

Centre de collaboration nationale
sur les **politiques publiques**
et la **santé**

www.ccnpps.ca

L'ENVIRONNEMENT BÂTI : POLITIQUES PUBLIQUES,
ACTEURS, OBSTACLES ET LEVIERS –
COLLOQUE D'ÉCHANGE DE CONNAISSANCES
COMPTE RENDU | FÉVRIER 2011



Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé

National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

*Institut national
de santé publique*

Québec 

Centre de collaboration nationale
sur les **politiques publiques**
et la **santé**

www.ccnpps.ca

L'ENVIRONNEMENT BÂTI : POLITIQUES PUBLIQUES,
ACTEURS, OBSTACLES ET LEVIERS –
COLLOQUE D'ÉCHANGE DE CONNAISSANCES
COMPTE RENDU | FÉVRIER 2011



Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé

National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

*Institut national
de santé publique*

Québec 

RÉDACTION

The Conference Publishers

SOUTIEN À L'ÉDITION

François Gagnon, Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé

Alice Miro, Fondation des maladies du cœur du Canada

Heather Evans, Heather Evans Consulting

MISE EN PAGES

Madalina Burtan, Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé

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.

Le Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé est hébergé à l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), un chef de file en santé publique au Canada.

PARTENARIAT

Ce document est le résultat d'un partenariat entre le CCNPPS et le Partenariat Canadien contre le Cancer (PCCC), à travers le financement de la coalition Bâtir un Canada en santé, dans le cadre du projet Connaissances et actions liées pour une meilleure prévention (COALITION).

La production de ce document a été rendue possible grâce à une contribution financière provenant de Santé Canada par le biais du financement du projet COALITION. Les vues exprimées ici représentent celles de la coalition Bâtir un Canada en santé et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du bailleur de fonds.



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 and at www.inspq.qc.ca/english.

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 : 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 – 3^e TRIMESTRE 2011
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA
ISBN : 978-2-550-62447-9 (VERSION IMPRIMÉE ANGLAISE)
ISBN : 978-2-550-62448-6 (PDF ANGLAIS)
ISBN : 978-2-550-62445-5 (VERSION IMPRIMÉE)
ISBN : 978-2-550-62446-2 (PDF)

©Gouvernement du Québec (2011)

À PROPOS DU CENTRE DE COLLABORATION NATIONALE SUR LES POLITIQUES PUBLIQUES ET LA SANTÉ

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 nationale en santé publique 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.

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
2	CARTOGRAPHIER UN CHAMP POLITIQUE	2
2.1	Groupe 1 - Réduction des espaces de stationnement	3
2.2	Groupe 2 - Proximité des services	7
2.3	Groupe 3 - Mesures d'apaisement de la circulation	12

1 INTRODUCTION

Le projet Connaissances et actions liées pour une meilleure prévention (COALITION) est une initiative du Partenariat canadien contre le cancer (PCCC). Dans le cadre de ce projet, sept coalitions ont reçu une subvention afin d'intensifier et d'intégrer leurs pratiques de prévention du cancer et d'autres maladies chroniques dont les déterminants sont similaires. Le Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (CCNPPS) est partenaire de l'une des coalitions financées, à savoir Bâtir un Canada en santé. L'intérêt premier de cette coalition est de provoquer des changements dans les façons dont l'environnement bâti est actuellement développé en influençant les politiques publiques qui l'informent. Regroupant de nombreux partenaires autour de six autorités régionales de santé membres du Réseau canadien pour la santé urbaine (RCSU), cette coalition vise spécifiquement l'environnement bâti des grandes agglomérations urbaines du pays.

De nombreuses occasions d'échange de connaissances ont été rendues possibles par le financement de la coalition Bâtir un Canada en santé. Dans ce sens, un colloque d'une journée s'est tenu à Vancouver le 24 novembre 2010. Le choix de cette date, qui précédait une des rencontres semestrielles du RCSU, permettait ainsi à toutes les autorités régionales membres de ce réseau d'assister à la rencontre. Plusieurs ont d'ailleurs répondu à l'appel, soit sur place, soit par le biais d'un service de téléconférence. En guise d'ouverture à la journée, Karen Lee, directrice de l'environnement bâti du Service de la santé et de l'hygiène mentales de la Ville de New York, est venue présenter le travail de son équipe, dont le but est d'influencer les politiques publiques informant l'environnement bâti de sa ville. Les autorités régionales membres de la coalition ont alors présenté à tour de rôle leurs efforts en matière d'influence des politiques publiques informant l'environnement bâti. Des périodes de discussion ont suivi chacune des présentations.

Le CCNPPS a participé à l'organisation et à l'animation de la journée. François Gagnon, du CCNPPS, a notamment animé une séance de travail en sous-groupes durant l'après-midi. L'objectif de cette séance de travail était d'apprendre à analyser les coalitions d'acteurs présentes dans les environnements des autorités régionales de santé. Le document suivant constitue l'extrait de la prise de notes effectuée au cours de cet atelier.

Vous pouvez visiter le site Internet du projet COALITION au : <http://www.partnershipagainstcancer.ca/fr/priorities/primary-prevention/strategic-initiatives/coalitions-linking-action-science-for-prevention-clasp/>.

Vous pouvez visiter le site Internet de la coalition Bâtir un Canada en santé au : <http://www.uphn.ca/CLASP/> (en anglais seulement).

2 CARTOGRAPHIER UN CHAMP POLITIQUE

François Gagnon du CCNPPS a indiqué que l'utilisation du cadre de travail des coalitions plaidantes (*Advocacy Coalition Framework [ACF]*) comme base de connaissance dans cet atelier avait pour objectif de doter les participants d'un outil analytique leur permettant de broser un tableau des réseaux plus ou moins coordonnés d'acteurs dans divers champs politiques et des possibilités de modification de ces réseaux. Analyser les coalitions qui luttent pour définir les politiques publiques peut servir de fondement à la création d'un plan stratégique pour changer ces politiques.

L'ACF attire notre attention sur les caractéristiques structurelles des champs politiques, comme la façon dont les relations de pouvoir entre les coalitions d'acteurs se manifestent, la manière dont ces coalitions représentent une fusion d'intérêts divers et la façon dont différents types d'acteurs s'unissent au sein de ces coalitions (tels les organismes à but non lucratif, les administrations publiques, les institutions, les journalistes, etc.).

