliquant un véhicule en mouvement. Étant donné que l'emportiérage est rarement étudié seul, nous avons souhaité isoler le phénomène avec cette étude exploratoire.

Le présent document dresse le portrait de la situation des emportiérages survenus sur l'île de Montréal selon les données enregistrées par le Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM). Il y aurait en moyenne 6,5 emportiérages par mois sur l'île de Montréal, selon les données obtenues du SPVM et ce malgré que les incidents qui surviennent entre un cycliste et une portière de véhicule à moteur à l'arrêt sont sous-déclarés. Les analyses ont permis d'identifier les principaux facteurs de risque, les sous-groupes de la population plus touchés, ainsi que la période de l'année, le type d'aménagement cyclable et le type de rue où le risque d'emportiérages est plus important.

¹ Direction Régionale de santé publique de Montréal. (2017). *Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous*. Repéré le 12 juin à <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2773244>

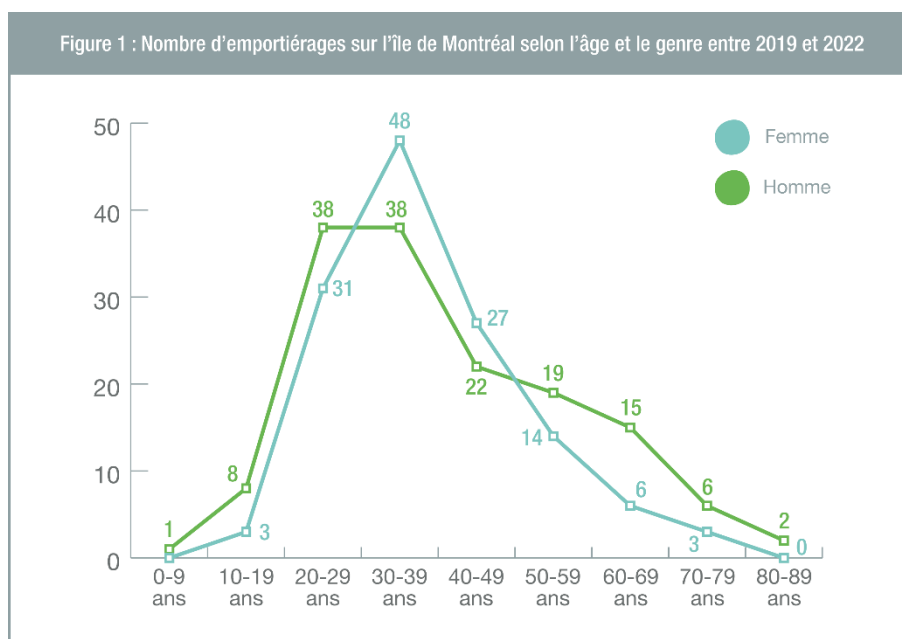
MÉTHODOLOGIE

La DRSP a obtenu du SPVM un fichier contenant 309 événements d'emportières survenus sur le territoire de l'île de Montréal pour la période de janvier 2019 à novembre 2022. Le fichier du SPVM comprend plusieurs variables dont : la date, l'heure et l'adresse civique où a eu lieu l'évènement. Fait à noter, la description des circonstances menant à l'emportière et la position exacte de celui-ci sont absentes. Également, outre l'âge et le sexe, les données concernant les renseignements personnels et le lieu de résidence de la personne emportière ne sont pas disponibles. Une coordonnée géographique (latitude et longitude) a été générée par la DRSP à partir de l'adresse civique fournie par le SPVM. Avec cette coordonnée, plusieurs bases de données géographiques et contextuelles ont été croisées, soit Adresses Québec (AQ) pour la classe de route, le réseau cyclable 2020 de la Ville de Montréal pour le type de voie cyclable, l'enquête origine-destination (O-D) 2018 pour le regroupement d'heures, le secteur municipal, le mode de transport utilisé et le motif, ainsi que l'Institut de la statistique du Québec et Statistiques Canada pour la population.

