Document généré le 24 avr. 2024 00:15

Lien social et Politiques

Le transport actif à Ottawa (Canada) face à des obstacles politiques tenaces
Active Transportation in Ottawa, Canada. The Challenge of Enduring Political Obstacles

Karl Saidla

Numéro 78, 2017

Santé et politiques urbaines

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1039344ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1039344ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Lien social et Politiques

ISSN

1703-9665 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Saidla, K. (2017). Le transport actif à Ottawa (Canada) face à des obstacles politiques tenaces. *Lien social et Politiques*, (78), 171–192. https://doi.org/10.7202/1039344ar

Résumé de l'article

Le développement du transport actif (TA), c'est-à-dire des déplacements utilitaires incluant la marche, le cyclisme et l'utilisation des transports en commun, est une stratégie utilisée par les villes pour stimuler l'activité physique. Ottawa est un exemple remarquable de succès à cet égard considérant les taux de TA dans le contexte nord-américain. Cependant, la pratique du TA y est plutôt faible si on la compare à celle des résidents des villes internationales les plus performantes, suggérant que cette difficulté à accroître les taux de TA pourrait être associée au contexte socioculturel nord-américain. En appliquant le cadre des coalitions de cause, cette étude met en lumière l'importance d'une catégorie d'obstacles politiques tenaces qui nuisent aux efforts de promotion à long terme du TA à Ottawa. Des entrevues individuelles ont été menées auprès de 21 experts en TA basés à Ottawa. Ces données ont été complétées par une revue de la littérature. La recherche démontre que les défis que pose le contexte socioculturel nord-américain et le système politique dans lequel la ville s'insère représentent de sérieux obstacles à la promotion du TA. Considérées dans une perspective de promotion de la santé en milieu urbain, ces conclusions suggèrent que les tenants de la santé publique devraient diriger leurs efforts d'influence dans des domaines qui ne sont pas traditionnellement les leurs, soit la fiscalité municipale et les cultures professionnelles et les pratiques des domaines des transports et de l'aménagement urbain.

Tous droits réservés © Lien social et Politiques, 2017

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

Le transport actif à Ottawa (Canada) face à des obstacles politiques tenaces

KARL SAIDLA

(Doctorant — École des sciences de l'activité physique, Faculté des sciences de la santé, Université d'Ottawa)

Traduction : Anne Préfontaine, Carole Clavier et Renaud Crespin

Introduction

Le transport actif (TA), défini ici comme les déplacements utilitaires incluant la marche, le cyclisme et les transports en commun[1], jouit d'un appui solide des autorités de santé publique (Dora, Hosking, Mudu et Fletcher, 2011; Edwards et Tsouros, 2006), considérant ses bienfaits potentiels sur l'activité physique, la qualité de l'air et la sécurité routière. L'inactivité physique entraîne des problèmes de santé tels que les maladies cardiovasculaires, l'obésité et le diabète (Cavill, Kahlmeier et Racioppi, 2006); elle est classée quatrième dans la liste des facteurs de risques de mortalité (World Health Organization, 2016b); et est particulièrement prévalente dans

les pays riches (World Health Organization, 2016a). L'amélioration de la qualité de l'air est un outil efficace pour réduire la prévalence des maladies cardiovasculaires, du cancer et de bon nombre de maladies respiratoires (World Health Organization, 2014). De plus, en accordant la priorité à des environnements favorables au TA, on peut s'attendre à une amélioration substantielle de la sécurité pour les usagers de transports non motorisés (Pucher et Dijkstra, 2003).

Afin de promouvoir le TA, ses partisans recommandent généralement que les gouvernements s'engagent à développer des politiques de transport et d'aménagement urbain, ce qui inclut l'investissement dans des infrastructures et services comme les transports en commun, les trottoirs, les pistes multifonctionnelles et les voies cyclables réservées. Les partisans du TA recommandent également l'adoption de politiques publiques qui encouragent, d'une part, un développement urbain plus compact et qui, d'autre part, incitent les résidents à ne pas utiliser leur automobile (par exemple par l'augmentation des taxes sur l'essence et l'introduction de péages urbains).

En Amérique du Nord, la part modale du TA, c'est-à-dire le pourcentage de gens utilisant principalement le TA pour les transports quotidiens, est souvent très basse. Elle est de 11 % au Canada et 20 % aux États-Unis, tandis qu'elle est supérieure à 40 % dans huit pays européens (dont la Sue, les Pays-Bas et l'Espagne) (Bassett *et al.*, 2008 : 799). Le taux de TA est supérieur à 75 % dans certaines villes européennes, comme Paris, Helsinki et Londres (European Platform on Mobility Management, 2016), alors qu'il est rare que ce taux avoisine les 30 % dans des villes du Canada et des États-Unis (Statistics Canada, 2011, U.S. Department of Transportation, 2015). Ces chiffres suggèrent que des facteurs spécifiques pourraient au moins en partie expliquer pourquoi les villes nord-américaines peinent à accroître la part modale du TA dans les déplacements.

Cet article présente les résultats d'une étude de cas qualitative qui examine le rôle des facteurs politiques dans la promotion du TA à Ottawa[2], au Canada, entre 1970 et 2016. Plus spécifiquement, il identifie plusieurs défis politiques qui perdurent et qui semblent avoir limité la progression du TA à Ottawa. Il sera démontré que ces obstacles résultent du contexte socioculturel nord-américain et d'éléments du système politique dont Ottawa fait partie. Le cadre des coalitions de cause (ou Advocacy Coalition Framework — ACF) a guidé la collecte de données et leur analyse, menant à l'identification de ces défis.

Cadre théorique : le cadre des coalitions de cause (ACF)

L'ACF (Weible et Sabatier, 2007) a déjà été utilisé pour étudier les enjeux politiques entourant la promotion de la santé (Exworthy, 2008; Fafard, 2008) ainsi que diverses autres politiques publiques liées à la santé (Breton *et al.*, 2008; Kübler, 2001). Nous considérons qu'il reflète de façon réaliste l'environnement des politiques de promotion de la santé parce qu'il met l'accent, d'une part, sur l'importance de variables politiques interdépendantes — telles que le contexte socioculturel, les valeurs, les intérêts des parties prenantes et l'opinion publique (Fafard, 2008) — et d'autre part, sur l'implication d'acteurs us de divers secteurs d'action publique.

