

L'apaisement de la circulation motorisée : points de repère politiques

Octobre 2011

Dans le sens où nous l'utilisons, le concept d'apaisement de la circulation fait référence aux mesures d'ingénierie (dos d'âne allongés, saillies de trottoir, etc.) et aux stratégies organisant leur mise en œuvre (zones 30 km/h, zones de rencontre, etc.) qui diminuent les vitesses et/ou les volumes de circulation motorisée sur les voies de circulation publiques existantes¹. Il est possible de distinguer deux grandes approches organisant les multiples stratégies d'intervention des autorités publiques. L'une peut être désignée comme étant l'approche par points noirs (*black-spots*), et l'autre comme étant l'approche sectorielle (*area-wide*). Suivant notre définition, les stratégies fondées sur l'approche par points noirs sont celles dont les mesures sont installées à des points précis et isolés de l'ensemble du réseau routier (une intersection ou une rue, par exemple). Quant aux stratégies fondées sur l'approche sectorielle, leurs mesures sont déployées de manière intégrée dans une zone comprenant plus d'une rue.

Ce document vise à fournir aux autorités de santé publique du Canada quelques points de repère politiques relatifs à ces deux approches afin que ces autorités puissent mieux évaluer, si elles jugent ce type d'action publique pertinent, des façons de faire la promotion de stratégies d'apaisement adaptées à leurs contextes respectifs. Cette note documentaire est structurée en trois sections. Dans la première, nous présentons les similarités et les différences entre les principes et les objectifs, les moyens de mise en œuvre et les formes sous lesquelles se présentent les interventions des deux approches. Dans la seconde, nous examinons les conjonctures politiques dans lesquelles ces deux approches se déploient. Enfin, dans la troisième section nous évaluons les implications pour les autorités de santé publique souhaitant faire la promotion de stratégies d'apaisement de la circulation.

¹ Voir le document « L'apaisement de la circulation motorisée : un concept équivoque » pour plus de détails à : http://www.ccnpps.ca/187/Publications.ccnpps?id_article=649.

Les approches par points noirs et sectorielle

Nous effectuons ici une brève description comparative des deux approches. Cette description met l'accent sur les postulats sur lesquels elles reposent, les moyens mis en œuvre pour décider des lieux d'intervention et les formes que prennent les interventions elles-mêmes.

L'APPROCHE PAR POINTS NOIRS

L'approche par points noirs est celle qui guide de manière prédominante l'implantation des stratégies d'apaisement de la circulation au Canada. Elle est issue de pratiques animées quasi exclusivement par des buts et des objectifs de gestion de la sécurité routière. En effet, l'apaisement de la circulation se réduit souvent, au pays, à des interventions sur les designs routiers et se préoccupe relativement peu des contextes d'insertion des rues elles-mêmes. Cette approche repose sur l'idée que certaines sections de rues ou de routes isolées comportent des défauts de conception qui en font des sites particulièrement risqués, en termes de traumatismes, pour leurs usagers. Ainsi, l'un des efforts caractéristiques des stratégies qui s'inspirent de cette approche consiste à repérer sur un réseau routier les sites précis où la fréquence des accidents ou l'importance des risques de collisions sont les plus élevées. Les collisions survenues à l'intérieur d'une période déterminée sont souvent les seules situations répertoriées (voir, par exemple, la figure 1), mais les calculs peuvent aussi porter sur le nombre de collisions avec blessures ou considérer également le nombre de décès ou d'autres données.

L'approche par points noirs vise généralement à rectifier des défauts isolés de conception des voies publiques qui augmentent, à des endroits précis, les risques de collisions, de blessures et de décès.



L'objectif ultime de cette approche est de réduire le nombre de traumatismes en corrigeant ce que l'on considère comme les défauts de conception de ces points précis du réseau. Dans le cadre d'efforts d'apaisement de la circulation de type « points noirs », les autorités publiques se concentrent généralement sur des interventions visant la réduction de la vitesse de circulation des véhicules, même si certaines interventions sont aussi mises en place pour dévier la circulation sur des rues ou des sections de rues isolées².