Après cette entrée en matière, les participants ont été invités à former trois groupes de travail, chacun étant chapeauté par un animateur. À l'aide du tableau fourni dans le guide de discussion, les trois groupes ont été invités à cartographier un champ politique à partir d'une des propositions spécifiques suivantes, tirées de l'Index de santé de la région de Peel :

- Réduction des espaces de stationnement;
- Mesures d'apaisement de la circulation;
- Amélioration de l'accès aux services de quartier.

L'utilisation du guide de discussion comprend trois étapes :

- Définir les coalitions présentes dans les champs politiques. Les coalitions sont définies comme des regroupements d'acteurs partageant des points de vue similaires à propos de problèmes et de solutions politiques, mais dont les intérêts peuvent différer;
- Déterminer et analyser les positions et les intérêts des acteurs (comprendre leur point de vue et les liens qu'ils entretiennent avec les autres acteurs);
- Déterminer les possibilités de changement, rechercher les facteurs de changement, c'est-à-dire les facteurs endogènes et exogènes.

La première étape, la définition des coalitions, consiste à énoncer clairement les positions et les intérêts de ces dernières en ce qui a trait à la proposition, ainsi que les groupes ou les activités qu'elles favorisent.

La deuxième étape consiste à établir la liste des acteurs au sein des coalitions et à analyser les liens qui existent entre eux, ainsi que leurs positions et leurs intérêts respectifs en ce qui a trait à la proposition.

La troisième étape consiste à analyser les possibilités de changement, en tentant de répondre, entre autres, aux questions suivantes :

- Existe-t-il certaines transformations contextuelles qui pourraient modifier les intérêts de certains acteurs?

- En quoi la proposition peut-elle intéresser des acteurs de la coalition opposante? Quels avantages peut-elle leur apporter?
- Existe-t-il des acteurs ou des acteurs potentiels non participants qui souhaiteraient se joindre aux coalitions?

Les participants se sont divisés en trois groupes de travail en vue de discuter et de cartographier les coalitions dans chacun des champs politiques choisis.

2.1 GROUPE 1 - RÉDUCTION DES ESPACES DE STATIONNEMENT

Alice Miro a agi à titre d'animatrice pour le premier groupe. Les participants ont d'abord suggéré divers acteurs et parties intéressées qui pourraient être mobilisés autour des questions liées au stationnement. Ils ont suggéré la Ville, la Municipalité, les entreprises et les associations de gens d'affaires, les organismes environnementaux, les résidents, les piétons, les promoteurs, les institutions, les écoles, les commissions de transport, les organismes de santé publique, les centres de soins de courte durée et les hôpitaux.

L'animatrice Alice Miro a mentionné la controverse actuelle ayant trait au stationnement pour les hôpitaux. Une participante a déclaré : « Quand l'espace de stationnement est insuffisant ou quand il y a des parcomètres, les gens doivent souvent sortir des salles d'attente pour aller remettre de l'argent. » Elle a suggéré un système plus efficace, où des places de stationnement seraient réservées à des personnes ayant un rendez-vous. Un autre participant a fait remarquer que les problèmes de stationnement touchent autant le personnel que les usagers.

Selon les participants, le stationnement fait l'objet de « visions politiques conflictuelles » : les municipalités s'efforcent de réduire les espaces de stationnement, alors que les entreprises en veulent davantage pour attirer les clients. Tous ont admis que les propositions en ce qui concerne le stationnement peuvent être « très ambivalentes ». Par exemple, se débarrasser des parcomètres entraîne une réduction des revenus municipaux.

« De côté de la coalition, personne ne veut réduire l'espace de stationnement, à l'exception du secteur de la santé publique et des groupes environnementaux », a affirmé un participant.

Un participant a attiré l'attention du groupe sur la ville de La Haye, aux Pays-Bas, qui a instauré des zones piétonnières et où les entreprises se sont ralliées à l'idée de la réduction de l'espace de stationnement. Des études sur la consommation ont montré que les acheteurs qui arrivaient à pied dépensaient davantage que ceux qui se déplaçaient en voiture. Cette information a contribué à persuader les entreprises locales que des zones piétonnières leur seraient profitables.

Lorsqu'un participant a suggéré que le succès des zones piétonnières dépend d'abord de la capacité des services de transport en commun à conduire les gens au centre-ville, le premier participant a répondu qu'en fait, les personnes qui vivaient à proximité de ces zones étaient celles qui dépensaient le plus, alors que celles qui devaient se déplacer pour s'y rendre dépensaient moins. Les membres du groupe ont ajouté que cette affirmation n'était pas nécessairement vraie pour toutes les régions, en citant l'exemple des banlieues.

« On ne peut appliquer *a priori* un scénario urbain aux banlieues, a affirmé un participant. En région urbaine, on peut augmenter les services de transport en commun et réduire l'espace de stationnement. En banlieue, l'enjeu est différent. » Les membres du groupe se sont entendus pour dire que le stationnement est une question complexe, impliquant de nombreux acteurs, dont des ONG du secteur de l'environnement, des résidents locaux, des associations de piétons, des écoles et des regroupements de cyclistes. Toutefois, un participant a souligné que « beaucoup de personnes ne sont ni pour ni contre ».

Étant donné la grande divergence d'intérêts sur cette question, un participant s'est demandé qui pourrait soutenir une mesure de réduction de l'espace de stationnement. Un autre participant a alors suggéré que des promoteurs immobiliers pourraient appuyer une réduction de l'espace de stationnement urbain s'ils croyaient pouvoir bâtir ou créer des parcs là où se trouvaient auparavant les terrains de stationnement. « Il peut y avoir des projets à usages multiples et d'autres, voués à de nouvelles utilisations », a affirmé un participant. Il a cité une autorité de santé qui a centralisé ses bureaux périphériques en un seul endroit. Comme de nombreux membres du personnel avaient l'habitude de se rendre au travail en voiture, le terrain de stationnement du nouveau site a été considéré comme un droit acquis et les membres du personnel déjà en place avant la centralisation ont conservé leur espace de stationnement gratuit.