Selon l'ACF, les choix de politiques publiques reflètent les croyances de la *coalition de cause* dominante à l'intérieur d'un *sous-système de politique publique* donné. Les coalitions de cause sont des groupes d'acteurs us d'organisations gouvernementales ou non gouvernementales qui partagent les mêmes croyances fondamentales concernant une politique et qui sont engagés dans des activités coordonnées afin d'atteindre leurs buts. Les sous-systèmes de politiques publiques peuvent être décrits comme des domaines de politiques publiques — tels que les transports en commun dans une ville donnée — dans lesquels des coalitions de cause sont en concurrence pour faire avancer leurs objectifs respectifs. Selon l'ACF, plusieurs catégories de facteurs politiques influencent la capacité des coalitions de cause à maintenir ou affirmer leur hégémonie dans un secteur de politique publique donné. Ces facteurs politiques incluent des événements externes, soit des événements qui ont lieu à l'extérieur du sous-système de politique publique, et des paramètres relativement stables sur le long terme.

Cet article porte sur une discussion des résultats relatifs aux *paramètres relativement stables* qui, sur une longue période, ont contribué à restreindre les chances de succès du TA à Ottawa. Les paramètres relativement stables sont décrits comme participant au contexte sociétal plus large qui affecte (et peut aussi être affecté par) le processus d'élaboration des politiques publiques. Ils incluent 1) les caractéristiques principales du domaine; 2) la distribution des ressources naturelles; 3) les valeurs et les croyances socioculturelles fondamentales et la structure sociale; 4) la structure constitutionnelle (Sabatier et Weible, 2007 : 193). Ces paramètres sont considérés comme étant stables à travers le temps (Sabatier et Weible, 2007 : 193) et résistants au changement (Weible et Sabatier, 2007 : 125-126). Il en résulte

qu'ils ne sont pas habituellement sujets à des actions stratégiques de la part des acteurs des politiques publiques (Weible et Sabatier, 2007 : 125 -126). En même temps, ils sont importants parce qu'ils « structurent la nature du problème, restreignent les ressources disponibles pour les participants aux politiques, établent les règles pour changer les politiques et arriver à des décisions collectives et influencent de façon générale les valeurs qui encadrent l'élaboration des politiques publiques » (Weible et Sabatier, 2007 : 125).

L'ACF peut être utilisé de multiples manières pour comprendre les défis que pose l'élaboration des politiques publiques. Étant donné la complexité de ce processus, les recherches en science politique qui utilisent l'ACF visent parfois à tester et explorer différents aspects de la théorie elle-même. Ainsi, certains chercheurs ont spécifiquement examiné les facteurs qui expliquent la stabilité et le changement dans le nombre d'adhérents aux coalitions à travers le temps (Zafonte et Sabatier, 2004). Dans notre recherche, nous avons utilisé l'ACF de façon plus pragmatique, en l'envisageant comme un cadre, ou un modèle, pour décrire le processus d'élaboration des politiques publiques de TA à Ottawa et analyser l'influence des facteurs politiques sur le long terme (Weible et Sabatier, 2007).

Méthode

Choix du cas

Nous avons choisi Ottawa parce que la ville occupe une position de pointe sur le TA en Amérique du Nord, alors même que la part modale de ce type de transport y est plus faible que dans les principales grandes villes internationales. Selon la Ville d'Ottawa, le TA représente 28,5 % des déplacements locaux (15,5 % pour les transports en commun, 11 % pour la marche et 2 % pour le cyclisme), le 71,5 % restant se faisant en voiture (City of Ottawa, 2013c : 17). Ottawa détient la plus haute part modale pour le TA des régions métropolitaines de recensement (RMR) canadiennes, devançant légèrement Toronto et Montréal (Statistics Canada, 2011 : table 1.a). Aux États-Unis, la part modale du TA excède 25 % dans seulement 4 des 383 RMR (U.S. Department of Transportation, 2015). Ottawa est donc un chef de file du TA en Amérique du Nord.

Cette position résulte au moins en partie d'une politique délibérée et volontariste en faveur du TA, comme en atteste la reconnaissance internationale du réseau de transports en commun d'Ottawa (Cervero, 1998), incluant le Transitway, un réseau de transport rapide par bus. De plus, la ville abrite plusieurs quartiers dont l'aménagement favorise la marche (Center for Research and Education in Community Services, University of Ottawa, 2016) et bénéficie d'un réseau de pistes cyclables de plus de 900 km (City of Ottawa, 2015).

Le contraste entre, d'une part, l'engagement politique de la ville et la forte part modale du TA comparé à d'autres villes nord-américaines et, d'autre part, sa position intermédiaire dans la hiérarchie des grandes villes internationales, suggèrent que la difficulté d'accroitre la part modale du TA à Ottawa pourrait provenir de défis politiques spécifiques liés à sa situation géographique nord-américaine. L'ensemble de ces caractéristiques font d'Ottawa un cas intéressant.

Méthodes

La principale méthode de collecte de données a été l'entretien semi-dirigé (Yin, 1994). Ce format, par lequel l'entrevue est organisée autour d'un ensemble de questions spécifiques tout en laissant ouverte la tenue d'une conversation plus informelle, a été choisi car il permet de recueillir des données utiles pour la recherche sans écarter la possibilité de glaner des informations plus inattendues, mais tout aussi pertinentes. Des entrevues d'une durée d'une à trois heures ont été menées, entre juin 2015 et juillet 2016, auprès de 21 personnes considérées comme des expertes dans la promotion du TA à Ottawa. Après une première série d'entretiens auprès de leaders reconnus de la promotion du TA, un processus de chaîne de référence (Tansey, 2007) a permis d'identifier des experts pour les entrevues subséquentes. Les participants incluaient, entre autres, des employés et anciens employés du Service de planification des transports et du Service des routes, de la Commission de la Capitale nationale, plusieurs membres ou anciens membres du conseil municipal et des représentants d'organisations non gouvernementales impliqués dans la promotion du TA. Les propos et commentaires recueillis auprès des participants couvraient ainsi une période allant de 1970 à 2016. Tous les participants ont donné leur consentement selon la procédure approuvée par le Comité d'éthique de la recherche en sciences de la santé et sciences de l'Université d'Ottawa.

La grille d'entretien a été élaborée pour favoriser la cueillette de données concernant les thèmes de l'ACF, notamment les *événements externes, les paramètres relativement stables et les acteurs/l'identification des coalitions de cause*. En plus de notes manuscrites prises durant les rencontres, chaque entrevue a été enregistrée. L'analyse a débuté par l'élaboration d'un modèle de résumé des entretiens pour classer les principaux points abordés par les participants selon les thèmes préidentifiés mentionnés ci-dessus. Ces résumés ont ensuite été envoyés aux participants pour révision et commentaires. Pour chaque thème, les commentaires les plus pertinents ont été regroupés et révisés, ce qui a permis d'identifier des sous-catégories de données.