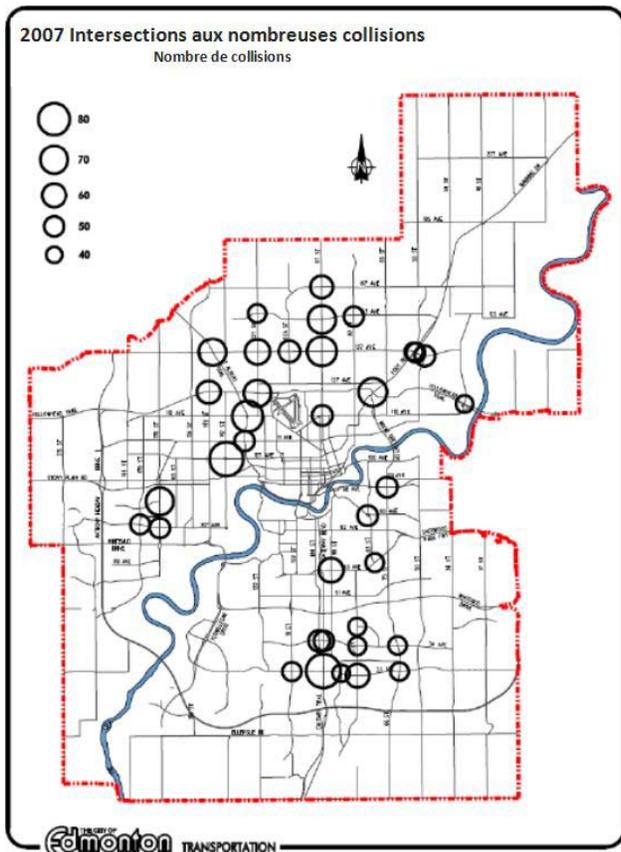


Figure 1 Un exemple de l'approche par points noirs

Cette carte résulte de l'effort de la ville d'Edmonton pour repérer les sites les plus à risque sur son réseau routier. Les autorités municipales ont cartographié les intersections ou les sections de rues où ont été recensées 40 collisions ou plus impliquant des véhicules motorisés en 2007. Le nombre de collisions ainsi cartographiées est important (2724), même s'il ne représente qu'environ 10 % de toutes les collisions survenues cette même année dans la ville.

Source : adapté de City of Edmonton, 2008, p. 29.

² Il est à remarquer que cette approche n'anime pas uniquement les stratégies d'apaisement de la circulation, car elle peut tout autant guider la correction de la localisation, de l'orientation ou du design de feux de signalisation, par exemple.

L'APPROCHE SECTORIELLE

L'approche sectorielle est généralement tributaire de pratiques animées de buts plus généraux, c'est-à-dire qu'elle englobe des objectifs de sécurité routière, mais ne s'y réduit pas. De fait, les stratégies qui s'inscrivent dans cette approche sont souvent orientées vers la revitalisation d'un secteur ou encore l'amélioration de la qualité de vie, du cadre ou du milieu de vie ou de l'environnement. Elles poursuivent des objectifs de réduction des nuisances associées à de trop grandes vitesses et de trop grands volumes de circulation motorisée comme le sentiment d'insécurité, les niveaux de bruit, de pollution de l'air, etc.

L'approche sectorielle vise habituellement à corriger, sur l'ensemble des rues d'un secteur, des biais systématiques de conception favorisant la circulation automobile au détriment des autres modes de circulations et fonctions adjacentes aux rues (résidences, écoles, etc.).

Les stratégies fondées sur l'approche sectorielle reposent sur l'idée que la trame des rues de secteurs plus ou moins étendus et le design de ces rues sont systématiquement biaisés en faveur de la circulation automobile et mal adaptés aux autres usages des voies publiques (vélo, marche, etc.) et aux fonctions prévues ou pratiquées dans les espaces dans lesquels elles s'inscrivent (résidences, éducation primaire ou secondaire, zones de rencontres sociales, etc.). La gamme des stratégies que l'on peut inscrire dans cette approche est large, mais quelques noms qui leur sont donnés sont assez évocateurs : zones 30 km/h (France) ou 20 m/h (Royaume-Uni), secteur 40 km/h (Canada), zones de rencontre (France, Suisse), zones ou aires piétonnières (France), espaces civilisés (France), etc. La superficie des zones, le nombre et la nature des modifications physiques effectuées de même que l'intensité de l'effort pour freiner la circulation de transit varient considérablement d'un secteur à un autre.

Les stratégies fondées sur l'approche sectorielle se distinguent de celles fondées sur l'approche par points noirs d'au moins deux autres manières importantes. En premier lieu, un des objectifs qui animent les stratégies sectorielles consiste à réduire les volumes de circulation dans les secteurs visés. En particulier, on cherche à réduire la circulation dite « de transit », c'est-à-dire la circulation motorisée empruntant les rues résidentielles de ces secteurs

pour uniquement pour aller dans un autre secteur de la ville. Pour atteindre cet objectif, l'on met souvent en œuvre des interventions agissant sur la perméabilité des voies publiques à la circulation motorisée en transit. Ces interventions visent à diriger les déplacements motorisés sur les axes de circulation jugés plus appropriés, leur fonction principale consistant justement à assurer la circulation entre les différents secteurs d'une ville. Ces axes sont souvent désignés comme des artères ou des autoroutes. En second lieu, lorsque l'ampleur de la zone ou de l'ensemble des zones est relativement importante, on fixe souvent pour objectif de favoriser les modes de déplacement actif et collectif — ce qui fait que l'on intègre souvent comme moyen d'apaiser la circulation automobile des mesures qui redistribuent l'espace de la voie publique au profit des modes de transport actifs (des pistes cyclables, par exemple) ou collectifs (la mise en service de tramways, par exemple).

Mis à part quelques cas comme les villes de Vancouver, Vancouver Nord, Toronto, Ottawa et, plus récemment, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, à Montréal, l'approche sectorielle telle que décrite ici guide encore peu de stratégies au pays.

Conjonctures politiques

Les conjonctures politiques au sein desquelles se déploient les deux grandes approches de l'apaisement diffèrent. Il est possible de les contraster de deux façons : 1) en examinant les différences dans les façons dont elles définissent leurs territoires d'intervention et les segments de la population auxquelles elles doivent bénéficier; 2) en caractérisant les économies politiques de la circulation des biens et des personnes desquelles elles font partie.

