

Ce document fait partie d'une série de fiches documentant des normes municipales novatrices ayant le potentiel de contribuer à créer des environnements favorables au transport actif sécuritaire en modifiant le design ou l'organisation des réseaux de voies publiques¹.

Dans ce document, nous discuterons de l'abaissement à 30 km/h de la limite de vitesse dans les rues locales. Nous nous concentrerons principalement sur les avantages de cette limite de vitesse pour la promotion de déplacements actifs et sécuritaires, ainsi que sur les questions d'implantation.

Libellé modèle de la norme

La limite de vitesse dans toutes les rues locales de ce secteur de la ville X sera de 30 km/h.

Formulation alternative

La limite de vitesse dans les rues locales en bordure des parcs ou des écoles, et dans les rues locales sur lesquelles se trouvent des voies cyclables désignées, sera de 30 km/h.

Contexte normatif

Depuis l'adoption des codes de la route provinciaux au milieu du 20^e siècle, la norme de vitesse par défaut et la plus répandue dans les rues locales au Canada est de 50 km/h. Bien que l'introduction de limites de vitesse inférieures ne soit pas sans précédent, comme nous le verrons ci-après, il existe toutefois un important potentiel d'implantation de la norme de 30 km/h (et de sa formulation plus étroite) à plus grande échelle dans les villes canadiennes.

¹ Pour en apprendre davantage sur cette série de notes documentaires, voir : <http://www.ccnpps.ca/186/quoi-de-neuf--ccnpps>

Bienfaits recherchés

La réduction de la limite de vitesse à 30 km/h dans les rues locales est généralement une mesure prise pour mitiger les effets négatifs de la circulation motorisée. On cherche ainsi à améliorer la qualité de vie des résidents et les conditions du transport actif dans ces rues. En ce qui concerne le transport actif plus particulièrement, une réduction de la vitesse des véhicules motorisés devrait accroître : 1) la sécurité; et 2) la convivialité des déplacements, ce qui devrait augmenter l'attrait des modes de transport actifs pour des utilisateurs potentiels.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La distance de freinage étant réduite, le risque de collision est considérablement plus faible à 30 km/h qu'il ne l'est à 50 km/h. De plus, à cette vitesse inférieure, la gravité des collisions est également fortement réduite (voir la figure 1). Ainsi, la diminution du nombre et de la gravité des collisions se traduit par une diminution du nombre de blessures et de décès.

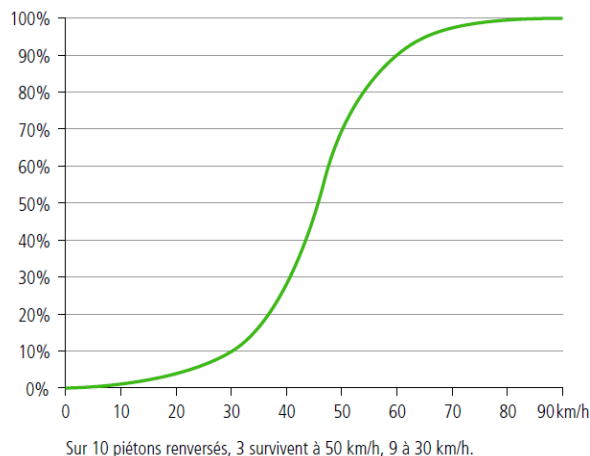


Figure 1 Vitesse et chances de survie d'un piéton

Les chances de survie d'un piéton à une collision survenant à 30 km/h sont beaucoup plus élevées (90 %) que si elle survient à 50 km/h (30 %).

Source : Adapté du Bureau de prévention des accidents, 2008.



