

**Mémoire portant sur la consultation publique de la
*Politique québécoise de mobilité durable***

**Investir dans les déplacements alternatifs à
l'automobile : un gage de succès pour tous!**

Appuyé par :



Juin 2013

Consultation publique sur la *Politique québécoise de mobilité durable* : un pas de plus pour le Québec

Dans le cadre des consultations publiques menées par le ministre des Transports, Sylvain Gaudreault, sur la *Politique québécoise de mobilité durable*, la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids) souhaite féliciter la démarche et partager des recommandations qui permettront au gouvernement de bonifier celle-ci et de favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile, notamment par des modes de transport actifs sur l'ensemble du territoire québécois. Qui plus est, nous sommes convaincus que cette politique pourra également contribuer à atteindre l'objectif lancé par la première ministre lors du discours inaugural, soit de faire du Québec une des nations les plus en forme du monde.

Au Québec, une proportion inquiétante de la population est sédentaire autant dans ses loisirs que dans ses déplacements¹. Ceci est grandement dû à la façon d'aménager les villes pour laisser plus de place à l'automobile. Le design urbain, les systèmes de transport et l'occupation du sol ont d'importantes répercussions sur la santé des populations et sur l'adoption d'un mode de vie physiquement actif². Notons que dans les secteurs où plus de 95 % des gens vont au travail en voiture, 54 % de la population affiche un excès de poids³.

La popularité de l'automobile comme moyen de transport a largement dépassé la marche et le vélo. Pourtant, ce sont des moyens de déplacement abordables et accessibles à tous les groupes d'âge. En plus d'augmenter significativement la pratique d'activité physique, les déplacements actifs procurent de nombreux bénéfices pour la santé, l'environnement et l'économie. La *Politique québécoise de mobilité durable* doit donc prévoir des mesures sécuritaires et favorables au transport actif comme stratégie de prévention de l'obésité et de promotion de la santé.

Nous sommes persuadés que les conclusions de cet examen public contribueront au mieux-être des citoyens et permettront de faire du Québec un leader mondial en matière de transport.

Table des matières

Consultation publique sur la <i>Politique québécoise de mobilité durable</i> : un pas de plus pour le Québec.....	2
L'importance de favoriser les déplacements actifs.....	4
Avantages d'une mobilité active	5
Des bénéfices pour la santé	5
Un pouvoir d'attraction pour les municipalités.....	6
Des retombées économiques importantes	6
Bon pour l'environnement et pour la sécurité	6
Recommandations pour assurer une mobilité durable.....	7
Augmenter l'utilisation des modes de transport actifs	7
1. Assurer une cohérence et une complémentarité dans les actions.....	7
2. Consacrer un budget suffisant aux transports actifs.....	9
3. Réduire le volume de circulation automobile	10
4. Diminuer la vitesse des véhicules.....	11
5. Assurer une occupation du sol plus compacte et multifonctionnelle.....	12
Financement du transport collectif.....	14
S'engager sur la voie de la mobilité durable	16
À propos de la Coalition Poids.....	17
Liste des partenaires (en date du 20 juin 2013).....	18
Références.....	25

L'importance de favoriser les déplacements actifs

Les habitudes de vie des individus, jeunes ou âgés, sont largement influencées par leur milieu de vie. La façon dont les villes sont aménagées a d'importantes répercussions sur la santé des populations. Pensons notamment à l'organisation du transport, l'aménagement des rues, les modes d'occupation du sol et le design urbain^{4,5}.

La popularité de l'automobile comme moyen de transport a largement dépassé la marche et le vélo. Les formes d'occupation du territoire ayant une densité et une mixité faibles ainsi qu'un manque de connexité des rues suscitent l'usage intensif de l'automobile et, par conséquent, engendrent un mode de vie sédentaire⁶.



- ▶ **Au Québec, 55 % des adultes marchent moins d'une heure par semaine pour se déplacer⁷.**
- ▶ **Près de 60 % des élèves québécois du secondaire ne font pas de transport actif durant l'année scolaire⁸.**
- ▶ **Au primaire, près de 70 % des écoliers ne se rendent pas régulièrement à pied ou à vélo à l'école⁹.**

Comme indiqué dans le document de consultation sur la *Politique québécoise de mobilité durable*, les déplacements en voiture ont une incidence sur les problèmes de santé publique, notamment sur ceux liés à l'inactivité physique¹⁰. En effet, la sédentarité est un facteur de risque largement documenté pour l'embonpoint, l'obésité et plusieurs maladies chroniques (ex. : cancers, maladies cardiovasculaires, diabète de type 2, etc.)¹¹.

- ▶ **Dans les secteurs où plus de 95 % des gens vont au travail en voiture, 54 % de la population affiche un excès de poids¹².**
- ▶ **Chaque tranche supplémentaire de 60 minutes par jour passées en voiture, comme conducteur ou passager, correspond à une hausse de 6 % de la probabilité d'être obèse¹³.**
- ▶ **Au Québec, près d'un enfant sur quatre et plus d'un adulte sur deux souffrent d'embonpoint ou d'obésité^{14,15}.**

Comme toutes les sociétés occidentales, le Québec est aux prises avec une épidémie d'obésité. Il s'agit d'une situation alarmante puisque les problèmes reliés au poids ont non seulement des conséquences majeures sur notre qualité de vie et notre santé, mais ils représentent également un fardeau économique considérable pour les finances publiques. Pour la première fois dans l'histoire des sociétés industrialisées, l'espérance de vie des enfants risque d'être plus courte que celle de leurs parents¹⁶.

Depuis quelques années, le gouvernement du Québec a fait des avancées considérables en matière de prévention de l'obésité. Soulignons notamment l'engagement des différents ministères dans la mise en œuvre du *Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012*, où le ministère des Transports était responsable d'une série d'actions favorisant les transports actifs et collectifs, tel qu'offrir un programme d'aide aux déplacements actifs.

Plus récemment, mentionnons la volonté de la première ministre, Pauline Marois, de faire du Québec une des nations les plus en forme du monde d'ici 10 ans. Dans cette perspective, la ministre de l'Éducation, du Loisir et du Sport, Marie Malavoy, a amorcé des travaux en vue d'élaborer une *Politique nationale du sport, du loisir et de l'activité physique* dans laquelle les déplacements actifs devraient occuper une place importante. Sans oublier la volonté du gouvernement et du ministre de la Santé et des Services sociaux, Réjean Hébert, de se munir d'une *Politique nationale de prévention en santé* qui veillera en partie à la promotion de saines habitudes de vie.

Les municipalités reconnaissent aussi l'importance de favoriser les saines habitudes de vie sur leur territoire. À preuve, le *Livre blanc sur l'avenir des municipalités* de l'Union des municipalités du Québec indique la contribution des municipalités à l'amélioration des saines habitudes de vie et reconnaît l'impact de leurs interventions sur l'environnement, la santé et les modes de vie des citoyens¹⁷. Alors que le transport actif est un aspect sur lequel les municipalités peuvent travailler efficacement pour favoriser les modes de vie physiquement actifs, certaines se sont déjà dotées de plans de mobilité active, de politiques d'activité physique ou encore de programmes d'interventions et de promotion.

« La Politique québécoise de mobilité durable doit compléter et poursuivre les efforts réalisés par le gouvernement et les municipalités en matière de promotion des saines habitudes de vie et de déplacements actifs. »

La *Politique québécoise de mobilité durable* doit compléter et poursuivre les efforts réalisés jusqu'à présent par le gouvernement et les municipalités en matière de promotion des saines habitudes de vie et de déplacements actifs.

Avantages d'une mobilité active

En priorisant des mesures qui favoriseront les déplacements actifs dans la *Politique québécoise de mobilité durable*, le ministère des Transports contribuera de façon significative à l'atteinte de différents objectifs gouvernementaux, tels que :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Accroître l'usage des modes de transports collectifs et alternatifs à l'automobile
- Améliorer le bilan routier et diminuer le nombre d'accidents
- Soutenir le développement durable
- Contribuer aux potentiels territoriaux, à l'occupation et à la vitalité des territoires
- Améliorer le bien-être et la qualité de vie de la population
- Contrer la sédentarité et réduire la prévalence des maladies chroniques

Des bénéfices pour la santé

La marche et le vélo sont des moyens de déplacement abordables et accessibles à tous les groupes d'âge. Les résidents des quartiers aménagés pour la marche font entre 35 et 45 minutes d'activité physique de plus par semaine que les gens de milieu socioéconomique similaire habitant des quartiers peu favorables à la marche. Ils sont aussi moins enclins à souffrir d'embonpoint ou d'obésité^{18,19}.