Un autre participant a fait remarquer que des questions syndicales concernant le stationnement avaient été soulevées à la suite de la fusion de deux cliniques dans de nouveaux locaux, où se sont retrouvés les membres du personnel des deux anciennes entités. Comme l'arrêt d'autobus le plus près se trouvait dans un lieu réputé dangereux, le personnel se rendait en taxi à l'emplacement des anciens locaux, où étaient stationnées leurs voitures. Le prix de la course en taxi leur était remboursé.

Un membre du groupe a demandé : « Si les autorités de santé ne peuvent réussir à obtenir des appuis (pour réduire l'espace de stationnement), alors qui le peut? » Un autre participant a mentionné le besoin de trouver de nouvelles mesures incitatives, comme une réduction de l'espace de stationnement requis pour les supermarchés. Ce type de réglementation peut constituer une embûche pour les promoteurs, a fait remarquer un participant, en mentionnant qu'à New York, la réduction des exigences liées au stationnement a entraîné l'élaboration de mesures incitatives visant l'innovation en matière de design, transformant ainsi les obstacles en occasions d'affaires.

Un membre du groupe a mentionné que la Colombie-Britannique ne subventionne pas l'espace de stationnement des édifices recevant une aide financière gouvernementale. L'espace de stationnement doit être sans incidence sur les recettes, ce qui favorise la réduction de cet espace. À Montréal, les hôpitaux urbains sont en concurrence avec les hôpitaux de banlieue pour l'embauche du personnel, en particulier le personnel infirmier. Comme le stationnement est gratuit pour les employés en banlieue, les hôpitaux montréalais offrent le stationnement gratuit pour inciter les infirmières et les infirmiers à venir travailler en ville.

Un autre membre a suggéré la création de comités pour élaborer des mesures incitatives visant la réduction des parcs de stationnement pour les automobiles et l'établissement de plus d'espaces de stationnement pour les vélos. Lorsque les stationnements sont situés aussi loin

du lieu de travail que le plus proche arrêt de transport en commun, le personnel est plus enclin à utiliser ce dernier type de transport plutôt que leur voiture, a indiqué un autre participant. Cependant, une autre personne a fait remarquer que dans des villes comme Winnipeg, où les températures hivernales peuvent se maintenir à -30°C , cette solution n'est pas toujours bonne.

« Pour soutenir les changements, les entreprises doivent être bien informées, a déclaré un participant. Par exemple, au début, les commerçants se sont plaints de la piste cyclable de Hornby Street, à Vancouver, mais des données leur ont montré qu'ainsi, ils feraient davantage d'affaires avec les piétons. »

« Les enjeux sociaux devraient retenir autant l'attention que les questions commerciales », a affirmé un membre du groupe, en faisant remarquer que les personnes handicapées doivent avoir accès à de l'espace de stationnement sur des rues planes. Plus de places de stationnement devraient être réservées aux handicapés, surtout devant les édifices. Des personnes pourraient se rallier à la cause grâce à des questions touchant les personnes handicapées et le stationnement réservé aux résidents.

Dans la zone piétonnière de La Haye, qui connaît un vif succès, certaines voitures sont admises, mais les « automobilistes sont des invités dans ce secteur et se conduisent comme tel », a expliqué un participant. Les automobilistes ayant des permis pour personnes handicapées peuvent y accéder en voiture et des voitures peuvent passer prendre une personne handicapée, si des arrangements ont été établis au préalable. Le groupe a discuté des zones piétonnières, en soulignant que ces dernières doivent être méticuleusement planifiées et ne devraient pas constituer la seule stratégie de réduction d'espace de stationnement.

Des événements comme les Jeux olympiques de 2010 offrent l'occasion de tester des solutions à court terme, a affirmé un participant. D'autres participants ont suggéré des solutions telles des voies réservées et des subventions aux transports en commun. La réduction de l'espace de stationnement au centre-ville entraîne effectivement une modification de l'utilisation de l'automobile, mais elle accroît le besoin d'un système de transport collectif de qualité.

Un membre du groupe a mentionné que dans le cadre du système de construction et de rénovation LEED^{md}, les promoteurs peuvent gagner des points en limitant l'espace de stationnement pour automobiles, en créant de l'espace de stationnement pour vélos et en subventionnant les transports en commun. Un autre participant a ajouté que le fait de restreindre l'espace de stationnement est une méthode plus facile et moins coûteuse d'obtenir des points de certification LEED^{md} qu'installer un onéreux système de ventilation, par exemple.

Le Québec a mis sur pied, pour les employeurs, un programme visant à faciliter la phase de transition entre l'utilisation de l'automobile et l'utilisation du transport en commun ou du vélo. Les entreprises offrent des mesures incitatives, comme des douches sur les lieux de travail ou le remboursement de titres de transport en commun. Ces mesures ont contribué à réduire les besoins pour de l'espace de stationnement, a affirmé un participant. Un « plan de marche » vers le lieu de travail, des mesures visant à promouvoir la marche et un système de covoiturage soutenu par l'entreprise sont d'autres stratégies potentielles auxquelles les employeurs pourraient recourir.

Les agences de location de voitures, les coopératives et les services de partage de voitures pourraient tous devenir des acteurs au sein d'une coalition visant la réduction de l'espace de stationnement, a indiqué un participant. Un autre a fait remarquer que les associations du secteur automobile ont tendance à être en faveur de l'utilisation de la voiture. Il serait donc important de bien nuancer les propos : « Ne parlons pas de réduction; parlons de durabilité de l'environnement, où ils ne viendront pas s'asseoir à la table », a ajouté un membre du groupe.

Un autre participant a acquiescé : « Cela doit être présenté de la bonne façon, en disant "Nous savons que la santé et la durabilité de l'environnement vous tiennent à cœur. Que feriez-vous faire pour nous aider? Voici quelques solutions..." » Offrir à ces personnes des solutions de rechange acceptables, comme inciter les gens à acheter des véhicules hybrides ou créer des catégories qui les forceraient à présenter leurs propres suggestions, pourrait les aider à améliorer leur image. Ils pourraient ainsi devenir des partenaires, ce qui pourrait faciliter l'adoption de certaines mesures.

« Les services de navettes, les taxis et les restaurants qui offrent des services de raccompagnement à domicile ont tous bénéficié du durcissement des lois sur l'alcool au volant », a déclaré un participant, en suggérant que les regroupements de taxis pourraient être appelés à soutenir une réduction de l'espace de stationnement.