Nous avons également procédé à une collecte de données documentaires. Les documents pertinents (classés lorsque possible selon les mêmes thèmes émanant de l'ACF) ont été analysés afin de compléter les données contextuelles, vérifier les données des entrevues, combler les lacunes et compléter les informations sur les enjeux importants soulevés lors des entretiens. Les documents proviennent d'archives, en particulier celles de la Ville d'Ottawa, et de recherches en ligne à partir de mots clés comme « étalement urbain et développement immobilier », « Plan sur le cyclisme d'Ottawa » et « planification du Transitway d'Ottawa ». Lors des entrevues, les participants nous ont également recommandé ou donné des documents additionnels : documents de politiques publiques, livres, matériel de promotion, documents de planification municipale, articles de journaux et pages Web.

Nous avons ainsi élaboré une chronologie des événements marquants tenant compte des facteurs politiques liés à la promotion du TA à Ottawa, qui a permis d'identifier que les paramètres relativement stables de l'ACF constituent des défis pour la promotion du TA. Nous avons alors mené une analyse documentaire plus poussée pour vérifier et préciser les commentaires des participants. Cet article propose donc une discussion de l'influence de ces paramètres relativement stables sur la politique de TA. Pour bien comprendre ces défis, la partie suivante de l'article décrit l'historique de la promotion du TA à Ottawa. En conclusion, nous reviendrons sur les implications potentielles de ces défis pour promouvoir efficacement la santé en milieu urbain.

Chronologie : les efforts de promotion du TA à Ottawa

À partir du début des années 70, la promotion du TA à Ottawa se déroule dans un contexte politique qui privilégie, depuis les années 50 et 60, un développement urbain centré sur l'automobile. Dans les années 70, la nouvelle Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) affirme son engagement en faveur du transport en commun, ce dont témoigne son premier plan officiel en 1974 (Fullerton, 2005 ; Gordon, 2015 ; 278). Bien que les déplacements en automobile demeurent prédominants, ce virage important est soutenu par une opinion publique favorable (Fullerton, 2005) et résulte d'investissements financiers conséquents, mais aussi du soutien du gouvernement provincial pour les transports en commun (OC Transpo, 2000).

Durant les années 80 et 90, une conscience environnementale grandissante attire l'attention sur les bienfaits du TA, et plusieurs acteurs soutenant cette démarche apparaissent sur la scène politique locale. Malgré cela, l'augmentation de l'étalement urbain (Gordon, 2015 : 290), la baisse continue du prix des automobiles (Lake, 1995 : 9-10). C'est seulement au milieu des années 2000 que ce dernier prend son essor, notamment sous la pression des changements climatiques et des contraintes techniques limitant le développement du réseau routier. Aujourd'hui, la première étape d'un projet intégré de train léger (la ligne Confédération) est en construction et on constate un engagement politique plus marqué et des investissements financiers accrus pour des infrastructures piétonnières et cyclables (City of Ottawa, 2013a; City of Ottawa, 2013b; City of Ottawa, 2013c). Toutefois, les dépenses prévues pour ces dernières de 2014 à 2031 ne représentent que le cinquième du budget prévu pour les routes (City of Ottawa, 2013c : 37, 46, 72). De plus, si la ville réussit à atteindre ses cibles de parts modales (City of Ottawa, 2013c : 26), environ 60 % de la population continuera d'utiliser l'automobile pour ses transports quotidiens en 2031.

Pendant la période étudiée, l'essor du TA à Ottawa a été le résultat de l'action d'individus et de groupes d'intérêts, en particulier : des organismes communautaires et des élus du centre-ville, la Fédération des associations civiques d'Ottawa-Carleton, Citizens for Safe Cycling (une organisation de promotion du cyclisme), Ottawalk (une organisation de promotion de la marche), des employés chargés des dossiers TA de la MROC, de la Ville d'Ottawa, de la Commission de la Capitale nationale (NNC) et d'OC Transpo.

Diverses organisations non gouvernementales à vocation environnementale ou sociale ont également joué un rôle ces dernières années, par exemple : Écologie Ottawa, EnviroCentre, Ottawa Centre ÉcoDistrict, la Coalition pour les transports sains ou encore Transport Action Canada (anciennement Transport 2000). Alors que les initiatives de ces acteurs ont contribué à favoriser le TA, nous n'avons repéré aucune collaboration durable à cet effet entre eux.

On peut donc considérer que les politiques municipales de transport à Ottawa ont été dominées par des acteurs qui présupposaient ou acceptaient, plus ou moins consciemment, que l'automobile soit le mode prédominant de transport. Pour les acteurs que nous avons interrogés, les principaux obstacles à la promotion du TA venaient des employés ayant des fonctions opérationnelles, particulièrement les ingénieurs des transports, à la Ville d'Ottawa, l'industrie immobilière, ainsi que des conseillers municipaux des banlieues et des zones rurales. Des citoyens pro-automobiles ainsi que certaines associations de commerçants ont également freiné certains projets de TA.

En définitive, les entretiens ont clairement fait ressortir que, tout au long de la période étudiée, les initiatives et les actions des acteurs pro-TA ont été contraintes, voire entravées, par ce que nous avons qualifié de paramètres relativement stables. En effet, le contexte socioculturel nord-américain et le système politique dans lequel s'inscrit Ottawa semblent avoir contribué à maintenir un environnement de non remise en cause de la suprématie de l'automobile.

Principaux résultats et discussion : les paramètres relativement stables en tant qu'obstacles à la promotion du TA à Ottawa

Défis reliés au contexte nord-américain d'Ottawa

Les participants ont souvent fait référence à des contraintes relevant du contexte socioculturel nord-américain, certains citant explicitement ce contexte comme étant un obstacle en soi à la promotion du TA. Ces propos renvoyaient directement à l'histoire nord-américaine marquée par une forte emprise de la voiture sur la société, ainsi qu'à une représentation bien ancrée de la banlieue comme lieu idéal de vie.

Ainsi, un planificateur urbain affirmait : « La promesse du rêve américain, tu sais, c'est grand, les grands espaces, il y a beaucoup de territoire [...] tout ça est devenu une sorte d'aspiration qui finit par devenir contreproductive à cette même promesse puisque, si chacun court après la même chose, alors nous sommes tous pris dans le trafic ». Le même acteur a également décrit le défi que représente le fait d'appartenir à une « nation de banlieue » : « même si on se dit que 250 000 personnes à Ottawa vivent dans une partie quadrillée de la ville agréable pour les piétons, cela veut dire que trois quarts de million n'y vivent pas, alors on a les trois quarts de la population sanglés dans leurs voitures, et ne t'avises pas de faire quoi que ce soit pour les ralentir, ils représentent une force politique. Le vrai défi c'est de déconstruire cela. »

La littérature souligne également que le fait d'être en Amérique du Nord affecte la promotion des déplacements non motorisés, renvoyant en particulier aux enjeux liés à l'étalement urbain, « caractérisé par une plus faible densité, des usages très segmentés du territoire et une dépendance quasi totale à l'automobile » (Filion, 2003 : 50). Parce qu'elle facilite les déplacements, l'automobile permet l'extension de banlieues de faible densité, éloignées des centres urbains. En retour, la présence d'un grand nombre de véhicules requiert l'aménagement d'espaces dédiés au stationnement, renforçant encore la segmentation des usages du territoire et entrainant une diminution encore plus prononcée de la densité (Filion, 2003). Ainsi, « l'effet global de l'augmentation de la dépendance à l'automobile est qu'il réduit l'efficacité et le recours à d'autres modes de déplacement » (Filion, 2003 : 57).