Comme nous l'avons indiqué dans notre revue de la littérature sur l'apaisement de la circulation (Bellefleur et Gagnon, 2011), des chercheurs ont évalué l'implantation, à Londres (Royaume-Uni), de 399 zones à vitesse limitée à 20 mph (32 km/h). La longueur de ces zones variait d'un tronçon de rue de 700 m à un segment de 37 km. Les résultats, publiés dans un rapport (Grundy, Steinbach, Edwards, Wilkinson et Green, 2008) et un article scientifique (Grundy *et al.*, 2009), montrent que la mise en place de ces zones a entraîné une réduction importante des blessures mineures et graves ainsi que du nombre de décès chez les piétons et les cyclistes. La réduction était encore plus importante chez les jeunes âgés de 15 ans et moins (voir le tableau 1). Une comparaison de l'efficacité entre les petites zones (3,6 km et moins) et les grandes zones (plus de 3,6 km) n'a révélé aucune différence significative.

Tableau 1 Limitation de la vitesse et réduction des traumatismes

Efficacité des zones limitées à 20 mph (32 km/h) pour réduire les blessures et les décès chez les piétons et les cyclistes	Piétons	Cyclistes
Collisions avec blessures	-32,4 %	-16,9 %
0-15 ans	-46,2 %	-27,7 %
Blessures graves ou mortelles	-34,8 %	-37,6 %
0-15 ans	-43,9 %	Aucune donnée

Source des données : Grundy *et al.* (2008).

L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT ACTIF

Le degré d'attractivité du transport actif en tant qu'option pour les utilisateurs potentiels dans les zones limitées à 30 km/h par rapport aux zones à 50 km/h peut être envisagé en fonction d'un certain nombre d'indicateurs. Nous allons toutefois nous limiter au bruit ambiant et à la longueur des itinéraires cyclistes.

Bruit : la réduction de la vitesse de déplacement à 30 km/h peut réduire sensiblement le bruit émis par les véhicules motorisés en circulation. En effet, une revue de la littérature des évaluations portant sur l'implantation de zones à 30 km/h sur des ensembles

de rues qui étaient auparavant limitées à 50 km/h a permis de constater des réductions notables des bruits produits par les véhicules motorisés. Dans les études suédoises, il a été établi que la réduction moyenne des bruits émis varie de 2 à 4 dB (A) pour les voitures et de 0 à 2 dB (A) pour les camions, avec une réduction supplémentaire de 2 dB (A) pour le niveau sonore maximal². Bien que les études allemandes examinées n'aient pas fait de distinction entre les différents types de véhicules, elles ont noté une réduction moyenne des bruits émis s'élevant jusqu'à 3 dB (A) avec une réduction du niveau sonore maximal atteignant jusqu'à 5 dB (A). La plus faible réduction observée dans la revue de la littérature est de 0,9 dB (A) pour le niveau sonore moyen et maximal (Desarnaulds, Monay et Carvalho, 2004).

Itinéraires cyclistes : l'abaissement de la vitesse peut être utilisé comme une occasion de développer l'infrastructure cyclable d'une municipalité, que ce soit dans une rue spécifique (par exemple, en installant une vélorue³) ou dans l'ensemble d'un secteur. Cela peut réduire la longueur des itinéraires cyclistes, laquelle n'est pas optimale lorsque l'infrastructure cyclable est limitée aux artères, là où des pistes cyclables séparées sont généralement mises en place. En effet, il a été noté que certaines villes affichant une importante part modale⁴ de vélo optent pour la construction d'infrastructures séparées exclusivement sur les artères où la limite de vitesse est de 50 km/h et adoptent une vitesse de

² Le décibel pondéré A ou dB (A) est une unité de mesure pondérée selon un filtre, A, afin de prendre en compte la façon dont l'oreille humaine réagit aux fréquences sonores (Bellefleur, 2012).

³ Les vélorues sont les rues locales pour lesquelles la limite de vitesse a été fixée à 30 km/h (ou à 20 mph) et où diverses stratégies de conception ont été mises en œuvre afin que le vélo utilitaire soit sécuritaire et attrayant pour les utilisateurs : <http://www.streetfilms.org/portland-or-bicycle-boulevards/>.

Le terme vélorue est la traduction qui semble s'imposer au Québec pour l'expression « bike boulevard », et nous la reprenons donc ici. Toutefois, on perd ainsi quelque peu l'idée que l'on peut chercher à accroître la vitesse de circulation des cyclistes en développant ces infrastructures, à l'instar de l'objectif qui anime la transformation d'une rue en boulevard pour la circulation motorisée.