Selon un participant, la mise en place d'un ensemble de solutions de remplacement positives (transformer les terrains de stationnement en endroits piétonniers agréables, accroître le nombre d'espaces verts, améliorer l'accès au transport en commun) est essentielle pour s'assurer l'obtention d'appuis. Les autres participants ont acquiescé, mais ont souligné qu'il était nécessaire de considérer les besoins de chaque endroit.

M^{me} Miro a mentionné qu'en Colombie-Britannique, les municipalités ont l'obligation d'investir les revenus de parcomètres dans des mesures environnementales. Les parcomètres tendent à freiner l'utilisation de la voiture, ont dit les participants, en soulignant que la réduction des périodes de stationnement constitue un moyen de dissuasion pour les automobilistes et que certaines entreprises pourraient bénéficier d'un meilleur roulement de clientèle. Toutefois, d'autres entreprises (comme les cinémas, les restaurants et les bars) pourraient s'opposer à une telle mesure.

Selon les participants, les banlieues nécessitent habituellement des stratégies différentes. Les espaces de stationnement sont nécessaires autour des pôles de transport collectif, mais pourraient être réduits ailleurs. Cette mesure pourrait encourager les gens à marcher si ces espaces sont situés à 5 ou à 10 minutes de la destination. Sinon, ils auront tendance à prendre leur voiture.

Revenant sur le sujet des acteurs, les participants ont suggéré que les sociétés de transport en commun auraient des chances de voir augmenter leur nombre de voyageurs et leurs revenus, mais qu'elles revendiqueraient plus d'espaces de stationnement aux terminus des lignes.

La discussion a été de nouveau orientée vers le sujet des professionnels de la santé. Les participants ont échangé sur le fait que le personnel avait besoin d'un meilleur accès aux établissements de santé. Cela pourrait se faire, entre autres, par l'amélioration du service de

transport en commun, comme la prolongation des heures de service pour accommoder le personnel des divers quarts de travail. Cependant, un participant a fait remarquer que toutes les sociétés de transport ne peuvent absorber les coûts d'une telle prolongation de leurs heures de service, étant donné le plus petit nombre d'usagers qui se déplacent tard le soir ou tôt le matin.

Pour améliorer l'offre globale en matière de transport en commun, les participants ont suggéré la désignation de voies réservées, des arrêts moins fréquents et des distributrices de titres à l'extérieur des autobus. Certaines villes ont mis sur pied des stratégies de santé publique visant, entre autres, le transport en commun : Montréal et Vancouver ont toutes deux été mentionnées à titre d'exemple pour avoir inclus dans leur programme de transport en commun les répercussions de leurs mesures sur la santé publique.

« Une planification concertée est nécessaire pour que les autorités de santé puissent atteindre les mêmes objectifs que les planificateurs urbains, qui ont une expertise que nous n'avons pas », a affirmé un participant. M^{me} Miro a ensuite souligné qu'il serait possible de donner plus de pouvoir aux planificateurs urbains en leur soumettant des objectifs communs. Elle a ajouté que lorsque les autorités de santé rencontrent les planificateurs urbains, il est important de déterminer quels sont leurs objectifs et quelles sont les parties intéressées, « en examinant les façons dont nous pouvons aider les planificateurs urbains à rallier d'autres personnes... Nous pourrions alors persuader de nouveaux partenaires à se joindre à la discussion. Il doit s'agir d'un exercice collectif de mobilisation communautaire ».

2.2 GROUPE 2 - PROXIMITÉ DES SERVICES

Heather Evans a agi à titre d'animatrice pour le second groupe. Les participants à la discussion sur la proximité des services ont d'abord mis de l'avant diverses parties intéressées pouvant se montrer activement pour ou contre des politiques favorisant de plus petites épiceries locales. Ils ont discuté des groupes qui seraient touchés par le zonage, dont les commerces à grande surface, les fournisseurs de soins de santé de première ligne qui veulent mettre sur pied des cliniques dans des secteurs industriels, les municipalités, qui peuvent ou non permettre aux épiceries d'installer des kiosques de légumes sur le trottoir et les chaînes de restauration rapide qui désirent ouvrir des succursales près des écoles.

Un participant a demandé si les grandes chaînes d'alimentation nationales avaient un point de vue différent de celui des plus petites épiceries « familiales ». Certains participants ont mentionné que les points de vue varieraient selon l'endroit et la population locale.

« Dans ma région, on rebâtit le quartier le plus ancien en construisant des maisons de ville et des immeubles à logements, a expliqué un participant. Les commerces à grande surface veulent s'y implanter parce que la population y est plus dense, mais nous désirons y voir de plus petits détaillants indépendants. Nous devons donc parler des coûts qu'entraîne, pour les petits commerces, la location d'espace au sein de ces aménagements. »

Un autre participant a décrit une situation récente à Toronto, où la communauté locale a eu la réaction inverse. Les résidents de ce quartier se sont fortement opposés à une proposition de route de circulation transitaire « verte », de peur que s'ensuivent une congestion des rues et

une perte d'espace de stationnement. « Les intérêts des gens peuvent être alignés ou non avec le zonage », a affirmé ce participant.

Une fois le zonage établi, les membres de la communauté ne sont habituellement pas consultés du tout et les résidants ignorent même qu'ils ont le droit de protester, a affirmé un autre participant. « Quand ils ont fait le zonage de mon quartier et que les grands magasins s'y sont installés, je n'ai même pas songé que je pouvais tenter d'y changer quelque chose. »

Une autre participante a ajouté que lorsque la Ville fait participer la communauté par le biais des forums et des activités de sensibilisation, cela peut n'avoir aucun effet. « Finalement, ce sont les magasins à grande surface et l'argent qui motivent ce type de développement », a-t-elle conclu.

L'animatrice Heather Evans a proposé aux participants de choisir une politique spécifique, puis de dresser une liste des parties prenantes potentielles au sein des coalitions « pour » et « contre » cette politique. Les participants pourraient alors discuter des relations qu'établirait chacun de ces intervenants pour renforcer sa position. La troisième étape consisterait à déterminer quels changements pourraient inciter les parties prenantes à revoir leurs positions et la manière dont les décideurs pourraient apporter ces changements de manière à pouvoir atteindre les objectifs de la politique.