- ▶ **Chaque kilomètre parcouru à pied sur une base quotidienne est associé à une diminution de presque 5 % de la probabilité d'être obèse²⁰.**

Un pouvoir d'attraction pour les municipalités

Une municipalité qui offre la possibilité à ses citoyens d'être actifs au quotidien par un environnement physique qui favorise les déplacements à pied et à vélo et qui offre des services et des infrastructures de sports et de loisirs attrayantes et facilement accessibles à toute sa population :

- Augmente significativement son potentiel attractif et récréotouristique²¹
- Offre un milieu de vie de qualité aux familles tant sur le plan social que de la santé^{22,23}
- Augmente le sentiment d'appartenance des citoyens et rehausse son capital social^{24,25}
- Augmente sa capacité d'attraction de nouveaux résidents, d'investisseurs et de travailleurs, favorisant le développement économique et des revenus supplémentaires^{26,27}

Des retombées économiques importantes

Les quartiers denses et favorables à la marche offrent plusieurs bénéfices économiques par une :

- Réduction des dépenses consacrées par les ménages aux transports^{28,29}
- Augmentation des recettes fiscales des municipalités, à la fois en raison d'une hausse de la valeur foncière des propriétés et d'une réduction du coût des infrastructures³⁰
- Baisse des heures de travail perdues dans les encombrements de la circulation³¹
- Diminution des dépenses de santé grâce aux bienfaits d'exercices réguliers³²

De plus, les infrastructures nécessaires aux cyclistes et aux piétons sont très modestes par rapport à celles des moyens de transport motorisés³³. Sans oublier que les sentiers pédestres et les pistes cyclables dans les secteurs urbains peuvent constituer des attractions touristiques et stimuler l'économie locale.

- ▶ **On estime qu'en 2012, le tourisme cycliste a suscité 131 millions \$ d'activité économique au Québec³⁴.**
- ▶ **Les piétons et les cyclistes sont plus portés à dépenser leur argent dans les commerces près de chez eux, ce qui augmente nécessairement la viabilité économique de leur collectivité³⁵.**

L'amélioration des modes de transport alternatifs à l'automobile a un impact positif sur l'économie des municipalités, autant en facilitant les déplacements des travailleurs qu'en améliorant l'accessibilité à tous les secteurs géographiques³⁶. De plus, les impacts économiques de la congestion entraînent des pertes de l'ordre de plusieurs milliards par année. À titre d'exemple, pour la seule région de Montréal, on évalue des pertes de plus de 1,5 milliard \$ par année³⁷.

Bon pour l'environnement et pour la sécurité

Nous savons tous aujourd'hui que le transport motorisé est directement relié à la production de gaz à effet de serre, donc aux changements climatiques, et à la hausse des températures en milieu urbain. Ce phénomène affecte particulièrement les grandes villes où l'on trouve de plus en plus d'îlots de chaleur, en raison de la chaleur dégagée par les voitures, de la forte minéralisation des sols et de la disparition du couvert végétal. En plus de favoriser un mode de vie physiquement actif, une hausse du niveau d'utilisation des transports actifs aurait donc des retombées positives sur l'environnement³⁸.

De plus, il est bien démontré que la circulation motorisée intense diminue grandement le sentiment de sécurité des gens et leur niveau d'interaction sociale. Les enfants des quartiers à forte circulation (souvent défavorisés) sont plus enclins à rester à la maison. Il est aussi important de rappeler que le sentiment d'appartenance à une ville ou à un quartier est fonction du sentiment de sécurité et de bien-être de ce lieu, contribuant même à la réduction de la criminalité dans les quartiers³⁹.

Recommandations pour assurer une mobilité durable

La *Politique québécoise de mobilité durable* du ministère des Transports vise à placer l'utilisateur au cœur des préoccupations du gouvernement et à être en synergie avec les autres politiques et plans d'action gouvernementaux. Pour atteindre ces objectifs et rendre enviables les déplacements alternatifs à l'automobile, la Coalition Poids recommande que le territoire soit pleinement favorable à la mobilité durable et, plus particulièrement, aux déplacements actifs. Ces recommandations viennent ainsi bonifier le document de consultation sur la *Politique québécoise de mobilité durable*.

Augmenter l'utilisation des modes de transport actifs

La nouvelle politique veut faire du transport actif une priorité, notamment par des pratiques d'aménagement favorables à ce mode. Ainsi, pour que la population intègre des modes de déplacement actifs dans son quotidien, il est nécessaire d'assurer des trajets sécuritaires, conviviaux et attrayants. Pour ce faire, nous recommandons 5 stratégies qui permettront d'augmenter l'utilisation des transports actifs.

1. Assurer une cohérence et une complémentarité dans les actions
2. Consacrer un budget suffisant aux transports actifs
3. Réduire le volume de circulation automobile
4. Diminuer la vitesse des véhicules
5. Assurer une occupation du sol plus compacte et multifonctionnelle

1. Assurer une cohérence et une complémentarité dans les actions

Comme indiqué dans le document de consultation, la *Politique québécoise de mobilité durable* doit être en synergie avec d'autres politiques et plans d'action gouvernementaux. Plusieurs actions sont présentement en cours à travers le Québec pour assurer un mode de vie physiquement actif de la population. Il est donc nécessaire d'avoir un arrimage dans l'ensemble des travaux en cours. Notons plus particulièrement l'écriture et les processus de consultations publiques déjà en cours pour les politiques gouvernementales suivantes :

- La *Politique nationale de prévention* en santé du ministère de Santé et des Services sociaux
- La modernisation de la *Politique nationale du sport, du loisir et de l'activité physique* du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
- La *Politique québécoise de la jeunesse - Destination 2030* du Secrétariat à la jeunesse

Le gouvernement du Québec soutient également des initiatives qui abordent l'importance du transport actif telles que :

- La démarche *Municipalité amie des aînés* du ministère de Santé et des Services sociaux
- La démarche *Municipalité active* de Kino-Québec

Il est nécessaire d'assurer une cohérence dans les actions qui seront mises de l'avant par la *Politique québécoise de mobilité durable* avec les travaux menés en parallèle par d'autres ministères. Rappelons également que, par souci de cohérence et d'efficacité, la première ministre a réuni au sein du même portefeuille les responsabilités du transport et de l'aménagement du territoire. La convergence de ces deux portefeuilles intimement liés évoque clairement que, de nos jours, il n'est plus possible de concevoir l'un sans l'autre.

Alors que le gouvernement souhaite mieux intégrer l'aménagement du territoire et la planification des transports, celui-ci doit fournir les outils nécessaires aux municipalités pour assurer cette complémentarité et favoriser davantage les déplacements actifs.

- ▶ **La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et les orientations gouvernementales devraient refléter une vision intégrée des transports et de l'aménagement du territoire et constituer un levier d'action pour les municipalités.**
- ▶ **Les cibles et actions de la *Politique québécoise de mobilité durable*, des plans métropolitains d'aménagement et de développement ainsi que des schémas d'aménagement et de développement doivent être cohérentes.**

Alors que le *Livre blanc sur l'avenir des municipalités* de l'Union des municipalités du Québec souhaite engager les élus vers des municipalités plus durables, il est nécessaire que la vision du gouvernement et des municipalités soit commune. Déjà plusieurs municipalités s'engagent à produire des plans de mobilité active et à améliorer la qualité de vie de leurs citoyens. Le gouvernement doit soutenir celles-ci et encourager les autres municipalités à adopter des mesures qui permettront de faire du Québec un leader mondial en matière de transport.



2. Consacrer un budget suffisant aux transports actifs

Le soutien gouvernemental pour favoriser les modes de transport alternatifs à l'automobile est nécessaire pour encourager un mode de vie physiquement actif, réduire la dépendance au pétrole et l'émission de gaz à effet de serre. Plusieurs municipalités, organismes et collectivités déploient actuellement des actions sur leur territoire pour assurer une mobilité durable de la population et le gouvernement doit soutenir leurs efforts.

Afin de rendre tangible la volonté du gouvernement d'augmenter les déplacements actifs à travers le Québec, il est nécessaire d'attribuer un budget spécifique à la mise en place d'aménagements favorables aux transports actifs.

- ▶ **Le 20 décembre 2012, le ministre des Transports, Sylvain Gaudreault, annonçait que le *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA)*, visant à soutenir les initiatives favorisant les déplacements à pied et à vélo, n'était pas reconduit, mais que les mesures retenues allaient être intégrées dans un nouveau programme transitoire dont le ministre devait divulguer les modalités en janvier. Toutefois, nous attendons toujours l'annonce du gouvernement à cet effet.**

Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA)

Le PAGMTAA vise à soutenir les initiatives favorisant les déplacements à pied et à vélo, à assister les employeurs dans la mise en place de mesures encourageant leurs employés à opter pour des modes de transport autres que l'auto-solo et à faire la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile.