⁴ Le concept de part modale désigne le pourcentage des déplacements effectués au moyen de l'un ou l'autre « mode » de déplacement, c'est-à-dire le vélo, la marche, le transport collectif, la voiture, etc. Une notion liée intimement à ce concept est celle de « transfert modal », qui est employé dans le cadre de stratégies visant à accroître la part modale de l'un ou l'autre mode (aujourd'hui, le plus souvent, on vise un transfert modal de la voiture individuelle vers les modes actifs et collectifs).

conception⁵ de 30 km/h (ou moins) dans les rues locales afin de rendre les modes de transport actifs sécuritaires sur ces dernières (Furth, 2012). Certains experts ont également recommandé cette stratégie (Pucher et Buehler, 2008).

Inconvénients potentiels

En milieu urbain, les limites de vitesse ont peu d'incidence sur la durée des déplacements, puisque celle-ci est influencée par de nombreux autres facteurs, tels que la gestion des intersections, les niveaux de congestion, les conditions météorologiques, etc. (Archer, Fotheringham, Symmons et Corben, 2008). Néanmoins, l'augmentation potentielle du temps de déplacement des véhicules motorisés reste l'aspect le plus controversé de cette norme.

Bien que des limites de vitesse inférieures puissent influencer sur le temps de déplacement, il convient de noter que les rues locales, envisagées sous l'angle de la classification fonctionnelle moderne⁶ du réseau routier, sont destinées à l'accès local et non au transit. Au regard de cette utilisation, la réduction de la vitesse dans les rues locales peut ainsi être envisagée comme la correction d'une situation

indésirable. En outre, les distances parcourues sur les rues locales sont généralement assez courtes – et devraient l'être, selon ces mêmes normes de planification de la circulation –, de sorte que l'augmentation éventuelle des temps de déplacement semble plutôt limitée. Ainsi, on peut arguer que les avantages l'emportent sur cet inconvénient potentiel.

L'application d'une approche ciblant toutes les rues dans une zone donnée (appelée *approche sectorielle*) pourrait faire craindre que la circulation motorisée soit redirigée vers des artères qui sont parfois déjà encombrées. Étant donné que ce sont souvent des résidents à faible revenu qui vivent en bordure des artères, le fait de rediriger la circulation vers ces voies principales pourrait amplifier certains problèmes chez ce groupe en situation déjà précaire. La seule évaluation publiée examinant cet effet potentiel n'a constaté aucun déplacement de la sorte en ce qui a trait aux collisions routières (Grundy *et al.*, 2009).

Contexte d'application

La norme de 30 km/h peut être implantée pour toute rue locale, que ce soit en milieu urbain, suburbain ou rural. Comme nous l'avons mentionné précédemment, on peut appliquer cette norme à une rue ou à un tronçon de rue; ou bien, une ville ou une municipalité peut en faire la vitesse par défaut sur toutes les rues locales d'une zone plus ou moins étendue. On peut également utiliser cette norme dans le contexte de l'implantation de « vélorues ».

Précédents

Au Canada, tout comme dans les pays occidentaux de façon générale, l'implantation d'une limite de vitesse de 30 km/h sur certaines rues locales est de plus en plus courante dans de nombreuses municipalités. On peut observer une certaine diversité quant à l'étendue où ces limites de vitesse ont été appliquées sur les rues locales du Canada. La plupart des municipalités qui ont mis en place des limites de vitesse de 30 km/h l'ont fait sur un nombre relativement restreint de rues locales, sur des sections de rue bordant des parcs ou des écoles, ou dans les zones qui ont été dédiées aux « vélorues ».

⁵ Le concept de vitesse de conception fait référence à la vitesse des véhicules motorisés que prévoient et retiennent les ingénieurs pour déterminer les caractéristiques physiques d'une rue. La vitesse de conception diffère souvent de la limite de vitesse affichée, qui indique la vitesse à laquelle il est permis de se déplacer sur une rue. Par exemple, il est fréquent de voir des ingénieurs choisir une vitesse de référence de 60 km/h ou même plus élevée pour les rues où la limite de vitesse affichée est de 50 km/h. La raison de cette différence semble être qu'une vitesse de conception plus élevée devrait offrir de meilleures conditions de sécurité aux conducteurs.