Les participants ont accepté et ont choisi de dresser la liste des parties prenantes qui seraient pour ou contre une proposition favorisant l'établissement de petites épiceries dans de nouveaux quartiers et dans des secteurs bien établis.

Un participant a demandé à l'animatrice de commencer par définir les leviers politiques qui faciliteraient l'établissement de ces petites épiceries. M^{me} Evans a suggéré que le zonage des secteurs pourrait être fait au préalable, de manière à ce que les promoteurs ne se butent pas à une opposition en réponse à une demande ultérieure de changement de zonage; que les municipalités pourraient voir à ce que l'infrastructure soit adéquate, par exemple en matière de routes, de services et de points d'accès; que les secteurs pourraient être planifiés de manière à assurer une population suffisante pour assurer la survie des épiceries locales. Les participants ont suggéré d'autres leviers, dont des mesures financières et d'autres mesures incitatives pour les petits commerces, ainsi qu'une réduction des impôts fonciers pendant la période d'implantation.

« Ils pourraient aussi définir ce qu'est une épicerie, a suggéré un participant. Sinon, il pourrait s'agir d'un Couche-Tard offrant une multitude de sacs de croustilles et de barres de chocolat et un petit bol de pommes à 1 \$ chacune. » Les véritables épiceries ne devraient pas être mises sur le même pied que les dépanneurs ou les supermarchés. Dans le cadre de cette discussion, les participants se sont entendus sur l'utilisation du terme « épicerie » pour désigner le genre de commerce désiré.

Ils ont ensuite discuté de la formulation de la politique proposée, en se mettant d'accord sur un « plan de développement urbain » afin d'« encourager les petites épiceries de chaque quartier, qu'il soit nouveau ou bien établi, pour que les résidants puissent acheter de la nourriture saine à moins de 300 mètres de chez eux ».

Les parties prenantes d'une telle politique incluent : les supermarchés déjà établis; les élus du conseil municipal; les associations de producteurs agricoles; les petites épiceries et les petites « succursales-boutiques » de grandes chaînes; les associations parentales et autres groupes d'intérêt communautaires; les commissions scolaires; les promoteurs et les propriétaires; les chambres de commerce et les associations de développement commercial; les planificateurs urbains; les fournisseurs de services de santé publics et communautaires; les fournisseurs de services sociaux et autres intervenants sociaux; les associations de restaurateurs; les personnes qui dépendent du transport collectif, comme les aînés, les groupes à faible revenu et les handicapés; les résidants; et tous les ordres gouvernementaux.

Les participants se sont entendus pour dire que la plupart des parties prenantes mentionnées dans cette liste pourraient tout autant être de la coalition « pour » que de la coalition « contre », selon les situations. Ils ont également convenu que la politique devrait différencier les résidants demeurant dans la zone élargie de ceux demeurant dans le voisinage immédiat du développement ou de la zone.

En faisant remarquer qu'un nombre important de groupes adoptent des positions diamétralement opposées, un participant a demandé comment ces acteurs pourraient être amenés à un consensus. « On doit montrer à tout le monde où se trouvent les économies, a répondu un membre du groupe. S'il s'agit d'une question de santé, on doit mentionner les économies en santé qu'apportent des gens qui marchent davantage et mangent mieux. » Un autre participant a indiqué que même s'il croit lui aussi que les gens pourraient être motivés par leurs intérêts personnels, « il s'agit d'une question de valeurs, pas seulement d'argent ». Les participants ont convenu que fonder leur argumentation sur une motivation visant les intérêts personnels apporterait des résultats, que l'on parle d'argent ou de valeurs.

Les participants ont décidé de laisser tomber la discussion sur les positions individuelles des acteurs qui avait été planifiée pour passer immédiatement à la détermination des groupes qui s'opposeraient à la politique et des moyens de pression qu'ils adopteraient pour s'y opposer, pour ensuite suggérer des façons de les faire revoir leur position. Ils ont mentionné les possibilités suivantes :

Les chaînes de supermarché pourraient trouver un petit espace trop coûteux pour leur propre utilisation, mais ne voudraient pas non plus voir s'installer des commerces indépendants concurrents. Des allègements fiscaux et des densités de population adéquates qui viendraient soutenir le fonctionnement de succursales « express » pourraient les inciter à venir s'établir dans de plus petits marchés.

Les producteurs d'aliments régionaux pourraient ne pas considérer les petites épiceries comme un marché rentable, contrairement aux supermarchés qui achètent en grandes quantités, parfois même toute une récolte. Les plus petits producteurs, toutefois, pourraient être « sur le même pied » que les plus petites épiceries. En outre, les plus grands marchés achètent souvent les produits moins chers d'autres régions.

Les résidants locaux pourraient ne pas fréquenter les plus petites épiceries, préférant la commodité et le stationnement gratuit des commerces à grande surface. « On peut acheter des pneus et du lait au même endroit », a rappelé un participant. Des infrastructures pourraient être

mis en place pour favoriser des « places du marché » occupées par des commerçants indépendants, qui seraient commodes à la fois pour les résidents et les producteurs d'aliments.

- Les gouvernements municipaux qui tirent profit des recettes fiscales apportées par les supermarchés pourraient être incités, par les groupes de pression des grandes chaînes, à s'opposer à la politique.
- Les succursales de grandes chaînes déjà en place pourraient arguer que la communauté ne peut faire vivre une vaste gamme de commerces indépendants et que les nouveaux développements pourraient entraîner la fermeture de commerces existants. La planification pourrait permettre de déterminer la quantité de détaillants dont a besoin une communauté et des mesures pourraient être prises pour veiller à ce que ce nombre ne soit pas dépassé.

Les contribuables pourraient reprocher au gouvernement ses dépenses pour soutenir l'entreprise privée. Le « vieux grincheux » pourrait protester contre le fait que le gouvernement utilise des fonds publics pour s'ingérer dans les affaires commerciales ou pourrait être fâché de « se faire dire où acheter ».

- Certains résidents pourraient craindre que des artères commerciales n'attirent des revendeurs de drogues et d'autres éléments indésirables.