Actions proposées pour assurer les ressources suffisantes aux transports actifs

- ▶ Maintenir le *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile* et rehausser le soutien financier des transports actifs et des partenaires impliqués.
- ▶ Consacrer une portion du budget de voirie pour les aménagements favorables au transport actif.
- ▶ Profiter des travaux de réfection routière et d'infrastructures pour implanter des aménagements favorables au transport actif et ainsi réduire les coûts de construction.

3. Réduire le volume de circulation automobile

Il est bien démontré que la circulation motorisée intense diminue le sentiment de sécurité des gens. En effet, le nombre d'accidents dans une ville est directement proportionnel au volume de circulation⁴⁰.

- ▶ **Chaque jour, dix piétons sont blessés au Québec, dont la moitié à Montréal⁴¹.**
- ▶ **En moyenne, huit enfants (piétons ou cyclistes) par semaine à Montréal sont blessés sur la route⁴².**

Une étude réalisée à Montréal révèle que le nombre d'enfants blessés à la suite d'une collision routière est considérablement plus important aux intersections ayant un volume élevé de circulation automobile⁴³. Le maintien du volume de circulation ou son augmentation ne contribueront pas à améliorer la sécurité routière, autant pour les automobilistes que pour les piétons et les cyclistes. Pour favoriser la marche et le vélo, il est nécessaire de restreindre l'expansion des capacités routières, d'améliorer l'offre de transport collectif et d'assurer une bonne connectivité⁴⁴.

Actions proposées pour réduire le volume de circulation automobile

- ▶ Cesser d'accroître la capacité du réseau routier et réviser les projets routiers qui pourraient accroître le volume automobile.
- ▶ Assurer une plus grande part des investissements et de l'espace public aux modes de transport plus efficaces et plus sécuritaires que l'automobile.
- ▶ Augmenter les ressources consacrées au financement du transport collectif et améliorer la qualité et l'accessibilité des services.
- ▶ Intégrer systématiquement, lors des travaux de réfection, des voies réservées aux transports collectifs.
- ▶ Limiter les espaces de stationnement près des pôles d'emplois, des pôles commerciaux et des institutions pour dissuader la population d'utiliser sa voiture.
- ▶ Favoriser l'intermodalité entre les transports actifs et collectifs.
 - Prévoir des supports à vélo sur les autobus.
 - Prévoir des espaces pour vélo à bord des métros et des trains de banlieue.

4. Diminuer la vitesse des véhicules

Le nombre de véhicules en circulation et leur vitesse représentent un risque pour les marcheurs et les cyclistes⁴⁵. Le risque est particulièrement plus élevé sur les artères et les rues envahies par une forte circulation de transit⁴⁶. Il n'est pas étonnant de constater que, pour de nombreuses familles, le risque d'accident est perçu comme étant si élevé qu'il est tout simplement préférable de ne pas laisser les enfants se rendre à l'école à pied ou à vélo⁴⁷.

Le marquage au sol et la signalisation ne suffisent pas pour protéger les piétons. L'aménagement sécuritaire du territoire, notamment par des mesures d'apaisement de la circulation, constitue l'une des stratégies d'intervention les plus efficaces pour réduire les traumatismes routiers et favoriser la marche et le vélo⁴⁸. Les aménagements physiques d'apaisement de la circulation ont l'avantage d'être permanents et ne requièrent pas une intensification de la surveillance policière⁴⁹. De plus, ils tendent à protéger tout le monde, sans égard à l'âge, aux aptitudes physiques ou à la langue parlée. Bien mis en œuvre, ils peuvent réduire la vitesse, le débit de la circulation et les conflits entre les différents usagers, contribuant ainsi à rendre les rues plus conviviales.

Actions proposées pour diminuer la vitesse des véhicules

- ▶ Sur les routes provinciales, réaliser des aménagements physiques qui réduisent la vitesse des véhicules et les possibilités de collision entre les usagers de la route^{50,51}.
- ▶ Intégrer de façon systématique des mesures d'apaisement de la circulation et des aménagements physiques favorisant le transport actif lors de la planification des projets de réfection routière.
- ▶ Assurer une limite de vitesse à 30 km/h sur les routes provinciales à proximité des parcs, des écoles et des aires de jeux et implanter des mesures physiques qui protégeront réellement les cyclistes et les piétons.
- ▶ Outiller et supporter les municipalités dans la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation.



5. Assurer une occupation du sol plus compacte et multifonctionnelle

Comme indiqué dans le document de consultation, la *Politique québécoise de mobilité durable* souhaite mieux intégrer la planification des transports et de l'aménagement du territoire.

L'étalement urbain, développé en périphérie des grandes villes, de même que l'aménagement d'autoroutes en milieu urbain sont associés à un mode de vie sédentaire et favorise la prévalence d'excès de poids^{52,53}. Aujourd'hui, les banlieues préoccupent les autorités de santé puisqu'elles sont associées à des modes de vie peu actifs, à la pollution de l'air et sonore et aux traumatismes routiers⁵⁴.

Les quartiers densément construits, où plusieurs commerces et services sont présents, où la connexité des rues facilite des déplacements à pied et où l'on retrouve des trottoirs, des sentiers pédestres et des pistes cyclables, augmentent la pratique d'activité physique, et ce, particulièrement durant les transports^{55,56}. Il existe également un lien très fort entre la marche et le nombre d'espaces publics ouverts et récréatifs se trouvant à proximité (parcs, terrains de jeu, terrains de sport, etc.)⁵⁷.

- ▶ **Les enfants qui vivent dans les quartiers où se trouve un plus grand nombre de parcs, d'espaces verts et d'aires récréatives s'engagent davantage dans le transport actif⁵⁸.**



La proximité entre les résidences et les services éducatifs permet à un plus grand nombre d'enfants d'avoir la possibilité de se rendre à l'école à pied ou à vélo. Les enfants qui utilisent le transport actif pour se rendre à l'école et y revenir peuvent accumuler jusqu'à 45 minutes de plus d'activité physique quotidienne que les enfants qui s'y rendent de façon motorisé⁵⁹. On remarque également que dans les quartiers perçus comme étant sécuritaires par les parents, les enfants auraient cinq fois plus de chance de se rendre à l'école à pied et seraient moins enclins à l'embonpoint⁶⁰.

L'aménagement du territoire a le privilège d'atteindre toute la population, peu importe l'âge, le sexe, les aptitudes physiques, l'origine ethnique et la situation économique⁶¹. Devant les tendances du vieillissement de la population qui s'accroissent, il est aussi essentiel d'assurer une mobilité active des aînés. Soutenir l'entretien et l'aménagement sécuritaire des voies piétonnes et cyclables améliore la qualité de vie des personnes âgées et favorise leur autonomie⁶².

Actions proposées pour une occupation du sol plus compacte et multifonctionnelle

- ▶ Le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire doivent soutenir les municipalités pour :
 - Assurer une variété de services et différentes formes d'habitation dans les quartiers.
 - Densifier le nombre de logements, de commerces et d'emplois dans les milieux.
 - Rendre les espaces publics, les commerces, les services et les parcs facilement accessibles par des modes de transport actifs et collectifs⁶³.
 - Accroître le nombre d'espaces verts pour favoriser la marche et la pratique d'activités physiques.
 - Construire les nouvelles écoles au cœur des quartiers résidentiels ou évaluer l'impact sur les déplacements actifs avant la fermeture d'une école.

Financement du transport collectif

Les transports en commun contribuent évidemment à réduire la congestion routière et l'émission de gaz à effet de serre. Ils participent également à encourager un mode de vie physiquement actif.

- ▶ **Les personnes qui utilisent le transport en commun marchent en moyenne 19 minutes par jour et environ le tiers marche plus de 30 minutes par jour⁶⁴.**

Afin d'assurer un financement suffisant pour les transports collectifs, nous appuyons les mesures proposées par TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, dont la Coalition Poids est membre.

Propositions de TRANSIT pour assurer un financement suffisant pour les transports collectifs

La *Politique québécoise du transport collectif 2007-2011* (PQTC) a produit des résultats au-delà des espérances : les objectifs de hausse d'achalandage de 8 % et de l'offre de service de 16 % se sont plutôt soldés par des hausses de 11 % et de 23 %. Au même moment, le Québec a connu une hausse majeure du nombre de véhicules immatriculés et des distances parcourues sans compter des investissements sans précédent dans le développement autoroutier, à plus d'un milliard \$ par an. Bref, sans influencer les parts modales, la PQTC n'a pas su réduire les effets critiques de la congestion, de la dépendance au pétrole et à la voiture et du coût des infrastructures.