Au Canada, les prix de services liés à l'immobilier et aux déplacements ne reflètent pas leurs coûts réels, car ces services bénéficient de politiques publiques contribuant à maintenir les coûts à un niveau artificiellement bas, subventionnant ainsi l'étalement urbain (Blais, 2011 : 149-158). C'est le cas des coûts liés à la propriété, aux hypothèques, aux routes, aux stationnements, à l'essence, à l'assurance-automobile, au chauffage résidentiel, aux services d'aqueduc et de distribution d'eau. De plus, les externalités telles que les coûts associés à la pollution de l'air, aux embouteillages (Blais, 2011 : 153) et aux conséquences négatives sur la santé ne sont aucunement chiffrées. L'étalement urbain et les déplacements en automobile sont tellement subventionnés qu'ils restent très attractifs et se développent en conséquence.

Dans ce contexte, les paragraphes suivants discutent trois défis caractéristiques du contexte socioculturel et urbain nord-américain et qui s'avèrent des obstacles à la promotion de la TA.

1. L'étalement du modèle urbain centré sur l'automobile d'Ottawa

Pour près de la moitié des participants, des éléments de la structure urbaine d'Ottawa, tels que la faible densité démographique et le réseau routier de grande qualité, constitueraient d'importants freins à la promotion du TA car ils encourageraient plutôt l'utilisation de l'automobile. Selon un des acteurs rencontrés, « ce qui nuit surtout [au transport en commun], c'est que le réseau routier actuel est pas mal adéquat. Je veux dire que tu peux te promener dans la ville [...] n'importe où excepté sur le Queensway à l'heure de pointe. » Il affirme également que « construire de nouveaux équipements ne les attire pas toujours si ces équipements ne représentent pas une offre alternative rationnelle pour le transport, parce que les volumes sont bas étant donné que la population est trop dispersée. »

Une revue de l'histoire du développement urbain d'Ottawa confirme que la ville s'est développée selon un modèle d'étalement urbain et de dépendance à l'automobile. L'introduction massive de véhicules à des prix abordables à partir des années 20 a entrainé un changement radical du modèle d'aménagement urbain (Regional Municipality of Ottawa-Carleton Planning Department, 1993). De 1906 à 1991, la population d'Ottawa est passée d'environ 82 000 à plus de 600 000 habitants alors que la superficie de la ville s'étendait de 1 500 à 21 900 hectares. La population par hectare a ainsi diminué de près de 50 %, passant de 56,7 en 1925 à 27,8 en 1991 (Regional Municipality of Ottawa-Carleton Planning Department, 1993).

C'est à l'urbaniste français Jacques Gréber que la ville doit l'un de ses premiers grands plans directeurs en 1950 (Gréber, 1950). Tel que discuté dans une entrevue avec Alain Miguelez et souligné dans son livre *Tansforming Ottawa* (2015), le plan Gréber visait à exploiter la mobilité que procurait l'automobile tout en évitant la congestion. Cela devait passer par la création de centres d'emploi dispersés (Miguelez, 2015 : 268-269) et d'un réseau routier de haute qualité. Le plan recommandait également le retrait des rails — utilisés pour les trains et tramways — des quartiers centraux et de relocaliser

la Gare Centrale d'Ottawa à l'extérieur du centre-ville. Le plan Gréber a ainsi contribué au développement d'une ville où les distances entre les destinations sont devenues plus longues et où l'infrastructure ferroviaire existante a été retirée et remplacée par des routes et par un réseau de voies rapides destinées à l'automobile. Le paradigme des transports axés sur l'automobile avait déjà façonné l'aménagement urbain à Ottawa lorsqu'il a commencé à être mis en doute au début des années 70.

En 1974, la nouvelle MROC adoptait un nouveau plan directeur donnant officiellement la priorité aux transports en commun sur le réseau routier. Toutefois, ni ce plan ni les plans suivants n'ont réussi à corriger la faible densité démographique et le caractère fragmenté de la ville. Le plan de 1974 se pliait à la croissance conventionnelle des banlieues (Gordon, 2015 : 270) et, s'il a bien privilégié la construction d'un système de transport rapide par bus, c'est notamment parce que ce dernier pouvait desservir plus efficacement les secteurs résidentiels étalés que le train (Cervero, 1998 : 259-260).

Ce n'est qu'à partir du début des années 90 que les plans d'aménagement urbain subséquents ont commencé à s'intéresser aux conséquences négatives de l'étalement urbain. Par exemple, selon le Plan officiel de la Ville d'Ottawa actuellement en vigueur (City of Ottawa, 2003: Section 2), la part de nouvelles habitations à construire dans les zones déjà bâties augmente de 36 % à 44 % pour la période de 2007-2031. En fait, Ottawa a déjà atteint ses cibles pour 2007-2011 et semble en bonne voie de dépasser significativement celles de 2012-2016 (City of Ottawa Planning and Growth Management Research and Forecasting Unit, 2016: 11).

Malgré ces progrès, la forte inertie qui caractérise tout modèle d'aménagement urbain suggère que la faible densité démographique d'un modèle pensé en fonction de l'automobile demeurera un défi important pour l'essor du TA. Seulement 22 % de la population d'Ottawa-Gatineau (recensement de la région métropolitaine, dans laquelle Ottawa représente plus de 70 % de la population) résident dans les banlieues desservies par les transports en commun ou dans les quartiers plus centraux où l'on retrouve un plus grand nombre d'usagers du TA (Gordon et Shirokoff, 2014 : 28).

