

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Processus d'aide à la décision pour la mobilité locale : quelle place pour les transports actifs sécuritaires ?

Auteur(s) :

Eudes Henno, M.Sc. chaire InSitu, UQAM, eudes.henno@gmail.com

Sophie Paquin, Ph.D, professeure, UQAM, paquin.sophie@uqam.ca

Florence Paulhiac Scherrer, Ph.D., professeure et directrice de la Chaire InSitu, UQAM, paulhiac.florence@uqam.ca

Mots-clés :

Aide à la décision pour des actions sur la voirie locale, transport actif, sécurité routière

Résumé :

Cette communication présente les résultats d'une recherche-action menée au sein de la Chaire In.SITU en collaboration avec une ancienne banlieue maintenant devenue un arrondissement de la Ville de Montréal et accueillant plus de plus 83 000 habitants. La recherche a pour objectif principal d'évaluer les pratiques, les processus et les instruments du Comité de circulation de l'arrondissement. Cette instance a pour fonction les demandes des citoyens en regard des problèmes sécurité des déplacements actifs, de stationnements et de circulation véhiculaire sur le territoire. L'objectif spécifique est de proposer des pistes de recommandation pour optimiser ses pratiques (traitement des requêtes, outils d'aides à la décision, processus décisionnel, etc.) afin d'améliorer l'efficacité des réponses apportées et de favoriser la cohérence de ces décisions avec les politiques d'aménagement et de mobilité adoptées par l'arrondissement.

Peu de recherches portent sur les processus de décision dans les comités de circulation des villes. Leur existence, leurs mécanismes et les acteurs professionnels qui les mettent en œuvre restent souvent dans la sphère des processus technico-administratifs et sont peu documentés. Les décisions dites techniques portant sur les aménagements possibles sur le réseau viaire et la sécurisation des déplacements actifs ne sont habituellement pas publiquement débattues. De même, le référentiel et le processus de décision ne sont pas systématisés, ni transparents. La présente recherche s'intéresse aux routines de l'action publique locale, ainsi qu'aux instruments d'aide à la décision mobilisés pour mettre en œuvre des interventions adaptées et cohérentes, sur la voirie locale.

Cette communication se concentre sur deux volets. Le premier porte sur l'évaluation des processus décisionnels et des actions concrètes recommandées par le comité dans le domaine de la voirie et du transport actif à l'échelle locale. Le deuxième volet consiste en la proposition d'un modèle d'aide à la décision transparent et inspiré des bonnes pratiques.

L'instance étudiée est formée d'acteurs institutionnels (service de police, services techniques de la voirie locale, techniciens en circulation et en urbanisme, gestionnaires et élu local). Une typologie catégorisant les thèmes des requêtes, la nature du traitement de ces requêtes par l'appareil municipal, les mesures et les dispositifs techniques recommandés par l'instance municipale responsable seront présentés. Elle permet notamment de saisir la nature et l'ampleur des problèmes de sécurité des mobilités quotidiennes locales, notamment ceux relatifs aux déplacements actifs dans cet arrondissement, ainsi que le type de réponse qui y est apportée.

L'évaluation montre que les décisions de l'instance relativement à la sécurité du transport actif et à la circulation automobile ne sont pas systématiquement justifiées, ne s'appuient pas sur des critères objectifs et recommandent peu des pratiques réputées efficaces. Les mesures préconisées sont des interventions ponctuelles, légères et ciblées. Les corrections suggérées sur le terrain sont essentiellement de la signalisation et du marquage au sol tout comme un usage restreint des mesures d'apaisement de la circulation et de reconfiguration de la voirie. Ce type d'interventions recommandées a des effets limités sur la modification des comportements et sur la sécurité des déplacements (Ewing et Brown, 2009)

Les décisions renforcent les barrières quant à un meilleur partage de la route entre les modes et les pratiques, à la sécurisation et la fonctionnalité du transport actif. Le maintien du statu quo est manifeste dans la majorité des décisions de l'instance quant à des demandes d'améliorations et de sécurisation des déplacements actifs. Il y a un décalage entre les requêtes formulées par des citoyens, les objectifs de mobilité durable promus dans les documents de planification de l'arrondissement et les décisions du comité de circulation. L'absence de vision d'ensemble des mesures recommandées sur le territoire, la faible intégration des objectifs de mobilité durable contenus dans les politiques municipales, l'adhésion au paradigme du maintien ou de l'amélioration de la fluidité des déplacements automobiles accentuent le décalage entre les décisions prises par le comité sur l'amélioration de la mobilité et celles qui seraient prises si elles étaient basées sur les nouvelles approches en matière de mobilité locale.

Dans la deuxième partie, cette communication propose un modèle d'aide à la décision pour un comité de circulation. En raison des étapes et du référentiel qu'il propose, ce modèle est applicable à d'autres municipalités. La classification des rues en fonction des normes, l'usage, la vitesse et la mixité de ce type d'espace (Dumont et von der Mühl, 2006). Une telle stratégie permet de mieux prendre en compte les demandes citoyennes et de répondre de manière à renforcer la sécurité des déplacements, en intervenant via des aménagements spatiaux du réseau viaire. Ensuite, nous proposons une deuxième stratégie « mixte » de sécurisation des déplacements misant sur les mesures d'apaisement de circulation en complément des interventions policières est également recommandée dans ce contexte précis. Enfin nous proposons une stratégie relative à la prise de décisions au sein du comité de circulation. Fondée sur une série de critères inspirés de Rahman et coll. (2007) elle a pour but de rendre plus rigoureux le processus de décision rigoureux et objectif. À cet effet, la participation d'organisations de la société civile constitue une avenue à considérer.

Références bibliographiques :

Dumont, M. et D. von der Mühl (2006). De la rue à la ville apaisée : l'éclairage comparé des expériences péri/suburbaines suisses et françaises. *Flux*, 66-67(4), 50-61. doi:10.3917/flux.066.0050.

Ewing, R. et S.J. Brown (2009). *U.S. Traffic Calming Manual*. Chicago, IL. Reston, VA: American Planning Association; ASCE Press. 236 p.

Halpern C., Lascoumes P. et P. Le Galès (2014). *L'instrumentation de l'action publique*. Presses de Sciences Po., 526 p.

Le Bourhis, J. P., & Lascoumes, P. (2014). En guise de conclusion/Les résistances aux instruments de gouvernement. In *L'instrumentation de l'action publique*. Presses de Sciences Po (PFNSP). pp. 493-520.

Paulhiac Scherrer F. (2018). *Rapport final : Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal. Étude portant sur la caractérisation des inégalités de mobilité quotidienne*. Ville de Montréal et Chaire In.SITU, Montréal.

Rahman, F., Sakamoto, K. et H. Kubota (2007). Decision making process of traffic calming devices - A comparative study. *IATSS Research*, 31(2).