

Nicolas Fontaine

16 juillet 2012

ISBN 978-2-550-65619-7



# La rue complète, l'accessibilité universelle qui fait du chemin

En mai 2011, la Chambre des représentants et le Sénat des États-Unis ont été saisis de projets de lois visant à assurer la sécurité de tous les usagers des rues et routes financées par le gouvernement fédéral, le *Safe and Complete Streets Act of 2011*<sup>1</sup>. L'adoption de cette législation étendrait au niveau fédéral le principe des rues complètes, déjà appliqué par de nombreux états et gouvernements locaux de ce pays.

Dans la même lignée, en décembre 2011, l'adoption, par le comité sénatorial sur le commerce, la science et les transports, d'un amendement à un projet de loi visant l'amélioration de la sécurité des véhicules motorisés commerciaux<sup>2</sup>, incluant une mesure d'accessibilité universelle pour les rues financées par le fédéral, révèle la progression de ce concept chez nos voisins.

## » La rue complète : le concept

Une rue complète est conçue pour répondre aux besoins d'un maximum d'usagers, peu importe leur âge et leurs capacités : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes, camionneurs, véhicules d'urgence, etc. Des aménagements physiques sont alors réalisés afin que chacun d'eux puisse se déplacer de façon sécuritaire et efficace.

---

<sup>1</sup> À la Chambre des représentants : *Safe and Complete Streets Act of 2011, H.R. 1780*, 112<sup>e</sup> Congrès, présenté le 5 mai 2011, [<http://hdl.loc.gov/loc.uscongress/legislation.112hr1780>]. Au Sénat : *S. 1056, Safe and Complete Streets Act of 2011*, 112<sup>e</sup> Congrès, présenté le 24 mai 2011, [<http://hdl.loc.gov/loc.uscongress/legislation.112s1056>] (consultés le 19 janvier 2012).

<sup>2</sup> *Commercial Motor Vehicle Safety Enhancement Act of 2011, S. 1950*, 112<sup>e</sup> Congrès, présenté le 7 décembre 2011. [<http://hdl.loc.gov/loc.uscongress/legislation.112s1950>] (consulté le 19 janvier 2012).

Par exemple, les aménagements peuvent être des trottoirs, des bandes ou des pistes cyclables, des voies réservées, des passerelles piétonnes pour franchir des rues à haut débit de circulation, des arrêts d'autobus bien situés et reliés au réseau piéton, des traversées d'intersections texturées ou des îlots refuges. Le plus souvent, ces aménagements ont pour effet de ségréguer certains modes en fournissant, aux piétons et cyclistes principalement, des réseaux qui leur sont propres, séparés des voies automobiles.

### Rue complète



National Complete Streets Coalition

Les rues qui ne sont conçues que pour les véhicules motorisés, sans priorité pour le transport collectif, sont considérées incomplètes, car elles ne répondent pas aux besoins de tous les usagers. Les conflits qui en résultent, notamment l'insécurité des piétons et des cyclistes à la traversée des voies, sont des désavantages connus de telles rues et le concept vise à répondre à ces problèmes.

## » **L'accessibilité universelle et la mise en réseau**

Les personnes handicapées et les aînés sont parmi les premiers bénéficiaires des rues complètes. Les normes d'accessibilité universelle dont l'application est croissante dans le domaine du bâtiment sont ainsi appliquées aux rues et espaces publics extérieurs. Un rapport du Public Policy Institute de l'AARP (l'Association américaine des personnes retraitées) propose d'ailleurs les rues complètes comme une solution pour améliorer les options de déplacement des aînés et rendre la marche plus sécuritaire<sup>3</sup>.

Une des clés du principe est que ces aménagements et infrastructures doivent être mis en réseau afin que les déplacements puissent être effectués de l'origine à la destination sans interruption. Une personne handicapée, par exemple, devrait pouvoir sortir de son domicile et se rendre en fauteuil roulant jusqu'à son lieu de travail. L'interruption des trottoirs, leur dégradation avancée, l'absence de trottoirs surbaissés aux intersections ou la présence de poteaux sont des exemples de situations à éviter.