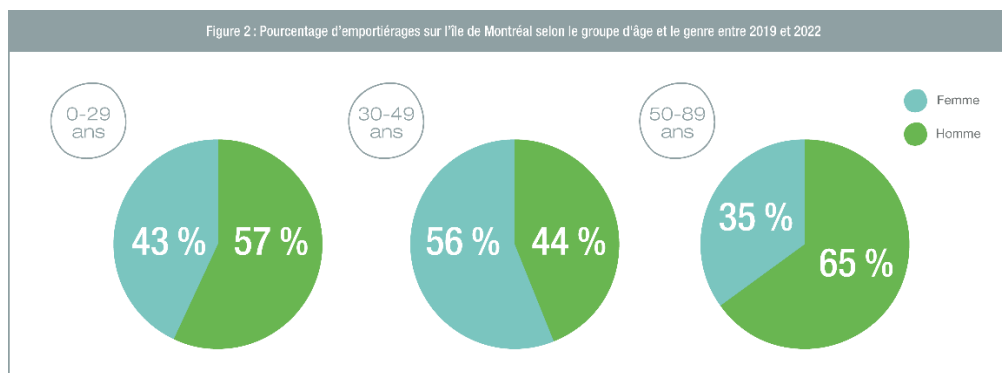
RÉSULTATS

Selon les données du SPVM, globalement, les emportières concernent presque paritamment les hommes et les femmes (H : 53 % vs F : 47 %) (figure 1). Néanmoins, 3 tendances sont constatées selon la tranche d'âge. La première tendance est observée chez les moins de 30 ans où un nombre sensiblement plus élevé d'emportières est répertorié chez les hommes (H : 57 % vs F : 43 %). Ensuite, un nombre plus élevé d'emportières est observé chez les femmes âgées entre 30 et 49 ans (H : 44 % vs F : 56 %). La dernière tendance est observée chez les 50 ans et plus, le nombre d'emportières enregistré est à nouveau plus élevé chez les hommes (H : 65 % vs F : 35 %).

Au Québec, 47 % des femmes et 62 % des hommes font du vélo². Il semble que les femmes soient autant victimes d'emportière que les hommes, malgré qu'elles soient moins nombreuses à faire du vélo.