Les participants se sont demandé si les résidents iraient dans de plus petites épiceries alors que plusieurs ont déjà pris l'habitude de passer au supermarché en voiture en revenant du travail. Un membre du groupe a dit que la plupart des secteurs sont déjà bien pourvus en matière d'épiceries et que l'arrivée de nouveaux commerces de même nature serait inutile. Un autre participant, en désaccord, a fait mention d'un secteur de Cloverdale, où on ne trouve que deux supermarchés, tous deux le long d'une grande route. « Où donc une vieille femme de 80 ans qui ne peut pas conduire peut-elle aller, dans ces conditions? Doit-elle risquer de se faire frapper par une voiture aux abords de la grande route? »

M^{me} Evans a demandé ce que certains des membres de la coalition « contre » pourraient faire pour rallier des gens à leur cause. « S'ils fournissent des emplois, de nombreuses personnes à faible revenu pourraient leur accorder leur appui », a affirmé un participant, en ajoutant que le conseil municipal pourrait faire de même. Les prix élevés associés aux plus petites épiceries pourraient aussi influencer l'opinion des résidents, tout comme les arguments touchant l'augmentation de la circulation, du bruit et de la pollution.

Plusieurs participants se sont inquiétés du fait qu'il n'était pas possible de bien anticiper les arguments ou de définir une politique sans d'abord bien cerner toutes les questions spécifiques à un nouveau développement dans un secteur donné. « Quand on parle de façon générale, les coalitions peuvent facilement trouver des points pour appuyer ce qu'elles affirment. Mais s'il s'agit d'un cas complexe, il devient difficile de dire quelles seront les répercussions sur un quartier en particulier », a déclaré un participant.

M^{me} Evans a demandé aux participants de suggérer des organismes qui pourraient être neutres en ce qui concerne la politique. Parmi les réponses, on a mentionné les institutions gouvernementales ainsi que les établissements de santé publique et d'enseignement. Ces organismes pourraient apporter leur contribution en fournissant des données et en lançant des

forums de discussion. Les facteurs pouvant inciter à revoir sa position à une partie prenante comprennent : le prix de l'essence, qui favoriserait les déplacements à pied; des amendements à la réglementation qui accroîtraient le rendement des petits commerces; des données rejoignant les intérêts personnels des résidants, comme des statistiques de création d'emplois.

« Qui mènerait la coalition? Qui a le plus d'intérêts en jeu? », a demandé un participant. Quelqu'un a répondu que des mouvements locaux actifs sont souvent nécessaires au maintien de la force d'une coalition. Une autre personne a ajouté que même si tous les membres d'une coalition peuvent partager la même position, leurs motifs peuvent différer.

« Si la politique est modifiée pour accommoder les groupes plus puissants, ceux qui ont moins de poids n'ont alors plus voix au chapitre, a affirmé un participant. Les membres les plus puissants d'une coalition sont toujours en mesure d'influer sur le contenu d'une politique. » Les participants ont convenu de l'importance de définir les acteurs d'une coalition et de déterminer qui détient le pouvoir de modifier les choses.

« Pour bien défendre une politique, on doit tenter d'apaiser les inquiétudes qu'elle soulève tout en s'assurant de sa mise en œuvre. Si on est un partisan de cette politique, on doit s'attarder à ses intérêts et à ceux qui sont vraiment incompatibles », a dit un participant.

Informé le public des raisons pour lesquelles les petits commerces sont un atout pour une communauté donnée peut faire beaucoup pour rallier l'opinion publique. « En tant que décideurs, si nous ne comprenons pas le pouvoir du public et que ce public est contre une politique, cette dernière est vouée à l'échec. » Quelqu'un a ajouté qu'il est essentiel de déterminer le rôle de l'industrie. L'industrie du tabac, par exemple, a exercé un pouvoir en coulisse dans le débat sur le droit de fumer dans les restaurants.

Les participants ont ensuite discuté des positions potentielles de groupes de diverses catégories de revenus. Les personnes à faible revenu pourraient être en faveur d'un meilleur accès à la nourriture, mais ne pas être convaincues que de petites épiceries résoudraient le problème de la sécurité alimentaire. « On doit aborder la question en parlant d'alimentation saine et d'un meilleur accès pour tous et non de solution à la pauvreté », a déclaré un participant. Les personnes dont le revenu est de moyen à élevé pourraient être plus préoccupées par l'éducation et se désintéresser d'un meilleur accès aux épiceries.

« Beaucoup de gens ne veulent pas du choix santé et les aliments pourrissent alors dans l'épicerie », a expliqué un participant. « Les aliments transformés constituent un mode de vie. C'est la réalité d'aujourd'hui. » Un autre participant a souligné que dans les condominiums modernes, l'espace réservé à la cuisine est souvent minimal et que de plus en plus de gens mangent au restaurant ou achètent des mets préparés. Un participant a suggéré qu'étant donné les habitudes alimentaires actuelles, des kiosques offrant des légumes sautés préemballés pourraient s'avérer une meilleure solution que de « demander aux gens d'acheter un sac de farine » dans une épicerie traditionnelle.

Les participants ont convenu qu'il était nécessaire d'augmenter la demande pour des aliments sains. « Il s'agit d'une approche à deux volets, a affirmé l'un d'eux. Une fois la politique générale déterminée, il revient à la municipalité d'informer la communauté et de chercher à obtenir son appui. »

2.3 GROUPE 3 - MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

François Gagnon a agi à titre d'animateur pour le troisième groupe. Les participants de ce groupe ont d'abord tenté de définir ce qu'est l'apaisement de la circulation.

« Les gens ne prennent pas position sur l'apaisement de la circulation en tant que concept abstrait, a mentionné un participant. Ils peuvent être pour ou contre une mesure spécifique. »

L'apaisement de la circulation peut prendre plusieurs formes. Les mesures peuvent inclure : la présence d'arbres sur les trottoirs ou les terre-pleins; des dos d'âne; des carrefours giratoires; des trottoirs avec bordures; des barrières ou des îlots en béton. Les membres du groupe ont convenu que les mesures d'apaisement de la circulation sont généralement caractérisées par une modification du matériau de la rue.