LES TERRITOIRES DE L'APAIEMENT

S'ils ne sont pas absolument exclusifs, les secteurs définis comme objets d'intervention d'apaisement de la circulation ne sont pas les mêmes dans les deux approches. Dans le cas de l'approche par points noirs, le « territoire » d'intervention est déterminé par les méthodologies employées pour repérer les points précis du réseau les plus « à risque » dans une juridiction donnée — que celle-ci soit une région administrative d'un ministère, d'une ville ou d'une municipalité. Le travail de repérage et l'intervention qui en découle peuvent ainsi se développer dans à peu près tous les types d'environnement : urbain, suburbain, rural, villageois, etc. En ce qui concerne les espaces de type suburbain, des mesures sont parfois mises en place sur les voies destinées au transit et dont l'aménagement favorise des vitesses jugées excessives. En milieu rural, ce sont surtout sur les rues principales des villages ou des municipalités (les traversées d'agglomération) que sont intervenues les autorités publiques. Ces traversées sont souvent devenues des routes transitaires importantes en raison de la croissance des volumes de circulation motorisée et des mesures déjà prises dans le but d'accroître leur capacité à accueillir ces volumes. Les interventions ont alors consisté à apaiser les rues en réduisant la largeur des voies et en plantant de la végétation aux abords des voies publiques, par exemple.

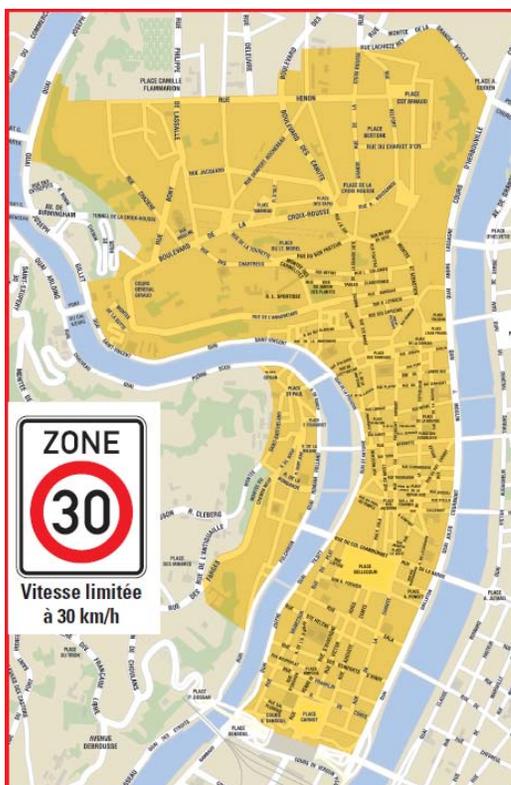


Figure 2 Un exemple de l'approche sectorielle

La zone de 30 km/h la plus étendue de France couvre 87 km de rues résidentielles dans les arrondissements centraux de Lyon (les axes de transit ne sont pas concernés). L'implantation des mesures d'apaisement y a débuté en 2003 et se poursuit toujours.

Source : Grand Lyon / Communauté urbaine de Lyon / France, 2007.

Alors que les interventions par points noirs sont déployées dans divers types d'environnements (urbain, suburbain, rural, villageois...), les interventions sectorielles sont généralement mises en œuvre dans les quartiers subissant une grande circulation de transit, soit les secteurs près des centre-villes.

Au Canada comme ailleurs, les interventions d'apaisement de la circulation s'inspirant de l'approche sectorielle ciblent quant à elles les secteurs résidentiels relativement rapprochés des centres des grandes villes. C'est que la trame des rues de ces quartiers les a rendus perméables à d'importants volumes de circulation motorisée, en particulier à la toujours croissante circulation de transit entre les centres-villes et les secteurs plus éloignés. Les réseaux artériels et autoroutiers déployés n'ont pas réussi à répondre complètement à la croissance très importante des volumes de circulation motorisée entre les secteurs situés de part et d'autre des secteurs centraux. Cela a eu pour effet d'inciter de plus en plus d'automobilistes à emprunter des rues résidentielles. La largeur souvent importante et le caractère rectiligne des rues de ces secteurs rendent aussi possibles des vitesses de circulation élevées. Cette situation a provoqué les réactions de certains résidents et des autorités publiques de ces secteurs, qui voient ces augmentations de volumes de circulation et ces vitesses élevées comme une nuisance à la qualité de leur milieu de vie.

LES SEGMENTS DE POPULATION BÉNÉFICIAIRE

Les stratégies d'apaisement de la circulation, qu'elles s'inspirent de l'une ou l'autre des approches, se développent généralement, au moins dans un premier temps, dans des secteurs où la population résidente présente un statut socio-économique (SSE) plus élevé que la moyenne. Certaines analyses européennes permettent peut-être de comprendre le phénomène : « Les populations au statut socio-économique élevé ont une capacité supérieure de formuler des revendications et d'être entendues que les catégories sociales défavorisées » (Terribilini, 1995, p. 16, dans Ströbele, 2009, p. 11). À Montréal, par exemple, les premières mesures d'apaisement, mises en place dans le cadre de stratégies par points noirs, ont été installées dans les secteurs de Westmount et Outremont, deux secteurs bien nantis sur ce plan.



Figure 3 Zone scolaire dans le quartier Villeray, à Montréal

La rue présente deux ou trois voies de circulation (en fonction des interdictions de stationnement) et une limite de vitesse à 50 km/h. Source : CCNPPS. Photographe : François Gagnon.