2. Des intérêts immobiliers favorables à l'étalement urbain et à l'automobile

Comme c'est souvent le cas en contexte d'étalement urbain, les promoteurs immobiliers exercent une forte influence sur l'aménagement urbain à Ottawa. Près du quart des acteurs interviewés considéraient que les préférences des promoteurs immobiliers faisaient obstacle à la promotion du TA. Une gestionnaire de la direction de santé publique de la ville citait en exemple l'opposition de promoteurs immobiliers à la protection d'un couloir de transport en commun dans un projet d'aménagement. Un ancien conseiller municipal a même suggéré que « les promoteurs mènent l'Hôtel de Ville » et qu'ils « ont éliminé les conseillers progressistes ». Alors que l'opposition citoyenne aux projets immobiliers est souvent déficiente, il ajoutait que les promoteurs sont, eux, extrêmement motivés et habiles pour convaincre la ville de servir leurs intérêts. Toujours selon cet ancien conseiller municipal, les promoteurs et leurs alliés auraient apporté des contributions importantes aux caisses électorales des maires et des conseillers municipaux, allant jusqu'à persuader certains individus de se présenter au conseil municipal contre une promesse d'aide financière pour leurs campagnes. Ce participant a conclu en disant que bien peu de conseillers municipaux sont enclins à voter contre les politiques soutenues par les promoteurs immobiliers.

Dans une étude qui cherchait à expliquer pourquoi les plans visant à limiter l'étalement urbain, à promouvoir une diversification des usages du territoire et à créer des environnements propices à la marche étaient peu mis en pratique, Grant (2009) soutient que les promoteurs immobiliers exercent un poids politique considérable, notamment en raison de la demande des consommateurs et des règles du financement municipal. En effet, les municipalités canadiennes tirent leur plus grande source de revenus des taxes foncières (Kitchen, 2002 : 22-28). Elles sont également soumises à une forte pression financière du fait de la réduction des transferts provinciaux et fédéraux et de l'absence de sources de revenus compensatoires adéquates (Kitchen, 202 : 331-339).

Selon notre analyse documentaire, les promoteurs immobiliers auraient plus d'influence sur les politiques municipales à Ottawa que ce à quoi on pourrait s'attendre dans un système de gouvernement responsable. Dans un rapport sur les élections municipales de 2006, Écologie Ottawa rapportait que 17 candidats finalement élus, sur un total de 23, avaient accepté de l'argent de l'industrie immobilière (Ecology Ottawa, 2009). Outre les dons

directement attribuables aux promoteurs immobiliers, des entreprises de construction et de pavage, leurs amis et connaissances, ont aussi la possibilité de contribuer au financement des campagnes électorales et des actions d'influence auprès des élus. Ainsi, deux articles du *Ottawa Citizen* (Chianello, 2014a; Chianello, 2014b) ont rapporté qu'un diner-bénéfice organisé par les leaders de l'industrie avait permis d'amasser 52 000 $ de donateurs individuels pour contribuer à la campagne électorale de Jim Watson, qui fut ensuite élu maire.

L'analyse documentaire souligne aussi que l'industrie de la construction immobilière a souvent résisté aux tentatives — mêmes timides — de mise en œuvre de mesures visant à favoriser le TA. Par exemple, lors de l'élaboration d'un Plan directeur de la ville, l'Association des promoteurs immobiliers s'opposait à l'introduction d'une clause encourageant la construction de trottoirs sur au moins un côté des rues locales et collectrices situées à l'intérieur ou adjacentes aux nouveaux développements. Dans une note d'information fournie aux conseillers municipaux (City of Ottawa, 1993 : 63), les employés de la ville ne soutenaient pas la demande des promoteurs immobiliers, mais notaient que la clause prévue encourageait seulement la construction de trottoirs, sans la rendre obligatoire.

Enfin, certains acteurs ont relevé un autre facteur contribuant à la puissance de l'industrie de la construction immobilière, soit la propension de la Commission des affaires municipales de l'Ontario[3] (organisme créé par les autorités provinciales pour régler les différends concernant l'utilisation du territoire) à trancher en faveur des promoteurs. Tandon (2011) parvient à la même conclusion. Selon lui, la Commission des affaires municipales de l'Ontario a miné les efforts des municipalités et de la province pour réduire l'étalement urbain, principalement parce que la réglementation existante ne serait pas suffisante pour résister aux actions d'influence d'une industrie puante et bien financée.

3. Des traditions de planification des transports et de génie routier axées sur l'utilisation de l'automobile

À plusieurs occasions, les acteurs interviewés ont mentionné que la formulation de politiques favorables au TA à Ottawa était contrainte par la culture professionnelle de la planification des transports et du génie routier (que nous appellerons désormais planification des transports), très centrée autour de l'automobile. Un conseiller municipal estimait que « le statu

quo en planification des transports et en génie routier » était probablement l'obstacle le plus important à la promotion du TA. De même, un responsable de la planification des transports expliquait que « la profession, principalement d'ingénieur routier, mais également de planification des transports, est organisée de telle façon que nous tendons à construire des infrastructures pour le transport automobile plutôt que pour des transports en commun ou actifs. »

Deux employés municipaux ont fourni de multiples exemples de la façon dont les traditions de planification des transports affectent la capacité de promouvoir le TA. D'une part, la sécurité est fréquemment évaluée d'après le nombre d'accidents à des intersections données. Cette approche ne fonctionne pas pour le cyclisme et pour la marche parce que les nombres sont en général trop bas pour générer des résultats statistiques probants. D'autre part, les spécifications techniques des manuels de conception des routes en vigueur ne donnent pas, ou très peu, de détails sur la façon de concevoir des projets de transports en commun efficaces, par exemple avec l'ajout de trains légers ou de voies réservées aux autobus. Enfin, les mesures de performance traditionnelles, axées sur la vitesse et la fluidité de la circulation automobile, ne permettent pas de rendre compte des effets des mesures de promotion du TA.

Ces commentaires font écho aux conclusions de la littérature selon lesquelles le domaine de la planification des transports a historiquement favorisé le transport automobile (Newman et Kenworthy, 2015). Slack (2013) pour sa part suggère que « […] peut-être que la planification a échoué et que nous avons posé les mauvaises questions. Plutôt que d'estimer l'augmentation de la circulation pour ensuite ajuster la capacité du réseau routier à la croissance prévue, il est maintenant accepté qu'il faut plutôt viser une meilleure gestion du système de transport […] ». Cela nécessiterait par exemple d'augmenter la densité de l'habitat, de concentrer le développement immobilier le long des corridors de transports en commun et de mettre en œuvre des politiques visant à réduire l'utilisation de l'automobile. De telles remises en question de la culture professionnelle de la planification des transports sont encore très récentes.

Les cibles de part modale pour les différents modes de transport et les orientations budgétaires des autorités régionales reflètent bien l'acceptation historique du recours à l'automobile à Ottawa. Le Plan directeur des transports de la ville (City of Ottawa, 2013c) vise 41 % de déplacements actifs en 2031, cible qui, même si elle est atteinte, ne représenterait qu'une

augmentation de 15 points de pourcentage comparativement aux niveaux observés en 1995 (Regional Municipality of Ottawa-Carleton, 1997 : 16). De même, entre 2013 et 2031, la Ville d'Ottawa planifiait des investissements d'infrastructures de l'ordre de 66,3 millions de dollars pour la marche, 70 millions de dollars pour le cyclisme et 724,7 millions de dollars pour l'automobile (City of Ottawa, 2013c : 36, 46, 72).