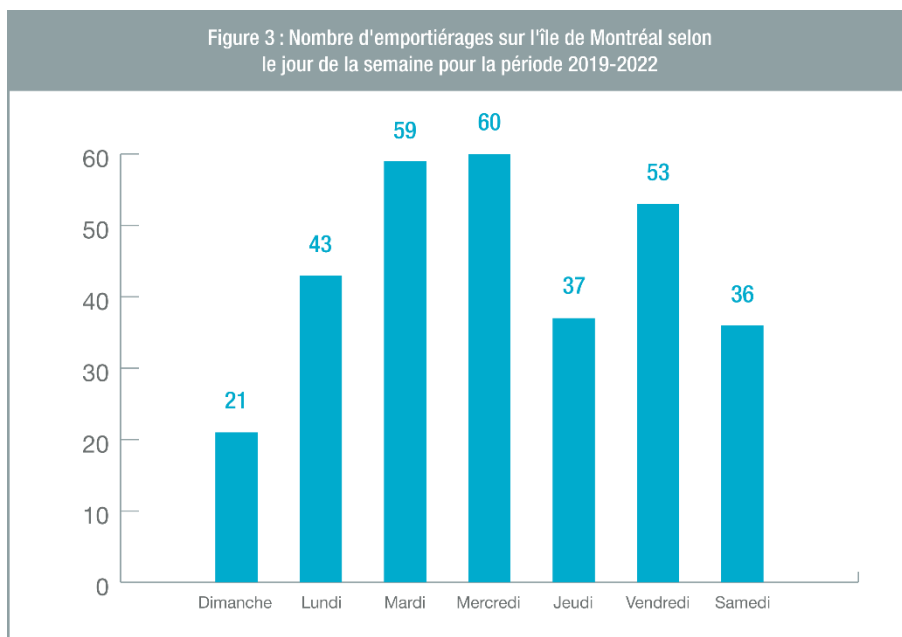


² Vélo Québec. (2021). *L'état du vélo au Québec en 2020*. Repéré le 12 juin 2023 à <https://www.velo.qc.ca/salle-de-presse/etat-du-velo/letat-du-velo-au-quebec-en-2020/>



*À noter que les événements dont l'âge et/ou le genre n'était pas disponibles n'ont pas été utilisés dans ce graphique

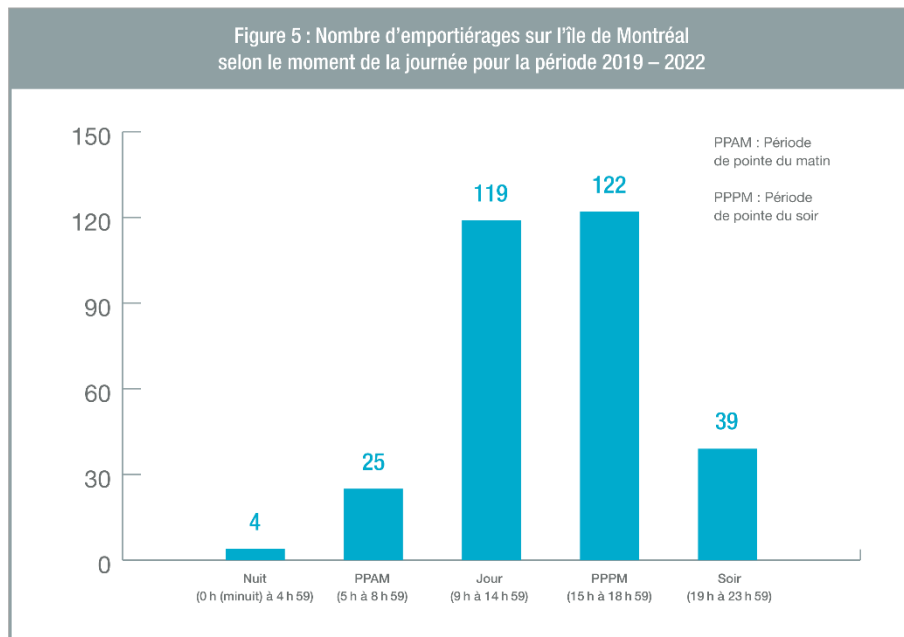
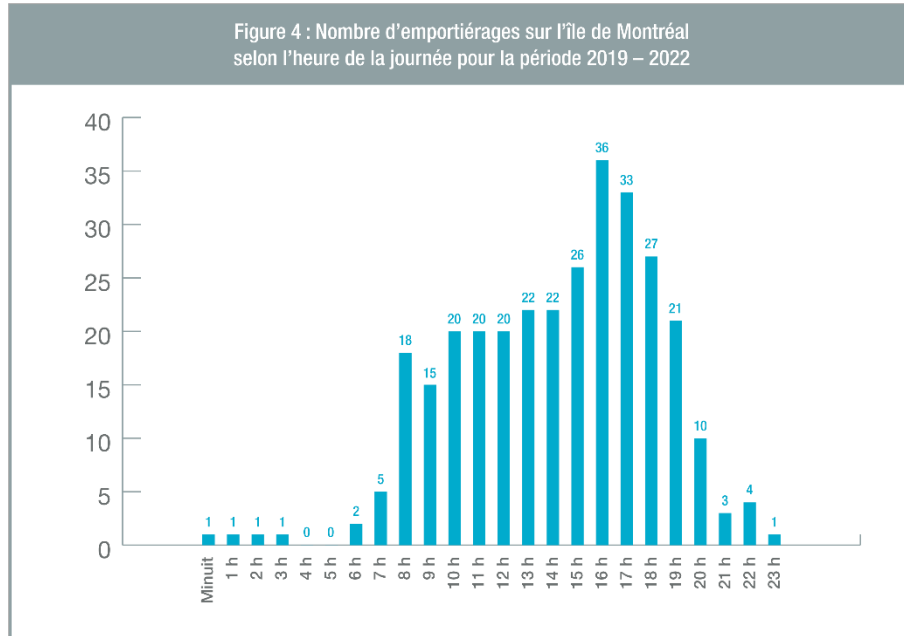
Selon les données du SPVM, les emportierages sont en général plus fréquents en semaine. Le dimanche est la journée où le nombre est le plus faible (figure 3). Selon l'enquête Origine-Destination (O-D) 2018, sur l'île de Montréal, 17,6 % de tous les déplacements produits (transport pour le loisir ou pour des raisons utilitaires) se sont fait en utilisant le transport actif, c'est-à-dire à vélo ou à la marche. Concernant les déplacements pour des transports utilitaires, c'est-à-dire pour se rendre à un lieu de travail, d'étude, de loisir ou de magasinage, 15,5 % des déplacements se sont fait en transport actif. C'est au centre-ville de Montréal, où les déplacements actifs sont les plus fréquents avec 34,2 % des déplacements totaux et 14,1 % des déplacements utilitaires. Le vélo est utilisé en grande partie comme mode de transport, ce qui peut expliquer que les emportierages sont plus fréquents en semaine.