⁶ Les municipalités n'utilisent pas toutes exactement les mêmes critères de classification. Par exemple, certaines municipalités établissent une distinction entre les artères principales et secondaires. Cependant, la plupart des municipalités ont défini certaines rues comme « locales ». Leur fonction principale est de permettre l'accès, aux résidences par exemple, et on y prévoit des volumes de véhicules faibles (bien que la plupart n'aient pas de normes explicites à ce sujet, certaines municipalités ont fixé à 800 véhicules par jour (vh/j) le volume acceptable sur ces rues). D'autres rues sont désignées « collectrices ». Elles ont pour double objectif de permettre l'accès et de distribuer la circulation vers les artères, et les volumes devraient y être un peu plus élevés que sur les rues locales. D'autres enfin sont désignées comme « artères » : elles ont pour fonction principale de soutenir des flux relativement élevés de circulation de transit. Cette classification détermine dans une large mesure l'importance relative accordée aux différents types d'usagers, ainsi qu'à leur sécurité et à leur confort, au moment de la conception des rues.

Quelques villes font exception, dont Saint-Lambert⁷, Westmount⁸ (Québec) et Duncan⁹ (Colombie-Britannique). À Saint-Lambert, les autorités ont décrété que toutes les rues locales seraient limitées à 30km/h. À Westmount et Duncan, les autorités ont plutôt opté pour une approche sectorielle plus limitée, de leurs territoires respectifs, mais débordant nettement des zones scolaires ou de parcs (voir figure 2 pour le cas de Westmount).

intéressant de noter que les zones à 30 km/h figurent parmi les interventions stratégiques de ces municipalités, qui sont parvenues à infléchir la répartition modale en faveur du transport actif et à réduire le nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur leurs réseaux routiers.

Facilitateurs

Les changements apportés aux limites de vitesse affichées et à la vitesse de conception des rues résultent souvent des pressions qu'exercent les résidents locaux. Lorsque les résidents se plaignent de la vitesse de la circulation dans leur environnement local, ce mécontentement ouvre un espace de dialogue et constitue une circonstance politique opportune en vue d'augmenter le nombre de rues locales où les limites de vitesse sont établies à 30 km/h. À Duncan, « la Ville a envoyé des lettres aux résidents et aux propriétaires des zones touchées; elle a fait paraître des annonces dans les journaux; et elle a réalisé un sondage [...] en vue d'obtenir l'avis du public [traduction libre] » (City of Duncan, 2008). Selon les résultats du sondage, le taux d'approbation était de l'ordre de 80 % en faveur de la réduction de la limite de vitesse de 50 km/h à 30 km/h dans les secteurs et les rues ciblées.

Les dispositions des codes de sécurité routière provinciaux ou d'autres documents réglementaires qui autorisent les municipalités à abaisser la limite de vitesse à 30 km/h, de même que les lignes directrices provinciales relatives à la conception de rues adaptée à cette limite de vitesse, telles que celles produites par le ministère des Transports du Québec (Ministère des Transports du Québec 2002), peuvent soutenir leur développement en normalisant la pratique. Le financement provincial destiné aux modifications en matière de conception de rues peut jouer le même rôle tout en permettant aux municipalités disposant de ressources financières limitées d'apporter ces modifications¹⁰.