En remplaçant la PQTC, la **Politique québécoise de mobilité durable devra intégrer la planification de l'ensemble des transports terrestres des personnes** et des marchandises si elle veut concrétiser un modèle de développement et de mobilité durable. Le sous-financement chronique des transports collectifs doit être corrigé, notamment par un rééquilibrage du financement des transports, et par la priorité donnée aux transports collectifs.

Considérant que :

- L'objectif de réduire de 25 % les émissions de GES d'ici 2020 suppose un changement de paradigme dans les transports, principal secteur des émissions (43 %).
- L'atteinte des objectifs d'augmentation de l'achalandage (+40 %) et de part modale (+5 %) fixés par les différentes sociétés de transport collectif au Québec repose sur des investissements prioritaires de l'ordre de près de 15 milliards \$ entre 2013 et 2021⁶⁵ dans la région montréalaise, soit de 16 à 18 G \$ pour l'ensemble du Québec. Les montants financés à ce jour sont insuffisants et conduisent à un **manque à gagner récurrent**, seulement pour combler les investissements en infrastructures⁶⁶.
 - Au début des années 90, le gouvernement du Québec a coupé sa contribution, menant à un sous-investissement chronique des transports collectifs.
 - Les règles de financement sont inéquitables et favorisent le développement autoroutier financé à 100 % par Québec au détriment des réseaux de transports collectifs financé en partie par les villes, pourtant trois fois plus rentables⁶⁷. **Seulement 18 % du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) est alloué aux transports collectifs** tandis que 82 % finance les routes⁶⁸.
 - Le gouvernement fédéral, qui ne défraie qu'une petite partie des investissements, n'a toujours pas de cadre stratégique pour financer les transports collectifs.

- L'aménagement du territoire et les choix d'urbanisation contribuent grandement à accentuer la dépendance à l'automobile et rendent inefficaces les dessertes de transports collectifs sur un vaste territoire.
- Trente-trois organisations ont signé la « Déclaration pour la mobilité durable »⁶⁹, demandant à Québec de prioriser le transport en commun, pour ses bénéfices économiques, sociaux, environnementaux et de santé.

TRANSIT estime qu'une approche responsable se fonderait sur la logique suivante :

- Réallocation de sommes disponibles dans le budget gouvernemental,
- Hausse des contributions existantes,
- Recherche de nouvelles sources de financement.

Recommandations à la *Politique québécoise de mobilité durable*

- ▶ **Investir au moins 1 milliard \$ de plus par année dans les infrastructures de transport collectif**, tel que le demandent les 33 organismes signataires de la Déclaration pour la mobilité durable :
 - Le gouvernement du Québec doit suspendre le développement de nouveaux projets routiers et autoroutiers urbains, au profit de la réfection des infrastructures routières et de transports collectifs et du développement des transports collectifs;
 - Québec doit **rééquilibrer les investissements en transports**, en faisant passer la part allouée aux transports collectifs à un minimum de 30 %. L'Ontario prévoit actuellement 37 %;
 - Québec doit augmenter les ressources dédiées aux transports collectifs dans le FORT via une augmentation de la taxe sur l'essence.
- ▶ **Quintupler d'ici 2015 les revenus du Fonds vert**, qui est d'une importance capitale pour améliorer l'offre de transport. Québec doit dédier les 2/3 des sommes au développement des services de transports collectifs;
- ▶ **Planifier, de façon intégrée, l'urbanisation et les réseaux de transports routiers, collectifs, actifs et des marchandises.** Pour y parvenir, la *Politique québécoise de mobilité durable* doit se doter d'objectifs globaux, comme des parts modales cibles pour les transports collectifs et actifs et une réduction des véhicules-kilomètres parcourus. Cela passe par des critères de choix de projets de mobilité et des incitatifs à l'intermodalité et au transfert modal;
- ▶ Sortir de la logique d'utilisateur-payeur pour les transports collectifs en augmentant les contributions des pollueurs et des bénéficiaires directs et indirects;
- ▶ Mettre en place un cocktail de fonds dédiés aux transports collectifs pour Québec et pour les villes incluant, par exemple, les péages, les droits d'immatriculation et de stationnement, des contributions du secteur privé et une hausse de la taxe régionale sur l'essence dédiée;
- ▶ Prioriser les transports collectifs dans les fonds fédéraux et augmenter les sommes fédérales disponibles;
- ▶ Annoncer un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs.

S'engager sur la voie de la mobilité durable

De nos jours, l'appui du public à l'implantation de quartiers favorables à la marche a considérablement augmenté. Selon une étude, les attentes de la population en matière d'aménagement sont de⁷⁰ :

- Permettre aux enfants d'aller à l'école à pied
- Assurer un espace de jeu sécuritaire pour les enfants
- Offrir la possibilité de se rendre au transport collectif à pied ou à vélo
- Rendre possible le fait d'aller faire ses courses à pied ou à vélo
- Offrir un mode de vie autonome aux personnes âgées



Crédit photo : Centre d'écologie urbaine de Montréal

Les municipalités occupent certainement un rôle stratégique dans la promotion d'un mode de vie physiquement actif et l'adoption d'une mobilité durable et active. Toutefois, pour que celles-ci remplissent entièrement leur rôle en matière d'aménagements favorables aux déplacements actifs, il importe que le gouvernement leur donne les moyens d'agir, les connaissances requises et les ressources suffisantes pour réaliser ce mandat.

Le ministère des Transports doit travailler de concert avec les autres ministères afin d'assurer une cohérence dans l'atteinte d'objectifs communs de faire du Québec une population en forme, écologique et exemplaire. Pour ce faire, il importe également d'assurer l'engagement des organisations, décideurs et acteurs-clés ayant des compétences nécessaires pour amener des changements durables, et ce, dans les différents milieux de vie.



Crédit photo : Centre d'écologie urbaine de Montréal

À propos de la Coalition Poids

La Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids), une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec, a pour mandat de réunir les appuis nécessaires pour revendiquer des modifications législatives et réglementaires et des politiques publiques dans trois secteurs stratégiques (agroalimentaire, socioculturel et environnement bâti) afin de favoriser la mise en place d'environnements facilitant les choix santé qui contribueront à prévenir les problèmes de poids.

Depuis sa création en 2006, la Coalition Poids est devenue une voix de revendication bien établie appuyée par plus de 275 partenaires issus de différents milieux tels que le monde municipal, scolaire, de la santé, de la recherche, de l'éducation, de l'environnement, de la nutrition et de l'activité physique.

Les partenaires de la Coalition Poids reconnaissent l'importance d'agir pour prévenir les problèmes reliés au poids et appuient les mesures environnementales suivantes :

Secteur agroalimentaire :

- La disparition de la malbouffe et des boissons gazeuses des écoles et des hôpitaux
- Une application rigoureuse de la politique alimentaire dans les écoles primaires et secondaires
- Une politique d'étalage responsable dans les marchés d'alimentation
- Des cours de cuisine dans les écoles pour développer le savoir-faire culinaire et le plaisir de bien s'alimenter
- Des menus offrant des portions modérées dans les restaurants
- Une taxe dédiée pour soutenir des actions de prévention des problèmes de poids

Secteur de l'environnement bâti :

- Un environnement sécuritaire autour de chaque école pour que les enfants puissent s'y rendre à pied ou à vélo
- Une politique d'école active
- Des ententes entre les municipalités et les écoles afin d'accroître l'utilisation des installations sportives en dehors des heures de classe
- Multiplication des parcs, des espaces verts, des pistes cyclables et des réseaux piétonniers
- Limitation de l'utilisation de l'automobile dans certaines zones
- Amélioration de la qualité et de l'accessibilité des services de transport en commun

Secteur socioculturel :

- Une réglementation sur les produits, services et moyens amaigrissants
- L'application rigoureuse de la réglementation sur la publicité destinée aux enfants
- Des mesures législatives ou réglementaires pour limiter l'empiètement de la publicité dans les espaces publics
- La création d'un organisme indépendant pour régir l'industrie de la publicité
- L'implantation d'une politique de conciliation travail-famille pour permettre aux familles de prioriser leur santé et leur bien-être