Obstacles liés au système politique

Les obstacles politiques les plus souvent mentionnés par les participants étaient 1) la position d'Ottawa à l'intérieur du système politique canadien, qui la prive de financements pérennes pour l'investissement en transport en commun; et 2) la domination politique des banlieues et des quartiers ruraux.

1. Un financement insuffisant pour le transport en commun

Comme nous l'avons dit plus tôt, les taxes foncières constituent la source de revenus principale des municipalités (Kitchen, 2002). Selon un responsable de la planification des transports de la ville, cette situation fait en sorte que, en règle générale, l'investissement dans les grands projets de transports en commun se concrétise seulement lorsque les municipalités réussissent à s'assurer d'un financement provincial et/ou fédéral. La difficulté à obtenir ces financements conduit à toujours prioriser l'amélioration du réseau routier. Pourtant, bien que cette option soit moins coûteuse à court terme, elle génère à long terme des besoins d'investissements continus dans un réseau routier en constante expansion. Les investissements dans de grands projets de transport en commun sont donc très occasionnels.

Ainsi, la principale infrastructure de transport en commun à Ottawa, le Transitway, a été construite en plusieurs étapes, de 1983 à 1996, à l'aide d'un financement constant de 75 % des dépenses d'investissement par le gouvernement de l'Ontario (OC Transpo, 2000). Plus tard, deux autres projets ont été créés, soit la Ligne Trillium (8 km de train léger) et la Ligne Confédération (12,5 km de train léger au moment de la rédaction). Le premier a été entièrement financé à partir des revenus municipaux (Transport Canada, 2010), le coût de ce projet étant relativement bas (21 millions de dollars). Par contre, la construction de la Ligne Confédération a nécessité un apport de 600 millions de dollars de chacun des gouvernements provincial et fédéral (Jackson, 2016).

Même lorsque les gouvernements fédéral et provincial contribuent au financement des projets de transports en commun, la coopération nécessaire entre eux et la municipalité pose des défis additionnels qui peuvent retarder ces investissements. Par exemple, selon un ancien conseiller municipal et selon Hilton et Stoney (2007), l'hésitation du gouvernement fédéral à respecter son engagement antérieur de 200 millions de dollars a été central dans la décision d'annuler un projet de train léger en 2006 à Ottawa. Juste avant les élections de 2006, John Baird, alors président du Conseil du Trésor fédéral, avait remis en cause l'exactitude des estimations de coûts et exigé la révision du dossier. Après son annulation en 2006, il a fallu attendre 2015 pour la reprise des travaux du projet de remplacement, soit la Ligne Confédération.

2. Le clivage territorial du TA entre ville et banlieue/quartiers ruraux

Les acteurs interviewés ont mis en lumière la réalité d'un clivage entre la ville-centre, d'une part, et la banlieue et les quartiers ruraux, d'autre part, dans l'appui public et politique au TA. Alors que la promotion du TA est fortement soutenue par les conseillers municipaux du centre urbain et leurs circonscriptions, les conseillers municipaux ruraux et des banlieues s'y opposent fréquemment. Ainsi, le directeur d'une organisation environnementale locale estimait que seulement six conseillers — tous représentant des circonscriptions du centre urbain d'Ottawa — sur un total de 23, pouvaient être considérés comme de fervents partisans du TA.

La représentation politique par circonscriptions (plutôt que partisane sur l'ensemble du territoire) est un facteur qui contribue à cliver les enjeux liés au TA. Par exemple, un journaliste local évoquait le débat politique auquel a donné lieu le projet d'ajouter des pistes cyclables sur une artère majeure. Alors que les résidents et les employés de la ville étaient en faveur du projet, des conseillers municipaux des circonscriptions avoisinantes, dont un grand nombre de citoyens utilisent cette artère pour leurs déplacements en automobile, s'y sont fermement opposés (Mueller, 2013). Un conseiller municipal a fait valoir qu'un tel aménagement nuirait aux automobilistes.

La fusion municipale de 2001 entre l'ancienne Ville d'Ottawa et ses 10 municipalités voisines a exacerbé ce problème de représentation puisqu'elle a eu pour effet d'accroître le nombre de circonscriptions situées dans les

banlieues et les zones rurales, généralement plus favorables à l'automobile. Plus nombreuses au sein du conseil municipal, ces circonscriptions peuvent exercer une pression politique plus forte. Selon un représentant d'une organisation non gouvernementale qui milite pour le TA, la fusion aurait contribué à la stagnation de la promotion du TA : « Notre réalité politique ici est post-fusion [...] avant 2000 [...] la Ville d'Ottawa était de toute évidence à des années-lumières en solutions piétonnières comparativement aux municipalités avoisinantes [...] et l'autre leader était le gouvernement régional (MROC) [...] apparemment ce noyau entre la Ville d'Ottawa et le niveau régional a été perdu [...] certains diraient que les banlieues ont pris le dessus sur le TA. »

Conclusion

Cet article a identifié deux obstacles politiques majeurs à la promotion du TA à Ottawa : le contexte socioculturel nord-américain et le système politique. Dans les termes de l'ACF, ces obstacles politiques renvoient à la catégorie des paramètres relativement stables. Le contexte socioculturel nord-américain représente un obstacle parce qu'il est caractérisé par un modèle d'aménagement urbain qui a été historiquement pensé en fonction de l'automobile, par l'influence de l'industrie de la construction immobilière et par une culture professionnelle de planification des transports centrée autour de l'automobile. De plus, le système politique dans lequel s'inscrit Ottawa a contribué à l'instabilité, voire à une pénurie, des ressources budgétaires nécessaires pour mener des investissements dans les transports en commun. En outre, ce système politique conduit à déséquilibrer la représentation politique puisqu'il privilégie une approche par circonscription électorale dont les aménagements reposent sur l'utilisation de l'automobile.

Si l'on considère ces résultats dans la perspective d'une intégration de la santé dans les politiques urbaines, ils suggèrent que les acteurs de la promotion de la santé devraient orienter leurs stratégies vers les paramètres relativement stables et, ce, pour plusieurs raisons. Premièrement, il importe de comprendre comment ces paramètres influencent l'action publique, même si l'une de leurs principales caractéristiques est de résister au changement. Par exemple, dans cet article, nous avons montré que le manque de ressources financières des municipalités est un obstacle important à la promotion du TA. Mener des actions d'influence auprès des gouvernements

provincial et fédéral afin de les convaincre d'assurer un meilleur financement du transport actif serait donc une voie vers le changement de politique publique.