Sur le plan politique, l'avantage de la limite de vitesse de 30 km/h associée à des sections spécifiques du réseau routier local (telles que les

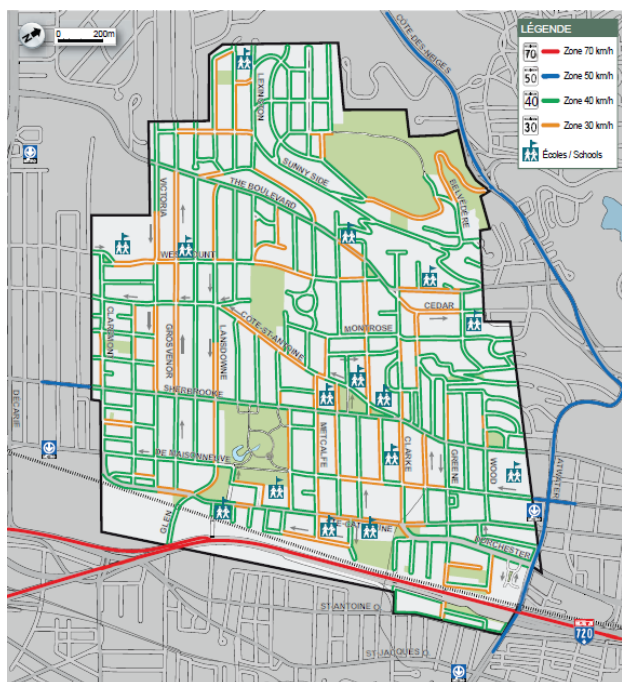


Figure 2 Limites de vitesse sur le réseau de voies urbaines de Westmount

Les zones à 30 km/h (en orange sur la carte) sont répandues sur les rues locales. Il est intéressant d'observer que la vitesse a également été limitée à 40 km/h (en vert sur la carte) sur les artères.

Source : Ville de Westmount, 2011.

Une telle approche sectorielle est plus fréquente dans les villes européennes, dont un exemple remarquable est celui de la ville de Lyon (France), qui abrite une zone de 30 km/h de 67 kilomètres carrés, laquelle couvre l'ensemble des rues locales de ses quartiers centraux. Il est également

⁷ <http://www.umq.qc.ca/nouvelles/actualite-municipale/securite-routiere-a-saint-lambert-c-est-30-km-h/>

⁸ À Westmount, les autorités ont également appliqué une limite de vitesse de 40 km/h sur le réseau des artères. Voir figure 2.18. Consulté en ligne : http://www.westmount.org/pdf_files/TrafficMasterPlan_lo2.pdf

⁹ Consulté en ligne : <http://www.duncan.ca/pdf/30%20km-%20zones.pdf>

¹⁰ Bien que ne faisant pas partie spécifiquement d'un programme d'interventions visant une limite de vitesse de 30 km/h, les interventions d'apaisement de la circulation du programme du régime public d'assurance de la Colombie-Britannique (ICBC) sont un exemple remarquable, tant par leur ampleur financière que leur ratio coût-avantage. Voir : <http://www.icbc.com/road-safety/safer-roads/invest-roads>

zones scolaires et les aires de jeux) est que celles-ci pourront constituer des « victoires relativement faciles », puisque la plupart des personnes seront d'avis que les enfants représentent un groupe vulnérable d'utilisateurs ayant besoin d'une protection particulière.

Obstacles

Pendant des décennies, les autorités provinciales ont conçu des rues au Canada permettant de rouler à au moins 50 km/h, et elles ont imposé cette vitesse par défaut à toutes les rues municipales. De plus, à l'exception de la Colombie-Britannique et du Québec notamment, les municipalités doivent généralement demander une autorisation à leur ministère des transports provincial pour obtenir le droit de fixer la limite de vitesse à 30 km/h.

Par ailleurs, de nombreux utilisateurs des modes de transport motorisé s'opposent à cette limite de vitesse en raison de l'augmentation potentielle de leur temps de déplacement. Ce désaccord est souvent repris par les élus qui les représentent.

Lorsque l'abaissement des limites de vitesse sur les rues locales n'est pas accompagné d'une modification de leur conception, cette mesure est vraisemblablement d'une efficacité limitée (Bellalite, 2011; Badeau, Souissi et Fafard, 2012). Cependant, le changement des normes de vitesse devrait inciter les ingénieurs de la circulation à modifier progressivement la conception de ces rues (c'est-à-dire à réduire leur vitesse de conception) de manière à l'harmoniser avec les normes de sécurité correspondantes. Pour cette raison même, les autorités municipales (les élus ou les ingénieurs) pourraient aussi s'opposer à une telle limitation de la vitesse, par crainte des coûts que ces normes révisées pourraient engendrer. Cela dit, l'intégration des interventions dans les travaux d'entretien de routine et dans les activités de développement réduit souvent des coûts. Dans certains cas, comme la construction de voies de circulation plus étroites, cela peut même constituer une mesure permettant de réduire les coûts.