4126, rue St-Denis, bureau 200
Montréal (Québec) H2W 2M5
Tél. : 514 598-8058 | Téléc. : 514 528-5590
info@cqpp.qc.ca | cqpp.qc.ca
twitter.com/CoalitionPoids | facebook.com/CoalitionPoids



Une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec

Liste des partenaires (en date du 20 juin 2013)

Organisations partenaires :

- Accès transports viables
- ACTI-MENU
- Agence de la santé et des services sociaux de Chaudières-Appalaches
- Agence de la santé et des services sociaux de l'Estrie
- Agence de la santé et des services sociaux du Bas-St-Laurent
- Alberta Policy Coalition for Chronic Disease Prevention (APCCP)
- Alliance des communautés culturelles pour l'égalité dans la santé et les services sociaux (ACCÉSSS)
- Anorexie et boulimie Québec (ANEB)
- Apothicaire-Consultant
- Archevêché de Sherbrooke
- Association des dentistes de santé publique du Québec
- Association des jardiniers maraîchers du Québec
- Association des urbanistes et des aménagistes municipaux du Québec
- Association pour la santé publique du Québec
- Association québécoise d'établissements de santé et de services sociaux
- Ateliers Cinq Épices
- Atelier Je suis capable
- Azimut Santé
- Carrefour action municipale et famille
- Cégep de Sherbrooke
- Centre de santé et de services sociaux – Institut universitaire de gériatrie de Sherbrooke
- Centre de santé et de services sociaux de Gatineau
- Centre de santé et de services sociaux de Jonquière
- Centre de santé et de services sociaux de Matane
- Centre de santé et de services sociaux de Papineau
- Centre de santé et de services sociaux de Rimouski-Neigette
- Centre de santé et de services sociaux de Rouyn-Noranda
- Centre de santé et de services sociaux de Témiscaming-et-de-Kipawa
- Centre de santé et de services sociaux des Aurores-Boréales
- Centre de santé et de services sociaux du nord de Lanaudière
- Centre de santé et de services sociaux Drummond
- Centre de santé et de services sociaux Jardins-Roussillon
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Centre hospitalier de l'Université de Montréal
- Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke
- Centre hospitalier universitaire de Sainte-Justine
- Centre Normand
- Centre sportif Alphonse-Desjardins
- Chambre de commerce de Fleurimont
- Chambre de commerce de Sherbrooke
- Collège régional Champlain

- Comité Action Matapédia en Forme (CAMEF)
- Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke
- Commission scolaire des Phares
- Communication Plaisir & Nutrition
- Conseil québécois du loisir
- Contrast
- Coup de pouce scolaire
- CytoKIN
- Déjeuner pour apprendre
- Direction de santé publique et d'évaluation de Chaudière-Appalaches
- Direction de santé publique de la Montérégie
- Éclipse, Entreprise d'insertion
- Edupax
- ÉquiLibre – Groupe d'action sur le poids
- Équipe PAS à PAS du CSSS La Pommeraie (Brome-Missisquoi)
- Équiterre
- Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec
- Fédération des kinésiologues du Québec
- Fondation des maladies du cœur du Québec
- Fondation Lucie & André Chagnon
- Institut de Cardiologie de Montréal
- International Federation of Medical Students' Associations Maroc
- International Federation of Medical Students' Associations-Québec (IFMSA-Québec)
- Jeunes pousses
- Kinergex inc
- La Tablee des chefs
- Le Collectif de la table des écoliers
- Les diététistes du Canada (section Québec)
- Les YMCA du Québec
- Maison des jeunes la Parenthèse, Québec
- Maison des jeunes La Zone, Saint-Ferréole-les-Neiges
- Municipalité de Lac-Etchemin
- Municipalité de Sainte-Martine
- Municipalité régionale de comté d'Argenteuil
- Nomade entraînement
- Québec en Forme
- Québec en santé – Groupe d'action pour une saine alimentation
- Regroupement des cuisines collectives du Québec
- Réseau du sport étudiant du Québec (RSEQ)
- RSEQ Cantons-de-l'Est
- RSEQ Est-du-Québec
- RSEQ Laurentides-Lanaudière
- RSEQ Mauricie
- RSEQ Montérégie
- RSEQ Québec – Chaudière-Appalaches
- RSEQ Saguenay – Lac St-Jean
- Réseau québécois de Villes et Villages en santé

- Santé Active
- Sherbrooke Ville en santé
- Société canadienne du cancer
- Société de recherche sociale appliquée
- Société de transport de Sherbrooke
- Société de transport du Saguenay
- Sports-Québec
- Tennis Québec
- Union des municipalités du Québec
- Université de Sherbrooke
- Vélo Québec
- Ville de Baie-Saint-Paul
- Ville de Boisbriand
- Ville de Chambly
- Ville de Granby
- Ville de Joliette
- Ville de Laval
- Ville de Lévis
- Ville de Lorraine
- Ville de Matane
- Ville de Montmagny
- Ville de Montréal
- Ville de Rimouski
- Ville de Rivière-du-Loup
- Ville de Roberval
- Ville de Rouyn-Noranda
- Ville de Saguenay
- Ville de Saint-Georges
- Ville de Saint-Hyacinthe
- Ville de Shawinigan
- Ville de Sherbrooke
- Ville de Sorel-Tracy
- Viomax
- Vivre en ville

Individus partenaires :

- Marc Antoine, diététicien-nutritionniste
- Hedwige Auguste, étudiante en santé communautaire, Université de Montréal
- Simon Bacon, professeur agrégé, Université Concordia
- Alessandra Barba, diététiste
- Karolyne Baril, kinésiologue-conseillère en promotion de la santé, CSSS Champlain-Le Moyne
- Micheline Beaudry, professeure retraitée de nutrition publique
- Annie Beaulé Destroismaisons, étudiante à la maîtrise en nutrition, Université de Montréal
- Marika Beaulé, nutritionniste, CSSS de Témiscaming-et-de-Kipawa
- Weena Beaulieu, diététiste-nutritionniste, Réseau des services à la petite enfance de l'Est-du-Québec

- Karine Beauregard, conseillère pédagogique, Commission scolaire des Hautes-Rivières
- Maryse Bédard-Allaire, chargée de projet – Saines habitudes de vie – Politique familiale municipale, Carrefour action municipal et famille
- Murielle Béland, hygiéniste dentaire, CSSS du Grand Littoral
- Pascale Bellemare, conseillère en promotion de la santé et kinésiologue, CSSS d'Argenteuil
- Simon Bellerive, agent de développement, Québec en Forme
- Stéphanie Benoit, nutritionniste scolaire, Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys et étudiante en santé publique
- Roch Bernier, M.D., médecin
- Julie Bernier-Bachand, technicienne en diététique
- Patricia Blackburn, professeure, département des sciences de la santé, Université du Québec à Chicoutimi
- Félix Blain, étudiant
- Karine Blais, nutritionniste, CSSS du sud de Lanaudière
- Pierre-Charles Blais, kinésiologue
- Geneviève Bois, étudiante, Université de Montréal
- Paul Boisvert, coordonnateur, Chaire de recherche sur l'obésité de l'Université Laval
- Stéphanie Boivin, Designer de jeux vidéo, Ludia
- Alysson Bourgault, agente de développement, Québec en Forme
- Thierry Bourgoignie, professeur titulaire, directeur du Groupe de recherche en droit international et comparé de la consommation (GREDDIC), Département des sciences juridiques de l'Université du Québec à Montréal
- Jean-Guy Breton, consultant et ancien maire de Lac-Etchemin
- Emmanuelle Brind'Amour, coordonnatrice de regroupement, Jeune et en Santé
- Annie Brouard, chargée de projet, Egzakt
- Martin Brunet, éducateur physique, Commission scolaire des Patriotes
- Caroline Brutsch, nutritionniste, CSSS d'Argenteuil
- Sarah Burke, étudiante en santé publique, Johns Hopkins University
- Ariane Cantin, étudiante, Hôpital de la Cité de la Santé de Laval
- André Carpentier, directeur adjoint à la recherche – professeur agrégé, Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke
- John Carsley, médecin spécialiste en santé publique, Vancouver Coastal Health
- Diane Chagnon, diététiste-nutritionniste, Université de Sherbrooke
- Jean-Philippe Chaput, chaire de recherche junior, Children's Hospital of Eastern Ontario Research Institute
- Patrice Chrétien Raymer, étudiant en médecine, Université de Montréal
- Marie-Soleil Cloutier, professeur, Université de Montréal
- Sherryl-Ann Cloutier, étudiante et stagiaire en kinésiologie, Université du Québec à Trois-Rivières
- Mario Couture, éducateur
- Marie-Ève Couture-Ménard, étudiante au doctorat en droit, Université McGill
- Cécile D'Amour, retraitée de l'enseignement
- Émilie Dansereau-Trahan, chargée du dossier PSMA, Association pour la santé publique du Québec (ASPQ)
- Isabelle Dargis, kinésiologue et massothérapeute
- Jean-Marie De Koninck, professeur en mathématiques, Université Laval
- Irène Dehghani, diététiste et fondatrice, Nutrition Zen
- Louis Delisle, directeur – fondateur, Compassion poids santé
- Marie-Christine Déry, coassociée, CytoKIN