« La participation des automobilistes est essentielle à l'efficacité d'un programme d'apaisement de la circulation, a affirmé un participant. La plupart des mesures reposent en partie sur la réduction de la vitesse des conducteurs dans les rues visées. »

La raison d'être de ces mesures est également liée aux automobilistes. Leur objectif le plus évident est de réduire le risque d'accidents dus aux voitures chez les piétons. Cependant, elles touchent également des questions de santé publique plus globales, selon un participant : « Ce dont nous n'avons pas parlé, c'est qu'il s'agit [les mesures d'apaisement de la circulation] d'une attaque contre l'automobile. Cela renvoie en partie à cette obsession nord-américaine du véhicule motorisé. »

« Si les mesures d'apaisement rendent la conduite automobile moins attrayante, les conducteurs potentiels seront plus enclins à prendre l'autobus si ce service est offert, a-t-il ajouté. Il est essentiel que le transport en commun ou une autre forme de transport puisse prendre la relève. »

Un autre participant a signalé les répercussions de l'apaisement de la circulation sur les cyclistes. « À Victoria, nous avons presque atteint le point de saturation en matière de déplacements à vélo, particulièrement pendant l'été. Le succès a parfois des répercussions indésirables : quand nous organisons notre semaine « Au travail à vélo », nous constatons une recrudescence de rage au volant. Les gens se déplaçant régulièrement à vélo grognent contre les autres cyclistes plus lents. Quand nous poussons la population à délaissé le volant, sommes-nous préparés aux conséquences? »

« J'aborde la question sous un angle d'objectif de santé, a déclaré un autre participant. Vous dites vouloir parler de collisions. En fait, ce que cela signifie, c'est que l'on peut marcher dans les rues. » Un autre participant a ajouté que l'apaisement de la circulation donne aux gens une

impression de sécurité, ce qui les incite à choisir de prendre leur vélo ou de marcher plutôt que de conduire.

M. Gagnon a mentionné les stratégies d'apaisement de la circulation suivantes, utilisées à Montréal et à Vancouver :

- Diminution de la largeur des rues;
- Arbres;
- Trottoirs avec bordures;
- Réduction des limites de vitesse;
- Ralentissement de la circulation;
- Aménagement pour cyclistes de divers calibres, avec voies de dépassement plus larges;
- Carrefours giratoires.

« Certaines stratégies ne visent que la vitesse des véhicules motorisés, alors que d'autres ciblent d'autres types de circulation, a rapporté M. Gagnon. Diverses personnes peuvent avoir diverses réactions si on ne se penche que sur la vitesse, mais en ciblant divers volumes de circulation, on peut amener d'autres groupes à la table de discussion. »

Un participant a suggéré de bannir les publicités où l'on emploie des cascadeurs, afin de s'attaquer à la culture de la vitesse à laquelle adhèrent certains conducteurs. Une autre participante a cité en exemple une publicité télévisuelle de la Jetta de Volkswagen, diffusée à Montréal. La publicité était passée à l'antenne au cours d'un reportage sur le décès d'un jeune homme dans un accident de voiture. La voiture impliquée était une Jetta, similaire à celle montrée dans la pub. « C'est l'argument clé qui a permis de se débarrasser de cette publicité, a-t-elle dit. Elle n'a plus jamais été diffusée. »

M. Gagnon a encouragé le groupe à se pencher sur les coalitions qui pourraient se former autour de la question de l'apaisement de la circulation.

« Les gouvernements municipaux se préoccupent avant tout de la valeur des propriétés, a déclaré un participant. Toutes les soi-disant questions de santé portent en fait sur la valeur des propriétés... si un grand nombre d'automobiles circulent près de votre maison, sa valeur diminue. Si des autobus circulent près de votre maison, sa valeur diminue. »

« Oak Bay, à Victoria, constitue le plus bel exemple d'apaisement de la circulation, a ajouté un autre participant. Ils jouissent des plus fortes valeurs de propriété de toute l'île de Vancouver, parce qu'ils évitent tout ce qui pourrait accroître la circulation automobile dans le quartier : pas de station-service, pas de dépanneur, pas de commerce à grande surface. »

Les accidents se produisent surtout sur les principales artères où la circulation n'est pas apaisée, a dit une participante. « La vitesse influe sur le nombre de décès, a-t-elle dit. Si on réduit la vitesse des véhicules motorisés, on réduit du même coup les blessures chez les occupants de ces véhicules. » La réduction de la vitesse des véhicules est bénéfique pour la société. Elle modifie la façon dont les gens perçoivent la route, en augmentant le sentiment de

sécurité des piétons et des cyclistes. Elle montre que la route a d'autres utilités que la conduite automobile.

« Parfois, des regroupements d'automobilistes et des résidants protestent contre des mesures d'apaisement de la circulation parce qu'elles les ralentissent, a déclaré M. Gagnon. Mettre de l'avant les réductions de coûts pour les automobilistes pourrait être une façon de changer les mentalités. »

« Je ne soulignerais pas les réductions de coûts pour les automobilistes, parce que ça pourrait être mal interprété », a répliqué un participant. « Essayons plutôt de contrer l'idée qu'il s'agit d'une guerre entre cyclistes et piétons d'un côté, et automobilistes de l'autre côté. En fait, dans la plupart des villes canadiennes, les véhicules motorisés seront toujours nécessaires. » Les participants ont convenu que des mesures environnementales comme celles visant l'apaisement de la circulation sont essentielles pour encourager les gens à marcher, à prendre leur vélo et à utiliser les transports en commun, mais qu'elles ne signifient pas la mort de l'automobile au Canada.

« Sommes-nous contre les autos, ou plutôt pour le transport en commun et le transport actif? » a demandé un participant. Selon lui, les pressions sur les automobilistes incluent les mesures d'apaisement de la circulation et les restrictions en matière de stationnement, mais les restrictions ne constituent qu'une partie de la solution. Pour agir sur l'ensemble du problème, d'autres moyens, comme le transport en commun, doivent être attrayants, pratiques et agréables.

Plusieurs communautés, particulièrement celles en banlieue des grandes villes, n'ont toujours pas accès à de bons services de transport en commun. L'automobile demeure le moyen de transport le plus utilisé par les résidants. Les participants ont parlé de l'importance de faire de l'accès au transport en commun une priorité pour toutes les nouvelles communautés et de mettre le transport en commun sur le même pied que certains services comme l'eau potable et l'électricité.