Selon l'enquête O-D 2018, les déplacements produits ou attirés pour le travail, les études, les loisirs, le magasinage et le retour au domicile se font majoritairement entre 5 h et 18 h 59. Plus précisément pour 3 groupes d'heures : la période de pointe de l'avant-midi (PPAM) (5 h à 8 h 59), le jour (9 h à 14 h 59) et la période de pointe de l'après-midi (PPPM) (15 h à 18 h 59).

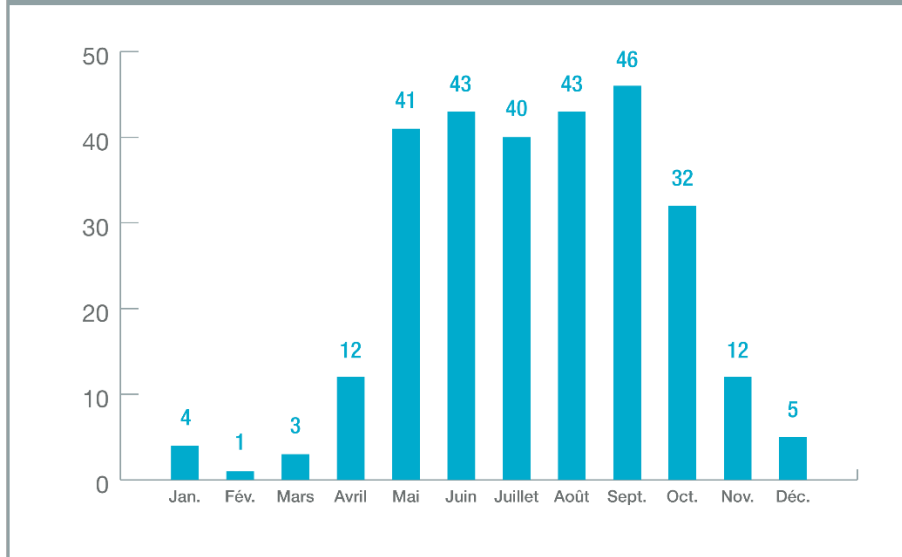
Le nombre d'emportierages comptabilisés par le SPVM augmente à partir de 6 h jusqu'à atteindre un plateau entre 10 h et 15 h, ensuite un pic est observé entre 16 h et 17 h. Au moins 20 emportierages sont enregistrés pour chaque heure comprise entre 10 h et 19 h pour la période à l'étude (figure 4).