Figure 4 Zone d'école dans le secteur Outremont, à Montréal

La rue présentait auparavant trois voies de largeur. Il y a quelques années, elle a été réduite à une voie par l'ajout de saillies de trottoir. La vitesse y est limitée à 30 km/h.

Source : CCNPPS. Photographe : François Gagnon.

Ces exemples ne signifient pas que l'apaisement de la circulation est toujours exclusivement réservé aux quartiers où habitent les populations les mieux nanties. En fait, les stratégies sectorielles sont souvent développées dans des secteurs en cours de « revitalisation », c'est-à-dire des secteurs où l'on cherche à améliorer le cadre de vie de manière à susciter ou à accompagner la venue de personnes de SSE plus élevées que celles en place. À Montréal toujours, une stratégie d'apaisement de la circulation est ainsi mise en œuvre dans l'arrondissement du

Plateau-Mont-Royal. Ce secteur est certainement en voie de transformation socio-économique et présente de meilleurs indicateurs de SSE que d'autres quartiers centraux de la ville, mais il demeure moins bien nanti sur ces plans qu'Outremont et Westmount. À Londres (R.-U.), de même, après avoir été d'abord implantées dans des secteurs assez bien nantis dès le début de leur déploiement en 1987, les stratégies sectorielles ont de plus en plus ciblé, à compter de 1991, les secteurs où les populations résidentes sont moins bien nanties — de sorte que les secteurs qui n'ont toujours pas été apaisés sont aujourd'hui des secteurs présentant des indicateurs de SSE plus élevés que la moyenne (Grundy *et al.*, 2009; Grundy, Steinbach, Edwards, Wilkinson et Green, 2008). À Vancouver, pour donner un dernier exemple, même

le secteur centre-est du centre-ville (le *Downtown Eastside*), un des quartiers les plus pauvres au pays, a été l'objet d'une intervention sectorielle (voir sur la figure 5 le district de Strathcona, tel que nous l'avons identifié ci-dessous), dans le cadre d'un effort de revitalisation.

Même si elles sont souvent déployées d'abord dans des secteurs où habite une population au statut socio-économique plus élevé que la moyenne, il est possible de développer des stratégies d'apaisement pour agir sur les inégalités de santé existant au sein d'une région donnée, comme le montrent plusieurs exemples.