- Catherine Desforges, nutritionniste
- Amélie Despatis, étudiante en kinésiologie, Université du Québec à Trois-Rivières
- Julie Desrosiers, nutritionniste et agente de planification, de programmation et de recherche, Agence de la santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent
- Romain Dhouailly, éducateur médico-sportif et entraîneur santé
- Jean-Yves Dionne, consultant-éducateur, pharmacien, Apothicaire-Consultant
- Diane Dufresne, agente de promotion, CSSS Jardins-Roussillons
- Lyne Duhamel, conseillère pédagogique, Commission scolaire de la Seigneurie des Mille-Îles
- Jacinthe Dumont, agente de planification, programmation et recherche, Agence de la santé et de services sociaux du Saguenay – Lac St-Jean
- Louali Fatna, résidente en santé communautaire
- Christiane Fauteux, nutritionniste
- Alexandra Ferron, chargée de projet en nutrition, CAL des Rivières
- Martine Fortier, conseillère en promotion de la santé, Direction de santé publique de Montréal
- Michel Fortin, enseignant, Collège Durocher Saint-Lambert
- Karine Fournier, enseignante en éducation physique, Cégep de l'Outaouais
- Yannick Fournier, Yin-Yan Sushi
- Evelyne Gagné, étudiante en criminologie, Université Laval
- Martine Gagnon, secrétaire-réceptionniste, Association pour la santé publique du Québec
- Thierry Gagnon, kinésiologue, président, Nomade entraînement
- Vincent Gagnon, enseignant, École secondaire Jacques-Rousseau
- Jasmine Ghoddoussi, diététiste
- Catherine Godin, nutritionniste en santé publique, Conseil Cri de la santé et de services sociaux de la Baie-James
- Valéry Gratton, adjointe – soutien à l'infrastructure & gestion des serveurs, Loto-Québec
- Karine Gravel, nutritionniste et candidate au doctorat en nutrition, Université Laval
- Guylaine Grenier, agente de développement, Agence canadienne de développement international
- Geneviève Guérin, analyste-recherchiste – dossier devenir et être parents, Association pour la santé publique du Québec
- Assomption Hounsa, ministère de la santé du Bénin
- Louis W. Jankowski, retraité, professeur – physiologie de l'exercice
- Marie-Claude Jean, infirmière, CLSC des Patriotes
- Florence Junca-Adenot, professeure en études urbaines et touristiques, Université du Québec à Montréal
- Carl-Étienne Juneau, candidat au doctorat, Université de Montréal
- Filiz Kabakci, diététiste-nutritionniste, Clinique médicale Rockland^{MD} et Nautilus Plus
- Emmanuelle Labonté, étudiante
- Michel Lachapelle, conseiller Kino-Québec
- Véronik Lacombe, gérante d'artiste et productrice de spectacles
- Joseph Laevens, étudiant à la maîtrise en architecture, Université de Toronto
- Marie-Anne Lafontaine, diététiste-nutritionniste, Centre hospitalier St. Mary's
- Pier-Marc Lamarre, étudiant-nutritionniste
- Julie Lamontagne, chargée de projet en transport actif, Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur
- Marie-France Langlois, professeur titulaire, Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke
- Mathieu Lapointe-Ricard, étudiant en diététique, Cégep de Saint-Hyacinthe
- Catherine Larouche, directrice des projets et du développement, PremièreAction Restauration
- Richard Larouche, étudiant au doctorat en sciences de l'activité physique, Université d'Ottawa

- Sylvie Larouche, diététiste clinicienne
- Geneviève Lasnier, enseignante au primaire
- Hélène Laurendeau, nutritionniste et animatrice
- Lucie Laurin, Diététiste en santé publique, CSSS Jardins-Roussillon
- Julie Leblanc, entraîneuse personnelle
- Marie-Denise Lecavalier, retraitée
- Camille Leduc, retraité et membre du conseil d'administration du CSSS de la Baie-des-Chaleurs
- Annabelle Lemire, étudiante en technique de diététique, Collège Montmorency
- Bonnie Leung, nutritionniste, Conseil Cri de santé et des services sociaux de la Baie James
- Danielle Léveillé, enseignante, Commission scolaire de Montréal – Centre Gabrielle-Roy
- Paul Lewis, professeur, Université de Montréal
- Danielle Lizotte-Voyer, professeur, Cégep de l'Outaouais
- Kim Loranger, kinésiologue, CHU Sainte-Justine
- Cinthia Maheu, Agente de promotion et prévention, CSSS Jardins-Roussillon
- André Marchand, agent de planification, programmation et recherche, Agence de la santé et des services sociaux du Saguenay – Lac St-Jean
- Joanne Martin, nutritionniste saines habitudes de vie, CSSS Champlain-Charles-Le Moyne
- Richard Massé, directeur, Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
- Marie-France Meloche, nutritionniste
- Karolane Mercier, agente de développement, B-Carbure
- Stéphanie Mercier, chargée de projet Web, Egzakt
- Caroline Michaud, nutritionniste
- Johane Michaud, infirmière clinicienne préventionniste, Centre de santé et de services sociaux de Thérèse-de-Blainville
- Marjolaine Mineau, coordonnatrice, acquisitions et doublage, Canal Vie, Astral
- Anne-Marie Mitchell, diététiste-nutritionniste, Clinique médicale Rockland^{MD} et Hôpital du Sacré Cœur de Montréal
- Geneviève Morin, enseignante, Commission scolaire des Iles
- Marilou Morin, diététiste-nutritionniste, CSSS de Vaudreuil-Soulanges
- Randala Mouawad, agente de planification, de programme et de recherche, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal – Direction de santé publique
- Jean-Claude Moubarac, candidat au doctorat en santé publique
- Rafael Murillo Sterling, président, Gym Social inc.
- Apraham Niziblian, étudiant, Faculté de droit – Université McGill
- Eric Notebaert, M.D., urgentologue, Université de Montréal
- Josée Noury, aide-cuisinière, Aramark Québec
- Gilles Paradis, M.D., professeur au département d'épidémiologie, biostatistiques et santé au travail, Université McGill
- Kathleen Pelletier, M.D., médecin, Agence de la santé et des services sociaux du Saguenay – Lac St-Jean
- Véronique A. Pelletier, pédiatre consultant, Centre hospitalier universitaire Sainte-Justine et Université de Montréal
- Jean Perrault, ancien maire de la Ville de Sherbrooke et ancien-président de l'Union des municipalités du Québec
- Vanessa Perrone, nutritionniste
- Jean-François Pinsonneault, conseiller en aménagement – Chef d'équipe, Direction des sports et de l'activité physique, Ville de Montréal

- Andréane Poliquin, conseillère en communication, Québec en Forme
- Samuel Pothier, étudiant en science politique et communication
- Marie-Ève Pronovost, infirmière responsable service santé, Cégep de Saint-Félicien
- Sylvain Pruneau, fromager
- Amanda Robinson, Analyste d'affaires en marketing, DTI Software
- Lise Roche, conseillère
- Alain Rochefort, webmestre
- Claudia Rousseau, serveuse, restaurant Chez œufs
- Mathieu Roy, candidat au doctorat en santé publique, Université de Montréal
- Sonia Roy, enseignante-infirmière, Commission scolaire du Val-des-Cerfs
- Manon Sabourin, hygiéniste dentaire, Conseil Cri de santé et des services sociaux de la Baie James
- Marion Saucet, chargée de projet, Instance régionale d'éducation et de promotion de la santé, Mâcon, France
- Micheline Séguin-Bernier, consultante, Agence de la santé et des services sociaux de la Mauricie et du Centre-du-Québec
- Martin Sénéchal, étudiant au doctorat, Université de Sherbrooke
- Richard Sévigny, agent de développement, Conférence régionale des élus de l'Outaouais
- Dominique Sorel, ingénieure
- Chantal St-Pierre, accompagnatrice École en santé, CSSS de l'Énergie
- Andréane Tardif, chargée de projet, Fondation des maladies du cœur et de l'AVC
- Bianka Tardif, coordonnatrice à la citoyenneté et à l'entrepreneuriat
- Laurent Teasdale, kinésiologue, Orange Santé
- Jacques Émile Tellier, consultant, Entreprises Multi-Services inc.
- Vanessa Théorêt, nutritionniste-diététiste, CSSS du Haut-Saint-Laurent
- François Thibault, spécialiste d'applications, Kontron Canada
- Irène Tilkian, diététiste et Fondatrice, Nutrition Zen
- Sabine Tilly, fondatrice, ZEN BALANCE « mon équilibre »
- Élyse Tremblay, étudiante en kinésiologie, Université du Québec à Trois-Rivières
- Émilie Tremblay, technicienne en diététique, Domaine-du-Roy en Forme
- Geneviève Tremblay, agente de planification, de programmation et de recherche, Agence de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue
- Sherry Trithart, gestionnaire de la recherche, Université d'Alberta
- Helena Urfer, responsable des communications, École de santé publique, Université de Montréal
- Alicia Vargas, étudiante, Université Laval
- Guy Vézina, président exécutif, Vie Saine
- Marie-Josée Vinet, infirmière clinicienne, Centre de santé et de services sociaux La Pommeraie
- Gabrielle Voyer, étudiante en criminologie