Selon le regroupement d'heures O-D, les emportiérages surviennent principalement le jour (9 h à 14h 59) où 119 emportiérages ont été recensés et en période de pointe de l'après-midi (PPPM) (15 h à 18 h 59) avec 122 emportiérages durant cette période (figure 5). Ces périodes concordent avec une présence plus accrue de vélo, mais aussi de va-et-vient des automobilistes.



Des emportiérages sont signalés en toutes saisons, cependant une augmentation notable est observée pendant la saison estivale. En effet, la fréquence des emportiérages suit la tendance de la pratique du vélo. Bien que la pratique de celui-ci en hiver semble gagner en popularité, un nombre beaucoup plus important de cyclistes est observé dans l'espace public lorsque la température est plus clémente. Entre les mois de mai et octobre pour la période à l'étude 245 emportiérages (87 %) ont été enregistrés. Malgré une moins grande pratique du vélo en hiver, 37 emportiérages (13 %) ont été recensés entre les mois de novembre et avril, pour la période à l'étude (figure 6).

Figure 6 : Nombre d'emportières sur l'île de Montréal selon le moment de l'année pour la période 2019-2022



Selon la géobase routière Adresse Québec (AQ), le réseau routier de l'île de Montréal a une longueur de 5416 km et est principalement catégorisé selon 4 classes de route, soit : les routes locales (67,4 %), les collectrices municipales (14,1 %), les artères (16,1 %) et les routes nationales (2,4 %). Le réseau local compte pour plus des deux tiers du réseau routier de l'île de Montréal. Selon les données du SPVM, autant d'emportières sont survenues sur les routes locales que sur les routes collectrices municipales (36 % vs 34 %) (tableau 1). Cependant, les collectrices municipales ne représentent que 14,1 % du réseau routier alors que les routes locales représentent 67,4 % à elles seules (tableau 1). Par ailleurs, plus de 25 % des emportières enregistrés sont survenues sur une artère, qui représentent seulement 16,1 % du réseau routier (tableau 1). À la lumière de ces données, les cyclistes sont plus susceptibles de subir un emportière sur une collectrice municipale ou sur une artère que sur une rue locale. La présence accrue de stationnements très fréquentés sur ces types de rues, combinée à la vitesse de déplacement des cyclistes peut augmenter les risques d'emportières, mais également la gravité de l'incident.

Tableau 1 : Nombre d'emportières sur l'île de Montréal selon le type de route pour la période 2019-2022

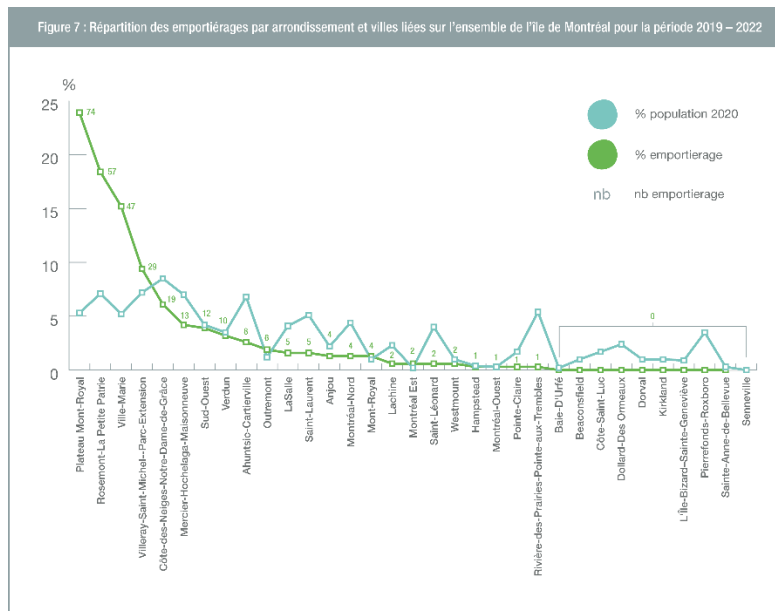
Classe de route	Longueur		Emportière	
	km	% du réseau routier	n	%
Local	3651	67,4	86	34
Collectrice Municipale	762	14,1	91	36
Artère	874	16,1	64	25,3
Nationale	128	2,4	12	4,7