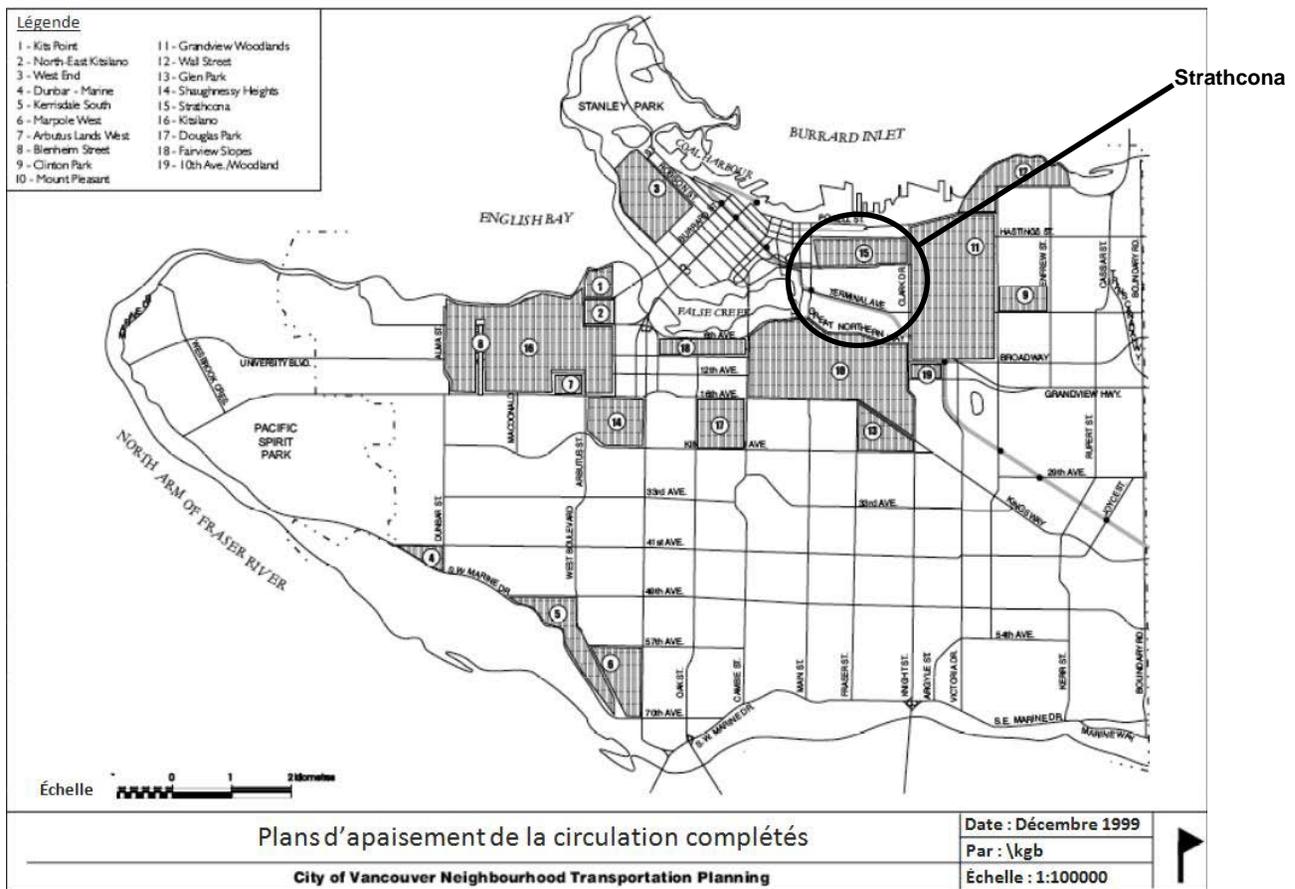


Figure 5 Une stratégie d'apaisement sectorielle visant un quartier défavorisé

Cette carte de Vancouver montre que les efforts d'apaisement de la circulation, amorcés en 1997, avaient déjà été complétés dès 1999 dans certains secteurs très défavorisés sur le plan des SSE.

Source : adapté de City of Vancouver, 1999.

LES RÉGIMES DE GESTION DE LA CIRCULATION DES BIENS ET DES PERSONNES

Les approches par points noirs et les approches sectorielles se distinguent par un autre trait : les régimes de gestion de la circulation des biens et des

personnes desquelles elles participent. Par régime de gestion de la circulation des biens et des personnes, nous entendons ici la façon habituelle d'organiser ou d'ordonner cette circulation dans un territoire donné.

Tableau 1 Un exemple de régime accompagnant l'augmentation des volumes de circulation automobile

Résultats attendus (PPM)¹

	Situation actuelle 1993 ²	Situation prévisible 2016 ³	Situation désirée en 2016	
			Objectifs	Variation par rapport à la situation prévisible
Déplacements totaux (transport en commun et automobile)	1 310 554	1 542 680	1 542 680	0 %
Déplacements en automobile (une seule personne)	774 119	1 053 251	1 000 588	- 5 %
Déplacements en covoiturage	190 929	178 742	195 022	+ 9 %
Déplacements en transport en commun	345 505	310 601	347 074	+ 12 %
Nombre de véhicules-kilomètres	12 027 684	18 363 764	17 445 576	- 5 %
Nombre d'entreprises de plus de 50 employés ayant un programme-employeur	0	S.O.	5 000	S.O.

¹ PPM : Période de pointe du matin.

² Ministère des Transports et STCUM, Enquête origine-destination 1993 pour la région de Montréal.

³ Ministère des Transports, Préviation des déplacements 1993-2016 pour la région de Montréal.

Ce tableau indique les hausses anticipées des volumes de circulation automobile dans la région de Montréal et les objectifs d'atténuation de ces hausses.

Source : adapté de Ministère des Transports du Québec, 2000, p. 78.

Dans le cas de l'approche par points noirs, l'objectif général animant le régime en question est de soutenir l'augmentation des volumes de circulation automobile, c'est-à-dire du nombre d'automobiles en circulation ou du nombre de kilomètres que ces automobiles parcourent dans l'ensemble. Autrement dit, dans cette économie politique, on considère normal et acceptable que la circulation automobile augmente — quitte parfois à chercher à la diminuer par rapport aux tendances haussières anticipées (voir le tableau 1 du ministère des Transports du Québec résumant ses objectifs pour la région de Montréal).

Autrement dit, l'approche par points noirs est compatible avec et soutient une volonté politique de « respecter » la tendance à la hausse des volumes de circulation automobile en nombres absolus. La tendance des autorités publiques, dans ce cas de

figure, est d'augmenter la capacité du réseau routier à faire circuler des volumes de véhicules motorisés de plus en plus importants et sur des distances croissantes afin d'assurer une certaine fluidité à ce type de circulation. Notamment, on parlera d'« optimisation » de la capacité du réseau d'infrastructures autoroutières et du réseau artériel ou d'amélioration de leurs niveaux de service. Cela peut se faire en ajoutant quelques voies à une infrastructure existante, en éliminant des espaces de stationnement sur rue, en limitant le nombre d'entrées ou de sorties sur un boulevard, en augmentant les vitesses de circulation permises, en mettant en place des feux de circulation synchronisés ou « intelligents », en augmentant le nombre de stationnements dans les centres-villes, et ainsi de suite.

Cette tendance ne signifie pas que, au sein de ces régimes politiques, aucun effort ne sera fait pour développer les services de transport collectif ou les infrastructures pour les modes de déplacements actifs. Mais les décisions quant à la pertinence de les développer seront systématiquement prises de manière à s'assurer que l'on ne réduit pas la capacité du réseau à assurer un niveau de service (ou de fluidité) suffisant par rapport aux tendances haussières des volumes et des distances anticipées. Ainsi, l'on implantera un tronçon de métro dans la mesure où celui-ci permettra de « décongestionner » un tronçon autoroutier important et tout en poursuivant le développement du réseau routier. L'on construira une piste cyclable sur une artère donnée dans la mesure où elle n'affectera pas la fluidité sur cette artère (plusieurs artères ont des réserves de capacité importantes et le retrait d'une voie au profit d'une piste cyclable ne changera pas leur « niveau de service »). Dans ce cas, l'apaisement de la circulation se veut une façon de mitiger les effets négatifs ou les impacts de l'augmentation de la circulation motorisée.