Normes ou règlements connexes

1) La largeur minimale d'une voie de circulation pour les rues locales est établie à trois mètres selon les lignes directrices pour la conception de rues de l'Association des transports du Canada (ATC); 2) les

« vélorues » et les « zones 30 » (soit les zones à 30 km/h) sont des concepts d'aménagement de rues normés visant à limiter la vitesse des véhicules motorisés à 30 km/h.

Implications pour la pratique

Il a été démontré que l'implantation d'une limite de vitesse de 30 km/h avait des effets favorables sur la santé et certains de ses déterminants, et peu d'inconvénients, sinon aucun. Il reste à savoir où et comment appliquer une telle norme. Rien dans les études évaluatives ne montre clairement que la mise en œuvre d'une limite de vitesse de 30 km/h pour toutes les rues d'une zone donnée (suivant une approche sectorielle) est intrinsèquement plus efficace que sa mise en œuvre sur certains tronçons de rues. On peut seulement prendre en compte les avantages escomptés de l'application de cette limite de vitesse et prédire qu'une implantation plus large offrira plus d'avantages que si elle est réduite. Les avantages liés à une implantation sectorielle seront particulièrement renforcés si l'on envisage également de profiter de l'occasion pour développer l'infrastructure cyclable de la municipalité, puisque les périples à vélo se déroulent rarement sur une courte section d'une seule rue ou même de quelques rues.

Cela dit, les acteurs régionaux de la santé publique interviennent dans divers contextes politiques. Dans certaines régions, où il n'y a pas encore de précédent en ce qui concerne l'implantation de limites de vitesse inférieures sur les rues locales, même sur celles à proximité des parcs, des écoles ou d'autres endroits fréquentés par des piétons ou des cyclistes particulièrement vulnérables (les enfants ou les personnes âgées, par exemple), proposer une limite de vitesse de 30 km/h dans une zone élargie peut être délicat sur le plan politique. Pour les acteurs qui travaillent dans des contextes où des réductions de vitesse ont déjà été implantées, une manière de progresser pourrait consister à définir les zones plus ou moins étendues qui présentent davantage de circulation piétonnière et cycliste, à déterminer les demandes actuelles de la collectivité visant la réduction de la vitesse des véhicules motorisés, ou à examiner l'intérêt de la collectivité dans une infrastructure routière plus sécuritaire, agréable et pratique pour les piétons et les cyclistes.

Enfin, pour les acteurs qui cherchent des stratégies visant à réduire les inégalités en matière de santé, il convient de noter que les personnes qui se déplacent le plus à pied et à vélo au Canada (et pour lesquelles la conduite automobile n'est pas possible) sont souvent des personnes de statut socioéconomique plus faible que celles qui utilisent

des véhicules motorisés. Il s'agit d'une des principales raisons pour lesquelles l'implantation de zones limitées à 30 km/h a été définie par la British Academy comme l'une des neuf interventions les plus importantes pouvant être envisagées à l'échelle locale afin de réduire les inégalités en matière de santé (British Academy, 2014, p. 46).