Références

- ¹ Lee I-M. & coll. (2012). Effect of physical inactivity on major non-communicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy. *The Lancet*, 380(9838), 219-229.
- ² Bergeron, P. & Reyburn, S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Québec : Institut national de santé publique du Québec. Direction du développement des individus et des communautés. Repéré le 5 novembre 2012 à www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1108_ImpactEnvironBati.pdf
- ³ Direction de la santé publique de Montréal. (2006). *Le transport urbain, une question de santé*. (Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise). Montréal, Québec : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Repéré le 5 février 2013 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ⁴ Bergeron, P. & Reyburn, S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Québec : Institut national de santé publique du Québec. Direction du développement des individus et des communautés. Repéré le 18 août 2012 à www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1108_ImpactEnvironBati.pdf
- ⁵ Barton H. & Tsourou, C. (2004). *Urbanisme et santé : Un guide de l'OMS pour un urbanisme centré sur les habitants*. Rennes, France : Organisation mondiale de la santé. Association S2D/Association internationale pour la promotion de la Santé et du Développement Durable. Repéré le 3 octobre 2012 à www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0010/102106/E93982.pdf
- ⁶ Gagnon, F. (2010). *Autorités de santé publique, politiques publiques et environnement bâti : cadre de référence*. Québec : Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé. Repéré le 18 août 2012 à www.ccnpps.ca/docs/Env_bati_cadre_FR.pdf
- ⁷ Nolin, B. & Hamel, D. (2005). Les Québécois bougent plus mais pas encore assez. Dans M. Venne et A. Robitaille (sous la direction), *Annuaire du Québec 2006* (pp 296-311). Montréal : Éditions Fides. Repéré le 18 août 2012 à www.inspq.qc.ca/pdf/publications/474-QuebecoisBougentPlus.pdf
- ⁸ Institut de la statistique du Québec (2012). *L'Enquête québécoise sur la santé des jeunes du secondaire 2010-2011 – Tome 1*. Québec : Gouvernement du Québec.
- ⁹ Lewis, P. & coll. (2009). *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières – Analyse du système d'acteurs concernés par le transport actif des élèves des écoles primaires au Québec*. Montréal : Groupe de recherche Ville et mobilité.
- ¹⁰ Direction du transport terrestre des personnes (2013). *Document de consultation : Politique québécoise de mobilité durable*. Québec : Direction des communications du ministère des Transports du Québec. Repéré le 18 juin 2013 à www.mtq.gouv.qc.ca
- ¹¹ Janssen, I. (2012). Health care costs of physical inactivity in Canadian adults. *Applied Physiology, Nutrition and Metabolism*, 37, 1-4.
- ¹² Direction de la santé publique de Montréal. (2006). *Le transport urbain, une question de santé*. (Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise). Montréal, Québec : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Repéré le 5 février 2013 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ¹³ Direction de la santé publique de Montréal. (2006). *Le transport urbain, une question de santé*. (Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise). Montréal, Québec : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Repéré le 5 février 2013 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-491-8.pdf

-
- ¹⁴ Tjepkema, M. & Shields, M. (2005). *Obésité mesurée : obésité chez les adultes au Canada* (Produit no 82-620-MWF20050001). Ottawa : Statistique Canada. Repéré le 18 août 2012 à www.statcan.gc.ca/pub/82-620-m/2005001/article/adults-adultes/8060-fra.htm
- ¹⁵ Mongeau, L., Audet, N., Aubin, J. & Baraldi, R. (2005). *L'excès de poids dans la population québécoise de 1987 à 2003*. Québec : Institut national de santé publique du Québec et Institut de la statistique du Québec.
- ¹⁶ Olshansky, S. J. & coll. (2005). A potential decline in life expectancy in the United States in the 21st century. Special report. *New England Journal of Medicine*, 352(11), 1138-45.
- ¹⁷ Union des municipalités du Québec (2012). *Livre blanc municipal : L'avenir a un lieu*. Québec : Union des municipalités du Québec. Repéré le 5 février 2013 à www.umq.qc.ca
- ¹⁸ Ewing R., Schmid T., Killingsworth R. & coll. (2003). Relationship Between Urban Sprawl and Physical Activity, Obesity, and Morbidity. *American Journal of Health Promotion*, 18(1), 47–57.
- ¹⁹ Sallis J., Saelens B., Frank L. & coll. (2009). Neighborhood Built Environment and Income: Examining Multiple Health Outcomes. *Social Science & Medicine*, 68(7), 1285–1293.
- ²⁰ Direction de la santé publique de Montréal. (2006). *Le transport urbain, une question de santé*. (Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise). Montréal, Québec : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Repéré le 5 février 2013 à publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ²¹ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2012). *Environnement urbain – Activité physique en milieu municipal – Stratégies*. Repéré le 3 février 2013 à www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/activite_physique_en_milieu_municipal/strategies.html
- ²² Global Advocacy Council of Physical Activity, International Society of Physical Activity and Health (2010). *La Charte de Toronto pour l'activité physique : un appel mondial à l'action*. Repéré le 22 février 2013 à www.globalpa.org.uk
- ²³ Bergeron, K. & Cragg, S. (2009). *Encourager le transport actif : Bulletin n°1 : Les avantages du transport actif pour la santé*. Ontario, Ottawa : Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie.
- ²⁴ Global Advocacy Council of Physical Activity, International Society of Physical Activity and Health (2010). *La Charte de Toronto pour l'activité physique : un appel mondial à l'action*. Repéré le 22 février 2013 à www.globalpa.org.uk
- ²⁵ Bergeron, K. & Cragg, S. (2009). *Encourager le transport actif : Bulletin n°7 : Le transport actif et le capital social*. Ontario, Ottawa : Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie.
- ²⁶ Bergeron, K. & Cragg, S. (2009). *Encourager le transport actif : Bulletin n°3 : Les avantages économiques du transport actif*. Ontario, Ottawa : Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie.
- ²⁷ Québec en Forme (2011). *Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche. Faits saillants de la recherche. Numéro 4*. Repéré le 5 juin 2013 à www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf
- ²⁸ Québec en Forme (2011). *Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche. Faits saillants de la recherche. Numéro 4*. Repéré le 5 juin 2013 à www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf
- ²⁹ Transport Canada (2008). *Programme de démonstration en transport urbain – Études de cas sur les transports durables. Planification urbaine pour les bicyclettes*. Repéré le 22 janvier 2012 à www.tc.gc.ca/media/documents/programmes/ec77fplanificationbicyclettes.pdf