C'est sur le plan du régime d'action municipal dans lequel s'insèrent les stratégies sectorielles que l'on peut souvent distinguer ces dernières des stratégies par points noirs. De fait, certaines des stratégies plus étendues et systématiques sont jumelées à des actions municipales qui visent une réduction absolue des volumes de circulation automobile (et plus rarement aussi de la circulation des camions)³. À Londres (R.-U.), par exemple, l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation dans près de 400 secteurs de la ville s'est accompagnée du développement et de la mise en œuvre, en 2003, d'une intervention dite de « tarif à la congestion » (*congestion charge*). Un des objectifs explicites consistait à réduire dans l'absolu le nombre de véhicules-km parcourus dans la partie centrale de la ville. Le même cas de figure se présente dans la ville de Vancouver où, comme on peut le constater dans

la figure 6, on est parvenu à la fois à réduire le nombre de véhicules et de kilomètres parcourus dans l'absolu.

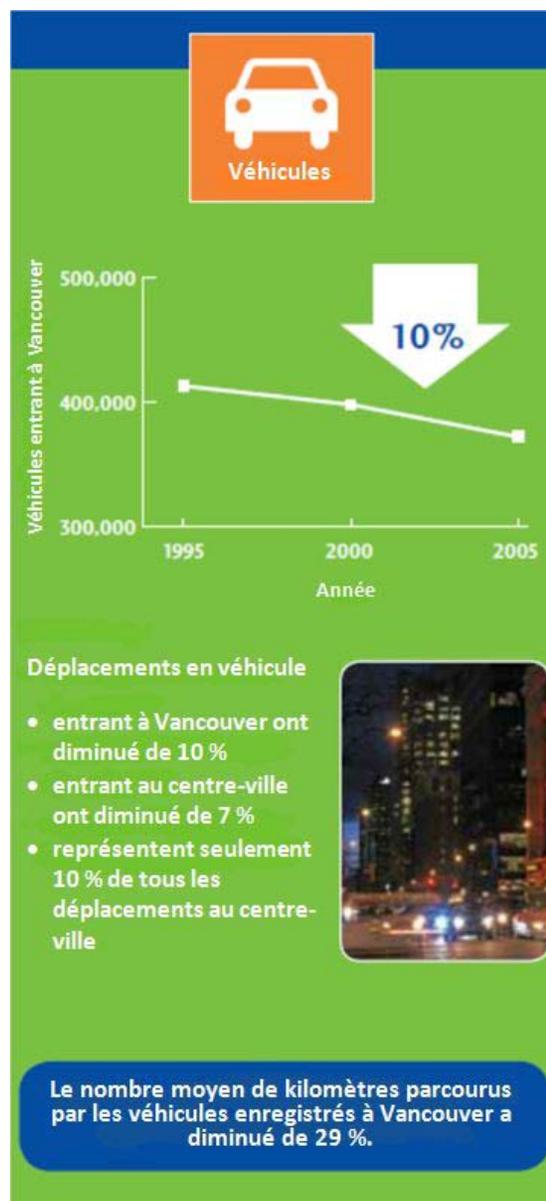


Figure 6 Un exemple de régime visant à réduire dans l'absolu les volumes de circulation automobile

Ce graphique indique les résultats des efforts visant à réduire dans l'absolu les volumes de circulation automobile dans le centre ville de Vancouver. Les stratégies d'apaisement sectorielles font partie de ces efforts.

Source : adapté de City of Vancouver, 2007.

³ La ville de Montréal apparaît comme une exception à ce chapitre. Montréal est une structure municipale où cohabitent deux niveaux de gouvernance, soit la ville-centre et les arrondissements, qui ont chacun des responsabilités en matière de circulation automobile — les arrondissements sont responsables des rues résidentielles et des collectrices alors que la ville centre est responsable du réseau artériel. Dans ce cas, la stratégie de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal vise une réduction des volumes de circulation sur les rues résidentielles de son territoire alors même que la ville-centre poursuit une politique d'augmentation de la capacité de son réseau routier à soutenir la croissance des déplacements motorisés.

Autrement dit, dans ces cas, les autorités municipales mettent en œuvre des interventions qui visent à réduire « à la source » les volumes de véhicules motorisés circulant sur leur réseau routier ou sur une part importante de leur réseau ou encore le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules automobiles. Pour reprendre les termes consacrés de la pratique, l'on met en place des interventions de « gestion de la demande ». Ainsi, pour poursuivre avec l'exemple de Londres, la tarification de la circulation automobile dans les quartiers centraux a été mise en œuvre en même temps qu'ont été améliorés significativement les services des transports collectifs et les infrastructures pour les transports actifs. À Vancouver, le développement de schèmes sectoriels d'apaisement s'est accompagné et s'accompagne toujours d'efforts de redistribution de l'espace consacré aux automobiles au profit des transports collectifs et actifs, de la restriction graduelle du nombre absolu de places de stationnement pour automobiles, et ainsi de suite, tout cela afin d'agir sur la demande de déplacements motorisés.