Deuxièmement, certains obstacles sociaux et cognitifs, tels que la culture professionnelle de la planification des transports, pourraient être modifiés jusqu'à un certain point. L'analyse documentaire et les entrevues ont montré une tendance plus favorable au TA au sein de la profession de planification des transports, ce qui semble indiquer que les actions visant à modifier, notamment par l'expertise, les représentations partagées dans ce secteur d'action publique peuvent avoir des effets favorables au TA.

Troisièmement, notre analyse de la politique du TA à Ottawa indique que ne pas agir sur les paramètres relativement stables qui l'encadrent, même s'ils sont résistants au changement, risque de fortement limiter la progression de la pratique du TA. Considérant les difficultés auxquelles le développement du TA a fait face jusqu'à présent, il est difficile d'imaginer un scénario dans lequel la pratique du TA pourrait augmenter sans changement dans les pratiques d'aménagement urbain ou dans les règles de financement municipal notamment. Par exemple, cet article a fait état de l'effet d'inertie créé par le modèle de développement urbain pensé en fonction de l'automobile. Si l'on accepte que ce modèle est immuable, la pratique du TA risque de stagner. En revanche, son potentiel de croissance serait très important si des actions d'influence contribuaient à rendre acceptable et à mettre en œuvre une tout autre vision de l'aménagement urbain.

Enfin, cet article propose de nouvelles pistes de recherche. Il va sans dire que l'étude d'un seul cas ne permet guère de généraliser les résultats. D'autres recherches sur les processus de développement des politiques de TA ou d'autres politiques urbaines liées à la santé, à Ottawa et dans d'autres villes nord-américaines, sont donc nécessaires. Au plan théorique, il serait utile d'étudier plus précisément l'influence des facteurs que l'ACF qualifie de paramètres relativement stables, en particulier pour comprendre comment les acteurs de la promotion de la santé ou du TA élaborent ou limitent leurs stratégies d'influence en fonction de ces facteurs.

Notes

[1] Cette définition englobe l'utilisation des transports publics ainsi que la marche et le cyclisme en se basant sur le fait que les usagers des transports publics marchent pour rejoindre le réseau, et entre le réseau et leur destination. C'est également ainsi que l'Agence de santé publique du Canada décrit le TA (Public Health Agency of Canada, 2014).

[2] « Ottawa », à moins d'indication contraire, réfère à l'ancien territoire de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (RMOC) et à l'actuelle Ville d'Ottawa. La MROC a été créée en 1970 par le Gouvernement de l'Ontario comme palier de gouvernement intermédiaire pour la Ville d'Ottawa et ses municipalités avoisinantes. Elle a été doute lorsque les 11 municipalités ont officiellement fusionné pour créer la nouvelle Ville d'Ottawa en 2001.

[3] La Commission municipale de l'Ontario est « un tribunal administratif quasi judiciaire qui entend les appels portés devant lui concernant des litiges en matière d'aménagement du territoire ou des affaires municipales » (Ministry of Municipal Affairs and Ministry of Housing, Government of Ontario, 2016).

Références bibliographiques

Bassett, David, John Pucher, Ralph Buehler, Dixie Thompson et Scott Crouter. 2008. « Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia », *Journal of Physical Activity and Health*, 5, 6 : 795-814.

Blais, Pamela. 2011. *Perverse Cities: Hidden Subsidies, Wonky Policy, and Urban Sprawl*. Vancouver, UBC Press.

Breton, Eric, Lucie Richard, France Gagnon, Marie Jacques et Pierre Bergeron. 2008. « Health Promotion Research and Practice Require Sound Policy Analysis Models: The Case of Quebec's Tobacco Act », *Social Science & Medicine*, 67, 11 : 1679-1689.

Cavill, Nick, Sonja Kahlmeier et Francesca Racioppi. 2006. *Physical Activity and Health in Europe: Evidence for Action*. World Health Organization.

Centre for Research and Education in Community Services, University of Ottawa. 2016. *Ottawa neighbourhood study. Walkability FR*. <www.neighbourhoodstudy.ca/walkability-fr>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Cervero, Robert. 1998. *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Washington D.C., Island press.

Chianello, Joanne. 2014a, 22 août. « Chianello: Watson Fundraiser Hardly Seems the Best Way to Convince Public Developers Don't Own City Hall », Ottawa Citizen. < www.ottawacitizen.com/news/local-news/0821-watson>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Chianello, Joanne. 2014b, 19 septembre. « Maybe We Should Be Having a Different Discussion on Campaign Contributions », *Ottawa Citizen*. < www.ottawacitizen.com/news/local-news/0920-col-chianello >. Page consultée le 30 octobre 2016.

City of Ottawa. 2003. *City of Ottawa Official Plan. Volume 1. Official Plan*. < www.ottawa.ca/en/city-hall/planning-and-development/official-plan-and-master-plans/official-plan/volume-1-official >. Page consultée le 30 octobre 2016.

City of Ottawa. 2013a. *Ottawa Cycling Plan*. <www.documents.ottawa.ca/en/node/5842>. Page consultée le 30 octobre 2016.

City of Ottawa. 2013b. *Ottawa Pedestrian Plan*. <www.documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/documents/opp_2013_en.pdf>. Page consultée le 30 octobre 2016.

City of Ottawa. 2013c. *Transportation Master Plan 2013*.

City of Ottawa Planning and Growth Management Research and Forecasting Unit. 2016. *2015 Annual Development Report*.

City of Ottawa. 1993. *City of Ottawa Councillor's Briefing Notes. Official Plan. RMOC Planning Committee*.

City of Ottawa. 2015. *Cycling Network Information*. <www.ottawa.ca/en/residents/transportation-and-parking/cycling/cycling-network-information>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Dora, Carlos, Jamie Hosking, Pierpaolo Mudu et Elaine Fletcher. 2011. *Urban Transport and Health, Module 5g, Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities*. Deutsche Gesellschaft fur Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH and World Health Organization. <www.who.int/hia/green_economy/giz_transport.pdf>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Ecology Ottawa. 2009. *Do Developers Run City Hall? A Report Examining 2006 Municipal Election Campaign Contributions from Developers to Ottawa City Councillors and the Mayor*. <www.renaud.ca/wordpress/wp-content/uploads/2010/05/Do_Developers_Run_City_Hall.pdf>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Edwards, Peggy et Agis Tsouros. 2006. *Promoting Physical Activity and Active Living in Rural Environments. The Role of Local Governments*. <www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0009/98424/E89498.pdf>. Page consultée le 30 octobre 2016.

European Platform on Mobility Management. 2016. *TEMS — the EPOMM Modal Split Tool*. <www.epomm.eu/tems/index.phtml>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Exworthy, Mark. 2008. « Policy to Tackle the Social Determinants of Health: Using Conceptual Models to Understand the Policy Process », *Health Policy and Planning*, 23 : 318-327.