Environ 70 % des emportières sont survenues sur une route sans aménagement cyclable. D'après le réseau cyclable 2020 de la Ville de Montréal, on compte 969,5 km de voie cyclable sur l'île de Montréal. Sans surprise, aucun emportière n'a été déclaré sur une piste cyclable en site propre ou sur un sentier polyvalent. Parmi les 30 % d'emportières survenues où il y a présence du réseau cyclable, près de 60 % de ceux-ci sont survenues sur une rue avec présence de bande cyclable, alors que la longueur de ce réseau ne représente que 29,5 % du réseau cyclable montréalais (tableau 2). Vingt-huit pourcent des emportières ont eu lieu sur une rue avec chaussée désignée, celle-ci représente environ le même pourcentage du réseau cyclable que les bandes cyclables avec 28,2 % (tableau 2). Avec 10 % du réseau cyclable montréalais, 10,4 % des emportières enregistrés ont eu lieu sur une rue où il y avait présence d'une piste cyclable (tableau 2). Relativement à la longueur en kilomètre du réseau cyclable 2020 de la Ville de Montréal, l'éventualité pour un cycliste d'être victime d'un emportière est plus grande lorsque l'aménagement cyclable se résume en une bande cyclable.

Tableau 2: Nombre d'emportières sur l'île de Montréal selon le réseau cyclable 2020

Type de voie cyclable	Longueur		Emportière	
	km	% du réseau cyclable	n	%
Bande cyclable	285,7	29,5	56	58,3
Chaussée désignée	273,7	28,2	27	28,1
Piste cyclable sur rue	96,9	10,0	10	10,4
Vélorue	4,3	0,4	2	2,1
Piste cyclable au niveau du trottoir	17,0	1,8	1	1
Piste cyclable en site propre	192,7	19,9	0	0
Sentier polyvalent	91,9	9,5	0	0
Voie partagée Bus-Vélo	7,4	0,8	0	0

Les emportières se concentrent principalement dans 5 arrondissements, où près de 75 % de ceux-ci ont été enregistrés, soit : Le Plateau-Mont-Royal (PMR) (23,9 %), Rosemont-La Petite-Patrie (RPP) (18,4 %), Ville-Marie (VM) (15,2 %), Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension (9,4 %) et Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (6,1 %) (figure 7). Le lieu de résidence des personnes emportières n'est pas indiqué dans le fichier transmis par le SPVM. Néanmoins, la population des arrondissements et des villes liées permet de contextualiser, en partie, le phénomène. Le pourcentage d'emportière des 3 arrondissements les plus touchés est beaucoup plus élevé par rapport au pourcentage de la population montréalaise habitant dans chacun de ces arrondissements : PMR (23,9 % vs 5,3 %), RPP (18,4 % vs 7,1 %) et VM (15,2 % vs 5,2 %). En comparaison, des arrondissements tels que Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles (0,3 % vs 5,4 %), Saint-Léonard (0,6 % vs 4 %) et Saint-Laurent (1,6 % vs 5,1 %) ont un pourcentage d'emportière beaucoup plus faible par rapport au pourcentage de leur population. De plus, les arrondissements Plateau-Mont-Royal, Ville-Marie et Rosemont-La Petite-Patrie sont des secteurs plus centraux qui attirent une grande partie de la population. Il y a aussi une plus forte concentration de cyclistes que dans les arrondissements plus excentrés. Ceci peut expliquer en partie la plus forte concentration d'emportière dans ces secteurs.