Les interventions par points noirs font généralement partie de régimes politiques qui visent à accompagner, en mitigeant ses impacts, la hausse des véhicules-kilomètres parcourus. Par contraste, les interventions sectorielles font souvent partie d'un ensemble de politiques qui visent à réduire dans l'absolu le nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur un réseau de rues donné.

Implications pour les acteurs de santé publique

En examinant les évaluations des effets sur la santé des stratégies fondées sur l'approche sectorielle et celles fondées sur l'approche par points noirs, nous avons pu distinguer les effets de l'une et de l'autre sur quatre déterminants de santé (Bellefleur et Gagnon, 2011). Il existe encore plusieurs dimensions de la littérature évaluative qui mériteraient d'être l'objet d'études supplémentaires. Par exemple, la littérature ne permet pas de préciser la quantité de mesures d'apaisement par kilomètre de réseau routier à partir de laquelle une stratégie se fondant sur l'approche sectorielle devient efficace ou encore de détecter un ou des seuils à partir desquels des effets synergétiques se feraient sentir. Comme d'autres, nous pensons néanmoins qu'il est

préférable pour les acteurs de santé publique de faire la promotion d'interventions étendues et mobilisant plusieurs mesures, plutôt que de promouvoir des interventions par points noirs (Morency et Cloutier, 2006). Il est effectivement plausible que les stratégies fondées sur l'approche sectorielle soient d'emblée plus propices à produire des effets plus significatifs sur les états de santé populationnels que des mesures ponctuelles dispersées et isolées.

Autrement dit, l'on peut penser qu'en agissant de manière systémique sur les volumes autant que sur les vitesses de circulation motorisée, les stratégies sectorielles présentent un potentiel d'action plus intense et sur un plus grand nombre de déterminants de la santé que les stratégies par points noirs. Elles offrent ainsi un potentiel d'action intéressant non seulement pour la prévention des traumatismes, mais aussi pour la réduction des émissions polluantes (atmosphériques, sonores) et pour la promotion de l'activité physique par l'augmentation des déplacements actifs. Cela n'est pas dire que la réduction de la vitesse sur certaines sections de rues ne peut en partie améliorer les conditions de déplacements en transport actif, par exemple. Néanmoins, à cet égard, les stratégies par points noirs maintiennent le statu quo sur la plus grande part du réseau routier alors que les déplacements en transport actif ne se produisent pas qu'aux points noirs, mais sur l'ensemble du réseau routier, à l'exception des autoroutes.

Enfin, trouvant leur pertinence en milieux urbains, et spécifiquement dans les secteurs urbains dont les populations ont généralement un statut socio-économique sous les moyennes de leur région, les stratégies sectorielles offrent à la fois une prise sur des segments importants de la population du pays et de chacune des provinces et constituent potentiellement une façon de mitiger les inégalités de santé qui s'y creusent. Mais cette préférence, a priori, doit être nuancée par les acteurs de santé publique, en raison de considérations pragmatiques autant que politiques.

Sur le plan pragmatique, et en écho à la fin du paragraphe précédent, il est d'abord clair que de tels schémas sectoriels relativement étendus et visant à agir sur les volumes de circulation ne sont pas pertinents partout. En milieu rural, par exemple, ce sont peut-être les routes transitaires traversant des villages qui suscitent le plus de problèmes de santé en raison du nombre de collisions et du bruit

généérés, notamment. Dans ces cas, une intervention spécifique visant à réduire la vitesse par la réduction de la largeur des voies ou l'implantation de mesures diverses sur la rue ou la route concernée est plus appropriée qu'une approche sectorielle. Les résultats de ce type d'intervention dans le cadre d'un programme d'évaluation développé en France se sont d'ailleurs avérés fort intéressants (Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, 1994).

Il faut aussi être conscient que l'adoption de stratégies sectorielles nécessite des transformations normatives assez importantes au sein des politiques et pratiques existantes. L'idée même qu'une vitesse de circulation à 50 km/h soit trop élevée en milieu résidentiel est assez difficile à faire accepter auprès de nombreux gestionnaires du réseau routier, notamment. Comme d'ailleurs l'idée de faire des efforts explicites pour entraver la libre circulation de véhicules motorisés dans certaines sections de ce réseau. Peut-être que dans ces cas, la promotion d'interventions ponctuelles sur des sections de rues présentant des circonstances particulières (un parc destiné aux enfants, une garderie, un centre de personnes âgées) et où les résidents en font la demande est une avenue à privilégier. Cela pourrait même être un premier pas vers la dé-normalisation du laissez-faire par rapport aux volumes importants qui empruntent les secteurs résidentiels ainsi qu'à la norme de 50 km/h en vigueur en milieu résidentiel — deux *a priori* nécessaires pour faire accepter le développement de stratégies sectorielles.

