



## Projet de pratique efficace en santé publique

Décembre 2005

Le présent sommaire est un condensé du travail effectué par les auteurs d'un examen systématique, et il a pour but de donner un aperçu des conclusions et des répercussions de l'examen complet, dont la référence bibliographique est indiquée ci-dessous. Pour de plus amples renseignements sur chacune des études mentionnées dans ledit examen, veuillez consulter ce dernier.

**Référence bibliographique de l'APA pour l'examen :** Egan, M., Petticrew, M., Ogilvie, D., Hamilton, V. (2003). **New roads and human health: a systematic review**, *American Journal of Public Health*, 93(9), 1463-1471

**Question :** Comme la moyenne nationale est de 550 véhicules par 1 000 habitants (Transports Canada, 2004) et l'urbanisation de la population est constante (Statistique Canada, 2001), la conception de routes et la circulation routière ont des conséquences importantes sur le bien-être de la plupart des Canadiens. La construction de nouvelles routes en réaction à la congestion reliée à la dépendance aux véhicules automobiles constitue un enjeu politique litigieux. Les stratégies d'investissement dans les transports qui sont axées sur l'expansion du réseau routier national destinée à soutenir le développement économique sont critiquées du fait qu'elles ne permettent pas de sauvegarder la santé des Canadiens et de leur milieu (The Livable Region Coalition, 2004; David Suzuki Foundation, 1999). L'incidence qu'ont les nouvelles routes sur la santé et le bien-être des gens est largement inconnue.

**Sommaire du contenu de l'examen :** Un examen systématique a été effectué dans le but de faire la synthèse des preuves à l'effet que la construction de nouvelles routes exerce une influence sur la santé et le bien-être des gens. Selon la définition établie, l'impact sur la santé humaine englobe les blessures, les maladies et les effets psychosociaux. La construction de nouvelles routes comprenait la construction de routes, de ponts routiers ou de tunnels, s'il n'y en avait pas, la transformation de voies en gravier en routes à surface dure et l'ajout de voies à des routes existantes, mais elle excluait le processus de construction. La plupart des études trouvées traitaient de l'impact qu'ont les nouvelles routes sur la perturbation des résidents locaux (n=21) ou concernaient leurs effets sur les blessures subies sur la route (n=11). Rien n'a été tenté pour rassembler les données obtenues par des études afin de réaliser une méta-analyse. Les résultats portent à croire que la construction de nouvelles routes a divers effets positifs et négatifs sur la santé humaine. Ceux-ci varient selon le type de route et la population examinée. Aucune conclusion définitive ne peut être tirée des études résumées, mais celles-ci laissent entendre que les nouvelles routes peuvent réduire les taux de blessures et augmenter la perturbation des résidents locaux. Les voies de contournement ont semblé diminuer les perturbations dans les zones contournées.

**Remarques sur la méthode employée pour le présent examen :** On a interrogé tout un ensemble de bases de données électroniques et consulté diverses autres sources afin de trouver les études non publiées et celles qui l'ont été, peu importe la langue. Étant donné que les références électroniques des études sur les transports sont mauvaises, il a fallu se fier plus que d'habitude à des méthodes de recherche non électroniques. Les études prospective et

Ville de Hamilton  
Services de Santé Publique

Kingston, Frontenac and Lennox  
& Addington Santé Publique

Middlesex-London Division de la Santé

Service de santé publique de  
Sudbury et du district

Santé Publique Ottawa

Direction de la santé publique  
Ministère de la Santé et des Soins de  
longue durée

rétrospectives dotées de contrôles historiques ou contemporains étaient admissibles à l'examen, tout comme les études avant-après et qualitatives. Trois examinateurs indépendants ont évalué la pertinence et la rigueur méthodologique, mais le degré d'accord n'a pas été indiqué. La qualité méthodologique des études était faible, car les problèmes étaient plus fréquents pour les études sur la perturbation que pour celles sur les blessures. Les examinateurs ont relevé des faiblesses communes, y compris un échantillonnage non aléatoire, des taux de réponse et de suivi faibles, une confiance excessive à des instruments d'enquête mal testés, le manque de contrôles ou d'adaptation pour les facteurs de confusion et le manque d'études prospectives à long terme. Bien qu'il ait été possible de définir l'orientation des effets dans les études sur la perturbation, la mesure hétérogène des résultats a empêché de comparer l'ampleur des effets d'une étude à l'autre. L'examen a permis d'établir que la mesure des effets sur la santé des résidents urbains était favorisée.