-
- ³⁰ Québec en Forme (2011). *Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche. Faits saillants de la recherche. Numéro 4.* Repéré le 5 juin 2013 à www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf
- ³¹ Transport Canada (2008). *Programme de démonstration en transport urbain – Études de cas sur les transports durables. Planification urbaine pour les bicyclettes.* Repéré le 22 janvier 2012 à www.tc.gc.ca/media/documents/programmes/ec77fplanificationbicyclettes.pdf
- ³² Transport Canada (2008). *Programme de démonstration en transport urbain – Études de cas sur les transports durables. Planification urbaine pour les bicyclettes.* Repéré le 22 janvier 2012 à www.tc.gc.ca/media/documents/programmes/ec77fplanificationbicyclettes.pdf
- ³³ Transport Canada (2008). *Programme de démonstration en transport urbain – Études de cas sur les transports durables. Planification urbaine pour les bicyclettes.* Repéré le 22 janvier 2012 à www.tc.gc.ca/media/documents/programmes/ec77fplanificationbicyclettes.pdf
- ³⁴ Bergeron, K. & Cragg, S. (2009). *Encourager le transport actif : Bulletin n°3 : Les avantages économiques du transport actif.* Ontario, Ottawa : Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie.
- ³⁵ Bergeron, K. & Cragg, S. (2009). *Encourager le transport actif : Bulletin n°3 : Les avantages économiques du transport actif.* Ontario, Ottawa : Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie.
- ³⁶ Boucher, I., & Fontaine, N. (2011). *L'aménagement et l'écomobilité : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable.* Québec, Québec : Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.
- ³⁷ TRANSIT (2012). *Enjeux – Financement du transport collectif.* Repéré le 15 juin 2013 à www.transitquebec.org/enjeu/financement/
- ³⁸ Transport Canada (2008). *Programme de démonstration en transport urbain – Études de cas sur les transports durables. Planification urbaine pour les bicyclettes. Article de fond 77.*
- ³⁹ Whitelegg, J. *Critical Mass: Transport, Environment and Society in the Twenty-first Century.* London, Chicago : Pluto Press.
- ⁴⁰ Direction de la santé publique de Montréal (2006). *Le transport urbain, une question de santé.* (Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise). Montréal, Québec : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Repéré le 5 février 2013 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ⁴¹ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006). *Mémoire de la Direction de santé publique sur la Charte du piéton.* Montréal : Direction de santé publique de Montréal.
- ⁴² Morency P. (2009, octobre). *Jeunes piétons et cyclistes blessés à Montréal : problème et solutions,* Communication présentée lors de la conférence de presse *Les jeunes ne marchent plus pour aller à l'école - Des groupes se réunissent pour sensibiliser les municipalités à leur rôle dans le transport actif sécuritaire des enfants* dans le cadre de la Semaine nationale de la sécurité scolaire, Montréal.
- ⁴³ Morency, P., Gauvin, L., Tessier, F., Miranda-Moreno, L., Cloutier, M.S. & Morency, C. (2011). Analyse désagrégée des facteurs environnementaux associés au nombre d'enfants blessés par un véhicule à moteur en milieu urbain. *Cahiers de géographie du Québec*, 55(156), 449-468.
- ⁴⁴ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2012). *Environnement urbain – Transport – Stratégies.* Repéré le 5 novembre 2012 à www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/transport/strategies.html

-
- ⁴⁵ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006). *Mémoire de la Direction de santé publique sur la Charte du piéton. Assemblée nationale du Québec*. Montréal : Direction de santé publique de Montréal. Secteur Environnement urbain et santé. Repéré le 5 novembre 2012 à www.dsp.santemontreal.qc.ca/fileadmin/documents/dossiers_thematiques/Environnement/Transport/MemoireD SPChartepieton.pdf
- ⁴⁶ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006). *Mémoire de la Direction de santé publique sur la Charte du piéton. Assemblée nationale du Québec*. Montréal : Direction de santé publique de Montréal. Secteur Environnement urbain et santé. Repéré le 5 novembre 2012 à www.dsp.santemontreal.qc.ca/fileadmin/documents/dossiers_thematiques/Environnement/Transport/MemoireD SPChartepieton.pdf
- ⁴⁷ Howard, AW. (2010). Keeping children safe: rethinking how we design our surroundings. *Canadian Medical Association Journal*, 182(6), 573-578. Repéré le 5 novembre 2012 à www.cmaj.ca/content/182/6/573.full
- ⁴⁸ Direction de santé publique de Montréal (2007). *Pour une approche globale de la sécurité routière*. Mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal sur les projets de loi no 42 et no 55 déposé à la Commission des transports et de l'environnement.
- ⁴⁹ Direction de santé publique de Montréal (2007). *Pour une approche globale de la sécurité routière. Mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal sur les projets de loi no 42 et no 55 déposé à la Commission des transports et de l'environnement*.
- ⁵⁰ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006). *Mémoire de la Direction de santé publique sur la Charte du piéton*. Repéré le 5 novembre 2012 à www.dsp.santemontreal.qc.ca/fileadmin/documents/dossiers_thematiques/Environnement/Transport/MemoireD SPChartepieton.pdf
- ⁵¹ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2012). *Environnement urbain – Transport – Stratégies*. Repéré le 5 novembre 2012 à www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/transport/strategies.html
- ⁵² Bergeron, P. & Reyburn, S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Québec : Institut national de santé publique du Québec. Direction du développement des individus et des communautés. Repéré le 5 novembre 2012 à www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1108_ImpactEnvironBati.pdf
- ⁵³ Paquin S. (2008, été). *L'aménagement du milieu bâti et le mode de vie physiquement actif : notions de base et piste d'action*, Communication présentée à l'École d'été de la Direction de la santé publique de Montréal : Montréal.
- ⁵⁴ Gagnon F. (2010). *Autorités de santé publique, politiques publiques et environnement bâti : cadre de référence*. Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé. Repéré le 5 novembre 2012 à www.ccnpps.ca/docs/Env_bati_cadre_FR.pdf
- ⁵⁵ Bergeron, P. & Reyburn, S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Québec : Institut national de santé publique du Québec. Direction du développement des individus et des communautés. Repéré le 5 novembre 2012 à www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1108_ImpactEnvironBati.pdf
- ⁵⁶ Lapierre, L. (2009). Pour en finir avec l'obésité. *Urbanité*, 27-28.
- ⁵⁷ Barnett, T. (2009, 12 mars). *Les enfants vivants à proximité d'espaces verts marchent davantage*. Communiqué de l'Université de Montréal. Repéré le 5 novembre 2012 à www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/les-enfants-vivant-a-proximite-despaces-verts-marchent-davantage.html

-
- ⁵⁸ Barnett, T. (2009, 12 mars). *Les enfants vivants à proximité d'espaces verts marchent davantage*. Communiqué de l'Université de Montréal. Repéré le 5 novembre 2012 à www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/les-enfants-vivant-a-proximite-despaces-verts-marchent-davantage.html
- ⁵⁹ Larouche, R. & coll. (2012). Associations Between Active School Transport and Physical Activity, Body Composition and Cardiovascular Fitness: A Systematic Review of 68 Studies. *Journal of Physical Activity and Health*, Dec 17 [Epub ahead of print].
- ⁶⁰ Kerr, J., Rosenberg, D., Sallis, J. F., Saelens, B. E., Frank, L. D. & Conway, T. L. (2006). Active commuting to school: Associations with environment and parental concerns. *Medicine and science in sports and exercise*, 38(4), 87-794.
- ⁶¹ Barton H. & Tsourou, C. (2004). *Urbanisme et santé : Un guide de l'OMS pour un urbanisme centré sur les habitants*. Rennes, France : Organisation mondiale de la santé. Association S2D/Association internationale pour la promotion de la Santé et du Développement Durable. Repéré le 5 novembre 2012 à www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0010/102106/E93982.pdf
- ⁶² Comité scientifique de Kino-Québec (2002). *L'activité physique déterminant de la qualité de vie des personnes de 65 ans et plus*. Québec : Kino-Québec. Repéré le 5 novembre 2012 à www.kino-quebec.qc.ca/publications/avisscientifiqueaines.pdf
- ⁶³ Québec en forme (2012). *Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif*. Repéré le 5 juin 2013 à www.quebecenforme.org/media/103535/transport_actif.pdf
- ⁶⁴ Besser, L.M. & Dannenberg, A.L. (2005). Walking to public transit: steps to help meet physical activity recommendations. *American journal of preventive medicine*. 29(4), 273-280.
- ⁶⁵ CMM, *Le PMAD contribuera à la future politique de mobilité durable. Volet gouvernance et financement*. Présentation, 23 mai 2013, p, 5.
- ⁶⁶ Forum Urba2015, *Journée de réflexion sur le financement des transports collectifs dans la région de Montréal*, 10 février 2011, dans CMM, *Financer le transport en commun dans le Grand Montréal*. Document de consultation, 2012, p.11,
- ⁶⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun. Au cœur du développement économique de Montréal*, 2010, p.23.
- ⁶⁸ Gouvernement du Québec, *Budget 2012-13*. Plan budgétaire. Tableau A.16.
- ⁶⁹ Investir dans le transport en commun, *Déclaration pour la mobilité durable*, mai 2013, 33 organismes signataires, www.cmm.qc.ca.
- ⁷⁰ Handy, S. & coll. (2008). Is Support for Traditionally Designed Communities Growing? Evidence From Two National Survey. *Journal of the American Planning Association*, 74(2), 209-221.