Références

- Bellefleur, O. et Gagnon, F. (2011). *Apaisement de la circulation urbaine et santé : une revue de littérature*. Montréal : Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé. Consulté en ligne à : http://www.ccnpps.ca/docs/RevueLitteratureApaisementCirculation_Fr.pdf.
- Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques. (1994). *Ville plus sûre, quartiers sans accidents : réalisations, évaluations*. Paris.
- Edmonton, City of. (2008). *Motor Vehicle Collisions 2007*. Edmonton. Consulté en ligne à : [http://www.edmonton.ca/transportation/RoadsTraffic/2007 Annual Collision Report FINAL.pdf](http://www.edmonton.ca/transportation/RoadsTraffic/2007%20Annual%20Collision%20Report%20FINAL.pdf).
- Grand Lyon, Communauté urbaine de. (2007). *Zone 30*. France. Grand Lyon. Consulté en ligne à : http://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/Pdf/activites/deplacements/2007_0308_gl_perimetre_zone30_lyoncentre.pdf.
- Grundy, C., Steinbach, R., Edwards, P., Green, J., Armstrong, B. et Wilkinson, P. (2009). Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: controlled interrupted time series analysis. *BMJ*, 339, b4469. doi : 10.1136/bmj.b4469.
- Grundy, C., Steinbach, R., Edwards, P., Wilkinson, P. et Green, J. (2008). *The Effect of 20 mph zones on Inequalities in Road Casualties in London: A report to the London Road Safety Unit*. London: London School of Hygiene and Tropical Medicine. Consulté en ligne à : <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/the-effect-of-20-mph-zones-on-inequalities-in-road-casualties-in-london.pdf>.
- Ministère des Transports du Québec. (2000). *Plan de gestion des déplacements. Région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable*. Québec : Gouvernement du Québec. Consulté en ligne à : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/1439A1A071442245E04400144F0104BD>.
- Morency, P. et Cloutier, M. S. (2006). From targeted "black spots" to area-wide pedestrian safety. *Injury Prevention*, 12(6), 360-364. doi : 10.1136/ip.2006.013326.
- Ströbele, M. F. (2009). *The Democratic Legitimacy of Urban Planning Procedures: Public Private Partnerships in Turin and Zurich*. Zurich : Center for Comparative and International Studies (CIS). CIS Working Paper No. 45.
- Terribilini, S. (1995). *De la distributivité des politiques régulatrices. Discriminations sociospatiales en matière de modération du trafic. Constat et causes. Illustration à l'aide des villes de Fribourg, Bienne, Neuchâtel et Saint-Gall ainsi que des communes de l'agglomération lausannoise*. Chavannes-près-de-Rennes : Cahier de l'IDHEAP, no 151. Institut des hautes études en administration publique.

Vancouver, City of. (1999). *Completed Traffic Calming Plans*. Vancouver. Consulté en ligne à : <http://vancouver.ca/engsvcs/transport/calming/documents/calmingw.pdf>.

Vancouver, City of. (2007). *Transportation Plan Update: A Decade of Progress*. Vancouver. Consulté en ligne à : <http://vancouver.ca/engsvcs/transport/plan/pdf/trans-plan-brochure.pdf>.

Octobre 2011

Auteurs : François Gagnon et Olivier Bellefleur, Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier Annie Rochette du Centre d'écologie urbaine de Montréal pour ses commentaires et suggestions sur une version préliminaire de ce document.

Le Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (CCNPPS) vise à accroître l'expertise des acteurs de la santé publique en matière de politiques publiques favorables à la santé, à travers le développement, le partage et l'utilisation des connaissances. Le CCNPPS fait partie d'un réseau canadien de six centres financés par l'Agence de la santé publique du Canada. Répartis à travers le Canada, chacun des centres de collaboration se spécialise dans un domaine précis, mais partage un mandat commun de synthèse, d'utilisation et de partage des connaissances. Le réseau des centres agit autant comme une structure de diffusion des contributions spécifiques des centres que de lieu de production conjointe des projets communs. Le CCNPPS est hébergé à l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), un chef de file en santé publique au Canada.

La production de ce document a été rendue possible grâce à une contribution financière provenant de l'Agence de la santé publique du Canada par le biais du financement du Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (CCNPPS). Les vues exprimées ici ne reflètent pas nécessairement la position officielle de l'Agence de la santé publique du Canada.

Toutes les images de ce document ont été reproduites avec permissions ou conformément aux licences autorisant leur reproduction. En cas d'erreur ou d'omission, merci de nous en aviser au ccnpps@inspq.qc.ca.

N° de publication : 1395

Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur les sites Web de l'Institut national de santé publique du Québec au : www.inspq.qc.ca et du Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé au : www.ccnpps.ca.

An English version of this paper is also available at www.ncchpp.ca.

Les reproductions à des fins d'étude privée ou de recherche sont autorisées en vertu de l'article 29 de la Loi sur le droit d'auteur. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation du gouvernement du Québec qui détient les droits exclusifs de propriété intellectuelle sur ce document. Cette autorisation peut être obtenue en formulant une demande au guichet central du Service de la gestion des droits d'auteur des Publications du Québec à l'aide d'un formulaire en ligne accessible à l'adresse suivante : <http://www.droitauteur.gouv.qc.ca/autorisation.php>, ou en écrivant un courriel à : droit.auteur@cspq.gouv.qc.ca.

Les données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

DÉPÔT LÉGAL – 1^{er} TRIMESTRE 2012
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA
ISBN : 978-2-550-64023-3 (VERSION IMPRIMÉE ANGLAISE)
ISBN : 978-2-550-64024-0 (PDF ANGLAIS)
ISBN : 978-2-550-64021-9 (VERSION IMPRIMÉE)
ISBN : 978-2-550-64022-6 (PDF)

©Gouvernement du Québec (2012)