Références

- Archer, J., Fotheringham, N., Symmons, M. et Corben, B. (2008). *The impact of lower speed limits in urban and metropolitan areas*. Melbourne, Australie : Monash University Accident Research Centre. Consulté en ligne au : <http://www.monash.edu.au/miri/research/reports/muarc276.pdf>
- Badeau, N., Souissi, T. et Fafard, L. (2012). *Implantation du 40 km/h à Montréal*. Exposé présenté au congrès 2012 de l'Association des transports du Canada. Fredericton, Nouveau-Brunswick, 14-17 octobre 2012 [Document pdf]. Consulté en ligne au : <http://conf.tac-atc.ca/english/annualconference/tac2012/docs/session17/badeau.pdf>
- Bellalite, L. (2011). *Étude des conditions optimales correspondant aux différentes limites de vitesse en milieu urbain - rapport final*. Sherbrooke : Université de Sherbrooke, Laboratoire de recherche et d'application en aménagement.
- Bellefleur, O. (2012). *Apaisement de la circulation urbaine et bruit environnemental : Effets et implications pour la pratique*. Montréal, Québec : Centre de collaboration nationale sur les politiques et la santé. Consulté en ligne au : http://www.ccnpps.ca/187/Publications.ccnpps?id_article=752
- Bellefleur, O. et Gagnon, F. (2011). *Apaisement de la circulation urbaine et santé : Une revue de littérature*. Montréal, Québec : Centre de collaboration nationale sur les politiques et la santé. Consulté en ligne au : http://www.ccnpps.ca/docs/RevueLitteratureApaisementCirculation_Fr.pdf
- Bureau de la prévention des accidents (BPA). (2008). *Zones 30. Brochure technique*. Suisse. Consulté en ligne au : http://www.plan-les-ouates.ch/files/bpa_zones_30_2011.pdf
- British Academy. (2014). "If you could do one thing..." *Nine local actions to reduce health inequalities*. The British Academy. Consulté en ligne au : https://www.britac.ac.uk/policy/Health_Inequalities.cfm
- City of Duncan. (2012, Mai). *City of Duncan 30km/h zones approved. Communiqué de Presse*. Consulté en ligne au : <http://www.duncan.ca/pdf/30%20km-h%20zones.pdf>
- Desarnaulds, V., Monay, G. et Carvalho, A. (2004). *Noise Reduction by Urban Traffic Management*. Exposé présenté lors du 18th International Congress on Acoustics. Kyoto, Japon, 4-9 avril 2004 [Document pdf]. Consulté en ligne au : http://www.sga-ssa.ch/pdf/events/Desarnaulds_ICA04_137KO.pdf
- Furth, P. G. (2012). *Bicycling Infrastructure for Mass Cycling: A Transatlantic Comparison*. Dans Pucher, J. et Buehler, R. (dir.), *City Cycling*. Cambridge, U.S.A.: MIT Press, pp. 105-139.
- Grundy, C., Steinbach, R., Edwards, P., Wilkinson, P., & Green, J. (2008). *20 mph Zones and Road Safety in London: A report to the London Road Safety Unit*. London: London School of Hygiene and Tropical Medicine. Consulté en ligne au : <http://www.20splentyforus.org.uk/usefulreports/20-mph-zones-and-road-safety-in-london.pdf>

- Grundy, C., Steinbach, R., Edwards, P., Green, J., Armstrong, B., & Wilkinson, P. (2009). Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1996-2006: controlled interrupted time series analysis. *British Medical Journal*, 339.
doi : <http://dx.doi.org/10.1136/bmj.b4469>
- Ministère du Transport du Québec. (2002). *Guide de détermination des limites de vitesse*. Québec : Gouvernement du Québec.
Consulté en ligne au : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/guide_determination_limites_vitesse_muni.pdf
- Pucher, J. et Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495-528.
- Pucher, J. et Dijkstra, L. (2003). Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons from the Netherlands and Germany. *American Journal of Public Health*, 93 (9).
- Ville de Westmount. (2011). *Plan directeur de la circulation et du transport actif de Westmount : Ville de Westmount 2011-2012*. Consulté en ligne à : http://www.westmount.org/pdf_files/TrafficMasterPlan_lo2.pdf

Mars 2014

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

Soutien à l'édition : Marianne Jacques, Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé

COMMENT CITER CE DOCUMENT

Gagnon, F. (2014). *Une limite de vitesse de 30 km/h sur les rues locales*. Montréal, Québec : Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé.

REMERCIEMENTS

Le CCNPPS tient à remercier Roxanne Leblanc et Greg Hart de Safer Calgary, Stephanie Gower de Toronto Public Health, ainsi que d'autres relecteurs qui ont souhaité demeurer anonymes, pour leurs commentaires 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 : XXXX

Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur le site Web 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 données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