## » **Un concept prisé aux États-Unis et ailleurs**

Aux États-Unis, de nombreuses collectivités, peu importe le palier (états, comtés, villes, etc.), ont adopté des politiques sur les rues complètes. Une organisation à but non lucratif qui milite pour ce concept, la National Complete Streets Coalition (NCSC), a réalisé un inventaire et une analyse des politiques en vigueur au 31 décembre 2010<sup>4</sup>. Elle a répertorié plus de 200 politiques : 23 états en possédaient une, ainsi que plusieurs collectivités de banlieue et rurales notamment. Son évaluation des politiques est basée sur un ensemble de 10 principes (encadré).

Le rythme d'adoption des politiques est également en hausse depuis 2005. En 2010, par exemple, 80 nouvelles politiques ont été adoptées dans ce pays. La NCSC a remarqué que l'adoption de politiques par les paliers étatique et de comté en favorisait l'adoption aux paliers inférieurs.

## » **Hennepin County, MN et Calgary**

Par exemple, une des politiques ayant reçu le meilleur pointage est celle du Hennepin County, dans l'État du Minnesota, adoptée en 2009. Située explicitement dans un contexte d'interventions visant à valoriser de saines habitudes de vie, la politique tient

---

<sup>3</sup> LYNOTT Jana, Jessica HAASE, Kristin NELSON, Amanda TAYLOR, Hannah TWADDELL, Jared ULMER, Barbara MCCANN et Edward R. STOLLOF (2009). *Planning Complete Streets for an Aging America*, Washington D.C., AARP Public Policy Institute, 120 p. [www.aarp.org/home-garden/livable-communities/info-08-2009/Planning\_complete\_Streets\_for\_an\_Aging\_America.html] (consulté le 3 juin 2011).

<sup>4</sup> NATIONAL COMPLETE STREETS COALITION (2010). *Complete Streets Policy Analysis 2010, A Story of Growing Strength*, Washington D.C., [www.completestreets.org/webdocs/resources/cs-policyanalysis.pdf] (consulté le 19 janvier 2012).

sur deux pages. Elle mentionne que toutes les voies sous la juridiction du Comté seront planifiées, conçues, construites, entretenues et opérées selon les principes des rues complètes.

On indique également que la planification, la conception, l'implantation de toutes les voies et de tous les corridors de transport en commun vont :

- impliquer la communauté;
- considérer la fonction de la voie;
- intégrer des éléments de conception innovateurs;
- considérer les trajets de transport en commun et la localisation des arrêts;
- évaluer les besoins actuels et futurs des usagers de la route;
- inclure un processus de documentation des différents moyens pour accommoder tous les usagers;
- réviser les planifications existantes pour identifier les opportunités d'inclure la politique.

Le concept de rue complète semble émerger au Canada. La Ville de Calgary, par exemple, procède à la préparation d'une politique et de lignes directrices sur les rues complètes en tant qu'élément de son Plan de transport de 2009. Un guide présentant le concept, les méthodes générales et les intentions de la Ville a été produit<sup>5</sup>.

#### **Les 10 principes d'une politique de rues complètes**

- 1 Inclut une vision indiquant pourquoi et comment la collectivité désire avoir des rues complètes.
- 2 Spécifie que la rue complète répond aux besoins de tous les usagers, ce qui inclut les piétons, les cyclistes et les passagers du transport en commun de tout âge et de toute capacité, ainsi que les camions, les autobus et les automobiles.
- 3 Encourage la connectivité des voies afin de créer un réseau complet, intégré et connecté.
- 4 S'applique à toutes les voies et est donc adoptée par tous les acteurs (municipalités, gouvernements).

---

<sup>5</sup> VILLE DE CALGARY (2011). *2010 Interim Complete Streets Guide*, version de février 2011, 96 p.  
[[www.calgary.ca/Transportation/TP/Documents/CTP2010/interim\\_complete\\_streets\\_guide\\_2010.pdf](http://www.calgary.ca/Transportation/TP/Documents/CTP2010/interim_complete_streets_guide_2010.pdf)]  
(consulté le 19 janvier 2012).