À l'échelle des territoires des centres intégrés universitaires de santé et de services sociaux (CIUSSS), c'est sur le territoire du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal que le plus grand nombre d'emportières est enregistré pour la période à l'étude avec 130 évènements (tableau 3). Alors que la population montréalaise qui habite sur le territoire du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal n'est que de 15,9 %. Ce territoire englobe en grande partie le Plateau-Mont-Royal et Ville-Marie, deux arrondissements parmi les plus touchés par le phénomène. À l'opposé, le nombre d'emportières observé sur le territoire du CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal est très bas, avec seulement 8 cas pour la période à l'étude, alors que sa population est plus importante avec 18,1 %.

Tableau 3 : Répartition des emportières par territoire de CIUSSS sur l'île de Montréal pour la période 2019-2022

CIUSSS	Population totale 2019		Emportierage	
	n	% de la population totale	n	%
Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal	327651	15,9	130	42,1
Nord-de-l'Île-de-Montréal	449119	21,7	65	21,0
Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal	377505	18,3	53	17,2
Est-de-l'Île-de-Montréal	536503	26,0	53	17,2
Ouest-de-l'Île-de-Montréal	374213	18,1	8	2,6

RECOMMANDATIONS

- Intégrer systématiquement les principes de l'approche Vision Zéro en terme sécurité routière dans la conception des aménagements ;
- Poursuivre le développement du réseau cyclable montréalais par des aménagements cyclables adaptés au contexte ;
 - Implanter systématiquement des pistes cyclables physiquement séparées de la circulation sur les voies de circulation à haut débit ;
 - Éviter les bandes cyclables sur les collectrices municipales et les artères ;
- Prioriser l'implantation d'aménagement cyclable dans les quartiers centraux ;
- Revoir les aménagements cyclables avec stationnements à proximité ;
 - S'assurer que la zone tampon entre la voie cyclable et les espaces de stationnements est d'au moins 1 m.

CONCLUSION

Les résultats de cette étude démontrent la localisation et la concentration des emportiérages dans un milieu urbain densément peuplé où une grande mixité de modes de transport se rencontre. En plus d'être plus susceptibles de subir des blessures graves à la suite d'une collision avec un véhicule en mouvement, les cyclistes sont aussi confrontés au risque d'emportiérage en raison des nombreux stationnements sur rues. Malgré une augmentation de la pratique du vélo et une amélioration considérable des aménagements cyclables dans les dernières années, la voiture domine toujours. L'insécurité vécue ou perçue peut engendrer un effet dissuasif sur l'utilisation des modes de transport actifs (marche ou vélo), ce qui n'est pas souhaité.

Le conducteur du véhicule stationné a une responsabilité individuelle pour éviter l'emportiérage. L'ajout de l'apprentissage de la technique hollandaise par la société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dans les cours de conduite est une bonne façon de venir diminuer les risques d'emportiérage en modifiant un comportement individuel. Cependant, il faut reconnaître les limites d'une telle approche. L'efficacité des interventions environnementales sur la sécurité routière n'est plus à prouver. Elles peuvent permettre de pallier à l'erreur humaine. Ce qui devrait inciter les acteurs des différents paliers gouvernementaux d'entreprendre des actions en lien avec les infrastructures cyclables. La DRSP préconise que l'amélioration de la sécurité routière s'inscrive d'abord dans une approche environnementale offrant des infrastructures de transport actif plus sécuritaires.

De plus, dans une perspective de transition écologique face à la lutte aux changements climatiques, la diminution des émissions de GES passe par la mobilité active. Pour souhaiter un transfert modal et faciliter la transition vers des modes alternatifs plus durables, l'aménagement du territoire doit offrir des infrastructures sécuritaires, conviviales et accessibles pour tous.

**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal**

Québec 