Fafard, Patrick. 2008. *Evidence and Healthy Public Policy: Insights from Health and Political Sciences*. National Collaborating Centre for Healthy Public Policy. <www.cprn.org/documents/50036_EN.pdf>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Filion, Pierre. 2003. « Towards Smart Growth? The Difficult Implementation of Alternatives to Urban Dispersion », *Canadian Journal of Urban Research*, 12, 1 : 48.

Fullerton, Christopher. 2005. « A Changing of the Guard: Regional Planning in Ottawa, 1945-1974 », *Revue d'histoire urbaine*, 34, 1 : 100-112.

Gordon, David et Isaac Shirokoff. 2014. *Suburban Nation? Population Growth in Canadian Suburbs, 2006-2011*. Council for Canadian Urbanism. <www.canadianurbanism.ca/wp-content/uploads/2014/07/CanU%20WP1%20Suburban%20Nation%202006-2011%20Text%20and%20Atlas%20comp.pdf>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Gordon, David. 2015. *Town and Crown. An Illustrated History of Canada's Capital*. Ottawa, Invenire.

Grant, Jill. 2009. « Theory and Practice in Planning the Suburbs: Challenges to Implementing New Urbanism, Smart Growth, and Sustainability Principles », *Planning Theory & Practice*, 10, 1: 11-33.

Gréber, Jacques. 1950. *Plan for the National Capital: General Report Submitted to the National Capital Planning Committee*. National Capital Planning Service.

Hilton, Robert et Christopher Stoney. 2007. « Dreams, Deception and Delusion: The Derailing of Ottawa's Light Rail Transit Plans », *Revue Gouvernance*, 4, 1. <www.revuegouvernance.ca/files/Spring2007/Hilton_Stoney.PDF>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Jackson, Emma. 2016, 21 février. « How Ottawa Compares Across Canada », *Ottawa Metro* <www.metronews.ca/news/ottawa/2016/02/21/how-ottawa-lrt-compares-across-canada.html>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Kitchen, Harry. 2002. *Municipal Revenue and Expenditure issues in Canada*. L'Association canadienne d'études fiscales.

Kübler, Daniel. 2001. « Understanding Policy Change with the Advocacy Coalition Framework: An Application to Sw Drug Policy », *Journal of European Public Policy*, 8, 4 : 623-641.

Lake, Richard. 1995. *The Automobile in Ottawa-Carleton*. Transportation Department of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton.

Miguelez, Alain. 2015. *Transforming Ottawa. Canada's Capital in the Eyes of Jacques Gréber*. Ottawa, Old Ottawa Press.

Ministry of Municipal Affairs and Ministry of Housing, Government of Ontario. 2016. *Ontario Municipal Board*. <www.mah.gov.on.ca/Page7096.aspx>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Mueller, Laura. 2013, 25 juillet. « City Council Votes for Main Street to Be Made "Complete" ». *Ottawa Community News*. <www.ottawacommunitynews.com/news-story/3908972-city-council-votes-for-main-street-to-be-made-complete>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Newman, Peter et Jeffrey Kenworthy. 2015. *The End of Automobile Dependence*. Washington, D.C., Island Press.

OC Transpo. 2000. *The Ottawa-Carleton Transitway. OC Transpo Submion to APTA 2000 Awards Program*. OC Transpo.

Public Health Agency of Canada. 2014. *Mobilizing Knowledge on Active Transportation*. <www.phac-aspc.gc.ca/hp-ps/hl-mvs/pa-ap/mobil-transport-eng.php>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Pucher, John et Lewis Dijkstra. 2003. « Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons From the Netherlands and Germany », *American Journal of Public Health*, 93, 9 : 1509-1516.

Regional Municipality of Ottawa-Carleton. 1997. *Transportation Master Plan*.

Regional Municipality of Ottawa-Carleton Planning Department. 1993. *Urban Development in Ottawa-Carleton*.

Sabatier, Paul et Christopher Weible. 2007. « The Advocacy Coalition Framework: Innovations and Clarifications », dans Paul Sabatier (dir.). *Theories of the Policy Process*. Boulder, Westview Press : 189-220.

Slack, Brian. 2013. « Transport Planning », dans Jean-Paul Rodrique, Claude Comtois et Brian Slack (dir.). *The Geography of Transport Systems*. 4e edition. Chapitre 9, concept 2. Abingdon, Routledge.

Statistics Canada. 2011. *Commuting to Work, National Household Survey (Catalogue no. 99 -012- 2011003)*. <www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/99-012-x2011003_1-eng.cfm>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Tandon, Sumeet. 2011. *Centre for Urban Research and Education Policy Brief. The Evolution and Contradiction of Ontario's Land-Use Oversight Mechanisms and their Implications for Urban Sprawl*. Numéro 2, mai. <www.carleton.ca/cure/wp-content/uploads/CURE-Policy-Brief-Number-2.pdf>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Tansey, Oisin. 2007. « Process Tracing and Elite Interviewing: A Case for Non-Probability Sampling », *PS: Political Science & Politics*, 40, 4 : 765-772.

Transport Canada. 2010. *O-train Light Rail Project*. <www.data.tc.gc.ca/archive/eng/programs/environment-utsp-otrainlightrailproject-973.htm>. Page consultée le 30 octobre 2016.

U.S. Department of Transportation. 2015. *Transportation and Health Tool Data in Excel*. <www.transportation.gov/mission/health/transportation-and-health-tool-data-excel>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Weible, Christopher et Paul Sabatier. 2007. « A Guide to the Advocacy Coalition Framework », dans Frank Fischer, Gerald Miller et Mara Sidney (dir.). *Handbook of Public Policy Analysis Theory, Politics, and Methods*. Boca Raton, FL, CRC Press : 123-136.

World Health Organization. 2014. *Ambient (Outdoor) Air Quality and Health*. <www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/en>. Page consultée le 30 octobre 2016.

World Health Organization. 2016a. *Global Health Observatory (GHO) Data. Prevalence of Insufficient Physical Activity*. <www.who.int/gho/ncd/risk_factors/physical_activity_text/en/>. Page consultée le 30 octobre 2016.

World Health Organization. 2016b. *Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health*. <www.who.int/dietphysicalactivity/pa/en/>. Page consultée le 30 octobre 2016.

Yin, Robert. 1994. *Case Study Research. Design and Methods*. Applied Social Research Methods Series, 5e édition. Thousand Oaks, CA, Sage.

Zafonte, Matthew et Paul Sabatier. 2004. « Short-Term Versus Long-Term Coalitions in the Policy Process: Automotive Pollution Control, 1963-1989 », *Policy Studies Journal*, 32, 1: 75-107.