### **Les 10 principes d'une politique de rues complètes (suite)**

5. S'applique autant aux nouveaux projets qu'à la réfection et inclut la planification, la conception, l'entretien et l'exploitation, pour l'ensemble de l'emprise.
6. Précise les exceptions pouvant être autorisées, cette autorisation étant faite à haut niveau.
7. Recommande l'utilisation des meilleures pratiques de conception et des normes les plus récentes, tout en étant flexible pour satisfaire les besoins des usagers.
8. Recommande que les solutions s'arriment harmonieusement au contexte local.
9. Inclut l'ensemble des étapes visant l'implantation de la politique.

### **Rue complète et accessibilité universelle**



Ed Yourdon (Flickr)

## » Analyse et prospective

Quoique cela se fasse de façon moins claire et structurée que la vision qu'en a la NCSC, le concept de rues complètes est déjà appliqué au Québec. En effet, en matière de conception de routes et de rues, il comprend des principes qui sont mis en œuvre depuis quelques années, dans plusieurs municipalités québécoises, sans nécessairement que l'appellation « rue complète » soit utilisée.

Il semble, par ailleurs, que le concept soit somme toute assez simple. On pourrait ainsi être tenté de ne pas s'y intéresser. Ce serait à notre avis une erreur, car le concept inclut des idées fécondes pour les réalités québécoises. En voici cinq qui ont retenu notre attention de façon particulière :

- Le concept de rues complètes et les politiques adoptées aux États-Unis **inversent le rapport entre le général et l'exception**, en comparaison de la situation « traditionnelle » que l'on retrouve au Québec, au Canada et aux États-Unis. En effet, depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle et encore aujourd'hui, on dessine les rues pour les automobiles et dans une minorité de cas, on accommode les piétons et cyclistes, à la pièce. Les travaux de réfection et de construction de routes tirent leur origine des besoins des automobilistes. Le concept de rues complètes exige l'inverse : **les rues doivent être complètes par défaut**, et on admet certaines exceptions pour des raisons précises.
- L'**ensemble** des rues d'un territoire doivent être complètes, c'est-à-dire que les piétons, les cyclistes, les personnes handicapées et tous les autres usagers doivent être en mesure d'effectuer un déplacement complet de façon sécuritaire et efficace. Un **réseau** doit donc être constitué afin que les infrastructures et les aménagements ne s'interrompent pas subitement.
- La NCSC insiste beaucoup sur l'**adoption de politiques** et non seulement sur les aménagements physiques et les infrastructures, c'est-à-dire la mise en œuvre. L'adoption d'une politique envoie un message clair aux citoyens, promoteurs, entrepreneurs ainsi qu'aux différents paliers de gouvernement. Cela formalise et détaille les objectifs et les moyens retenus par les pouvoirs politiques pour améliorer le réseau routier. C'est un pas important vers les changements de pratiques, car cela permet de se sortir de la logique traditionnelle où la rue complète est l'exception.
- Certaines politiques exigent un changement dans les **pratiques de conception des rues et dans les cahiers de normes d'ingénierie**. Le passage de la planification à la mise en œuvre est parfois ardu et il requiert la participation de toutes les pratiques professionnelles.

- La NCSC insiste pour que les politiques prévoient un processus de suivi et l'utilisation d'indicateurs de performance. Ceux-ci pourraient servir, par exemple, à suivre la transformation de rues traditionnelles en rues complètes ou le nombre d'obstacles entravant les déplacements de personnes handicapées.

L'accessibilité universelle, même si elle est couramment présentée comme conçue pour répondre aux besoins des personnes handicapées, profite à l'ensemble de la population. Les jeunes enfants, par exemple, seront plus en sécurité dans les rues complètes que dans des voies aménagées de façon traditionnelle. Ainsi, ce concept profiterait à plusieurs collectivités québécoises, au bénéfice de tous.

*Ce document de veille a fait l'objet d'un article dans la revue Urbanité du printemps 2012. (<https://sites.google.com/site/plurbanite/>)*

[www.mamrot.gouv.qc.ca](http://www.mamrot.gouv.qc.ca)

*Affaires municipales,  
Régions et Occupation  
du territoire*

Québec 