**Les éléments de preuve NE SONT PAS pondérés ou classés selon leur importance.**

Quelles sont les preuves?	Répercussions sur la pratique et les politiques :
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Les mesures des effets qu'a la construction de nouvelles routes sur la santé et le bien-être des gens étaient surtout axées sur la perturbation des résidents locaux ou les blessures subies sur la route.</li> <li>&gt; L'incidence de blessures subies sur la route et le taux de perturbation varient selon le type de route et la population examinée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Les services de santé publique doivent clarifier les diverses conséquences de la construction de routes sur la santé humaine, mais aussi évaluer les impacts sur la santé dans les collectivités touchées.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Les preuves à l'effet que les voies de contournement extérieures réduisent la perturbation sont limitées, surtout dans le cas des résidents des petites municipalités lorsque le volume de circulation est réduit. Cependant, la perturbation par le bruit et la séparation des collectivités augmentent pour les résidents vivant près des grandes voies urbaines et de contournement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Les effets sur la santé des politiques de transport routier ont des conséquences qui vont au-delà des usagers. Il y a lieu d'effectuer des recherches plus solides pour informer les décideurs à leur sujet.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Peu de preuves portent à croire que les nouvelles grandes voies urbaines et de contournement et les nouvelles routes reliant les centres urbains peuvent diminuer le nombre de blessures subies sur la route, mais l'importance globale de la diminution observée n'a pas été établie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;</li> </ul>

> Les preuves d'adaptation à la construction de nouvelles routes sont limitées et inégales.	>
<b>Répercussions générales :</b> Il faut mener des études prospectives plus rigoureuses concernant les effets globaux qu'a la construction de nouvelles routes sur la santé. Il y aurait lieu de comparer les coûts et les avantages de la construction de nouvelles routes avec ceux des autres stratégies visant à réduire la circulation.	

**Renseignements sur le rapport coût-avantage ou coût-efficacité :** non inclus dans l'examen.

**Références bibliographiques utilisées pour donner un aperçu de la question :**

- David Suzuki Foundation (1999). Taking the High Road: Sustainable Transportation for the 21<sup>st</sup> Century [en ligne] disponible à l'adresse : [http://www.davidsuzuki.org/files/trans\\_eng.pdf](http://www.davidsuzuki.org/files/trans_eng.pdf)
- The Livable Region Coalition. (2004). Will Freeway Expansion Kill the Livable Region? Questions about the B.C. Government's Port Mann and Highway 1 proposal for the Vancouver Region [en ligne], disponible à l'adresse : [http://www.best.bc.ca/LRC\\_Final\\_1.pdf](http://www.best.bc.ca/LRC_Final_1.pdf)
- Statistique Canada. (2001) Série analytique du recensement de 2001 – Un profil de la population canadienne : où vivons-nous ? [en ligne], disponible à l'adresse: [http://geodepot.statcan.ca/Diss/Highlights/Text\\_f.pdf](http://geodepot.statcan.ca/Diss/Highlights/Text_f.pdf)
- Transports Canada. (2004). Les transports au Canada 2004, rapport annuel [en ligne], disponible à l'adresse : [http://www.tc.gc.ca/pol/fr/report/anre2004/7D\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/report/anre2004/7D_f.htm)

**Autres références bibliographiques sur le sujet :**

- Dora, C. (1999). A different route to health: implication of transport policies, *BMJ*, 318, 1686-1689 [en ligne], disponible à l'adresse : <http://bmj.bmjournals.com/cgi/reprint/318/7199/1686>

**Auteure du sommaire :** Irene Koren, inf. aut., M. Sc., professeure adjointe, Université Laurentienne, Sudbury (Ontario)

**Coordonnées du Projet de pratique efficace en santé publique (PPESP) :**

Public Health Services  
 Projet de pratique efficace en santé publique  
 2, rue King Ouest, 3<sup>e</sup> étage  
 Dundas (Ontario) L9H 6Z1

Téléphone : 905-546-2424, poste 1578  
 Télécopieur : 905-628-6465  
 Courriel : [ephpp@hamilton.ca](mailto:ephpp@hamilton.ca)  
 Site Web : <http://www.hamilton.ca/ephpp>



Le format du présent sommaire a été adapté d'après health-evidence.ca ([www.health-evidence.ca](http://www.health-evidence.ca)).

Ville de Hamilton  
 Services de Santé Publique

Kingston, Frontenac and Lennox  
 & Addington Santé Publique

Middlesex-London Division de la Santé

Service de santé publique de  
 Sudbury et du district

Santé Publique Ottawa

Direction de la santé publique  
 Ministère de la Santé et des Soins de  
 longue durée