Un participant a expliqué comment le manque de solutions de rechange en matière de transport dans la région du Grand Toronto, où il habite, force les résidants à utiliser leurs voitures. Il préférerait ne pas avoir à subir cette situation à cause d'un manque de solutions de remplacement : « Est-ce que je veux acheter une autre voiture? Non, a-t-il dit. Mais je n'ai pas le choix. » La croissance de la population des banlieues ne se fait pas au même rythme que celle de l'offre de services de transport en commun dans les régions mal desservies.

« D'ici 2031, il y aura 1,8 million de personnes additionnelles dans le périmètre du Grand Toronto et aucune d'elles n'aura accès à ce qui pourrait ressembler de près ou de loin à un service de transport en commun adéquat, a-t-il ajouté. C'est deux fois la population de la Nouvelle-Écosse. »

Un participant a suggéré que les conseillers municipaux augmentent les taxes pour le transport en commun dans les régions moins peuplées. Pour l'instant, ce type de transport a du succès presque exclusivement dans les régions très peuplées et s'avère un échec ailleurs. Cette situation doit changer.

« Ne serait-ce pas le moment, pour le gouvernement fédéral, de se mettre de la partie? », a demandé un participant, en faisant remarquer que le RCSU représente les 18 plus grandes villes canadiennes. Des participants ont répondu que le gouvernement fédéral actuel n'aime pas discuter avec le RCSU et que des interventions du fédéral dans le domaine du transport irriterait les gouvernements provinciaux. Les participants se sont entendus pour dire que les subventions accordées au transport en commun demeurent un sujet litigieux pour les gouvernements municipaux, étant donné que, souvent, on privilégie l'amélioration de l'infrastructure routière pour les conducteurs, avant de songer à soutenir financièrement le transport en commun.

M. Gagnon a demandé au groupe si les personnes âgées pouvaient constituer un groupe d'intérêt potentiel en ce qui concerne les mesures d'apaisement de la circulation. « Les aînés ont passablement de pouvoir, parce qu'ils votent. Les conseillers se montrent très attentifs à leur égard, a répondu un participant. Je ne les ai pas entendus prendre position à ce sujet, mais ils devraient, de toute évidence, s'y intéresser. »

D'autres participants ont exprimé des inquiétudes à propos des personnes âgées détenant un permis de conduire. « Les conducteurs âgés pourraient constituer un groupe démographique encore plus dangereux que les jeunes hommes au volant de voitures sport », a déclaré un participant. En Colombie-Britannique, cinq personnes de plus de 100 ans détenaient un permis de conduire cette année.

M. Gagnon a demandé si les aînés pouvaient être mobilisés en tant que groupe d'intérêt. Un participant a mentionné la possibilité d'inciter les communautés à mieux répondre aux besoins des aînés. En matière de transport, la sécurité en transport en commun et les risques de chutes font partie des préoccupations des aînés.

La discussion a ensuite été dirigée vers les mesures pouvant inciter les gens à utiliser le transport en commun et à moins dépendre de l'automobile. « Si vous prenez le transport en commun [à Montréal], vous mettrez trois ou quatre fois plus de temps pour vous rendre à destination que si vous preniez votre auto, a affirmé un participant. Les habitudes ne se modifieront pas tant que ce déséquilibre perdurera ou qu'il ne sera pas inversé. »

Un participant a abordé la question du rôle du gouvernement provincial dans les mesures d'apaisement de la circulation. Un durcissement des règlements sur les limites de vitesse pourrait être une mesure d'apaisement de la circulation efficace. Vancouver et Montréal, par exemple, ont abaissé la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h dans les rues résidentielles et à 30 km/h à proximité des écoles.

« L'objectif n'est pas uniquement de réduire la vitesse des voitures. L'objectif est d'amener les gens à recommencer à marcher et à faire du vélo. Je ne pense pas qu'à Vancouver, une simple modification de la limite de vitesse aboutisse à ce résultat », a répondu un participant. Un autre a alors mentionné que la réglementation sur les limites de vitesse doit toutefois faire partie intégrante d'une bonne politique d'apaisement de la circulation pouvant modifier l'attitude des conducteurs avec le temps.

La discussion a ensuite convergé vers une possible opposition aux mesures d'apaisement de la circulation. Le secteur des affaires n'est habituellement pas en faveur de telles mesures. Les propriétaires d'entreprises craignent qu'une diminution de la circulation automobile leur fasse perdre des clients potentiels. Néanmoins, restreindre la circulation pour que les gens puissent marcher dans les rues (voire organiser des festivals de rue sans voitures) permet de remettre en question l'idée reçue selon laquelle les rues sont faites pour les voitures et non pour les piétons ou les cyclistes. Un participant a donné comme exemple les festivals de rue locaux sur l'île de Vancouver : « Le chiffre d'affaires des commerçants a doublé. »

M. Gagnon a fait remarquer que les organismes de services d'urgence s'opposent parfois à des mesures d'apaisement de la circulation parce qu'elles diminuent leur capacité à répondre rapidement à des appels d'urgence. « Il s'agit en partie de mesures d'apaisement intelligentes », a répliqué un autre participant. Une collaboration avec les fournisseurs de services d'urgence pourrait optimiser les effets positifs de l'apaisement de la circulation, tout en minimisant les obstacles pour les véhicules d'urgence. À Victoria, par exemple, des ralentisseurs amovibles sont utilisés pour faciliter la tâche des travailleurs des services d'urgence.

Un consensus social est essentiel au succès des mesures d'apaisement de la circulation, mais il est difficile à obtenir en banlieue. « Les gens ne font, pour ainsi dire, que se rendre au boulot et en revenir. Le capital social est presque nul », a mentionné un participant.

M. Gagnon a fait remarquer que le groupe n'était pas encore arrivé à nommer de larges coalitions pouvant travailler à l'apaisement de la circulation. « J'aurais aimé discuter plus longuement de la façon dont nous pourrions changer les mentalités, a répondu un participant. Je crois que c'est ce que nous avons fait dans le cas des aînés. Pour les autres groupes, je n'en suis pas sûr. » Il a admis que les mesures et les politiques d'apaisement de la circulation, au Canada, diffèrent selon les régions.

Soulignant le « culte de la vitesse » de notre société, un participant a affirmé : « J'aimerais voir quelques coups audacieux pour faire avancer les choses. Nous devons changer cette mentalité. »

www.ccnpps.ca



Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé

National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

*Institut national
de santé publique*

Québec 