



Mémoire produit dans le cadre des consultations publiques sur le quartier Namur-Hippodrome

Bâtir ensemble un quartier vert, actif et en santé

Février 2020

Coalition québécoise sur la problématique du poids

La Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids), initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec, a pour mandat de revendiquer des modifications législatives et réglementaires et des politiques publiques afin de favoriser la mise en place d'environnements facilitant les saines habitudes de vie, qui contribuent à prévenir les problèmes de poids et les maladies chroniques.

La Coalition Poids réunit les appuis de plus de 600 partenaires issus du monde municipal, scolaire, de la santé, de la recherche, de l'environnement, de la nutrition et de l'activité physique.



4529, rue Clark, bureau 102
Montréal (Québec) H2T 2T3
Tél. : 514 598-8058
info@cqpp.qc.ca

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Le CEUM a pour mission de développer et de proposer des pratiques et des politiques urbaines contribuant à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Le CEUM mène des projets d'innovation sur le plan de l'aménagement en faveur d'environnements bâtis favorables à la santé et à la mobilité active, ainsi qu'à la mise à l'échelle de pratiques probantes afin de favoriser les transports actifs. L'organisme a conçu et diffusé de nombreux outils, fiches argumentaires et publications sur ces sujets. Le CEUM a outillé des centaines de professionnels québécois avec la formation « Repenser les quartiers pour les piétons et les cyclistes » et accompagne de nombreuses municipalités partout au Québec pour développer des solutions d'aménagement durable pour des villes à échelle humaine. Ainsi, depuis plus de 20 ans, le CEUM a permis à des milliers de citoyens de participer activement à des projets d'aménagement urbain, et à des organisations et des décideurs de concevoir des espaces publics sécuritaires et conviviaux.



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

3516 Avenue du Parc
Montréal (Québec) H2X 2H7
Tel. : 514 282-8378
info@ecologieurbaine.net

Sommaire des recommandations

Dans le cadre des consultations publiques sur le quartier Hippodrome-Namur, la Coalition québécoise sur la problématique du poids et le Centre d'écologie urbaine de Montréal souhaite partager ses recommandations.

- 1. Un quartier carboneutre pour des milieux de vie urbains conviviaux et favorables à la santé :**
 - 1.1. Favoriser une planification des transports positionnant l'humain au centre des préoccupations ;
 - 1.2. Implanter des aménagements sécuritaires 12 mois par année pour les piétons et les cyclistes ;
 - 1.3. Offrir une expérience de déplacement optimale aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport collectif ;
 - 1.4. Planifier les transports et l'aménagement du territoire de façon intégrée.
- 2. Permettre le jeu libre dans les rues résidentielles et ruelles.**
- 3. Favoriser l'installation d'une école ouverte à la communauté :**
 - 3.1. Planifier le choix des terrains et aménagement pour les écoles ;
 - 3.2. Développer un projet d'école avec espaces partagés et ouverts à la communauté.
- 4. Restreindre l'offre de restaurants rapides à proximité des écoles.**
- 5. Augmenter et protéger les espaces verts :**
 - 5.1. Favoriser la contribution aux fins de parcs, par les promoteurs, sous forme de cession de terrain dans le quartier de l'Hippodrome ;
 - 5.2. Fixer un objectif de verdissement par rapport au couvert naturel actuellement présent sur le site ;
 - 5.3. Aménager des parcs multifonctions et intergénérationnels.
- 6. L'accès à des aliments sains, diversifiés et à bon prix pour bien manger :**
 - 6.1. Assurer une offre alimentaire saine dans les installations municipales ;
 - 6.2. Restreindre l'offre de boissons sucrées des lieux et installations publics ;
 - 6.3. Subventionner l'installation et l'entretien des fontaines dans les lieux publics et les parcs.

Table des matières

Sommaire des recommandations	4
Pour un quartier vert, actif et en santé.....	5
Recommandation 1 : Un quartier carboneutre pour des milieux de vie urbains conviviaux et favorables à la santé.....	10
Recommandation 2. Permettre le jeu libre dans les rues résidentielles et ruelles	14
Recommandation 3. Favoriser l’installation d’une école ouverte à la communauté	15
Recommandation 4 : Restreindre l’offre de restaurants rapides à proximité des écoles	16
Recommandation 5 : Augmenter et protéger les espaces verts.....	16
Recommandation 6 : Favoriser l’accès à des aliments sains, diversifiés et à bon prix pour bien manger	18
Références.....	21

Pour un quartier vert, actif et en santé

Au Québec, une proportion inquiétante de la population est sédentaire, autant dans ses loisirs que dans ses déplacements. Près de 80 % des travailleurs utilisent la voiture pour se rendre au travail et en revenir, alors qu’ils ne sont que 7 % à se déplacer de manière active.

Ceci est largement dû à la façon d’aménager les villes pour accommoder les déplacements automobiles. L’occupation du sol, les systèmes de transport et le design urbain déterminent en grande partie les modes de transport adoptés par les individus. Ils ont ainsi d’importantes répercussions sur l’environnement et la santé des populations en incitant ou en décourageant l’adoption d’un mode de vie physiquement actif.

L’impact des déplacements sur la santé

Dans une société fortement motorisée, comme l’est le Québec, les déplacements automobiles entraînent des impacts majeurs sur la santé : blessures, séquelles et décès dus aux accidents de la route ; troubles cardiaques et pulmonaires provoqués par la pollution de l’air ; obésité et embonpoint engendrés par la sédentarité qu’imposent les déplacements « inactifs » ; problèmes de santé mentale dus aux longs navettages et à la congestion routière.

En revanche, les modes actifs et collectifs de transport concourent à atténuer de nombreux impacts néfastes de la voiture sur la santé, l'environnement et l'économie. Que l'on parle d'activité physique, de prévention d'obésité et des maladies chroniques, l'utilisation de la marche et du vélo comme moyen de transport est toujours gagnante. De plus, le recours au transport en commun, en raison de la marche qu'il oblige à faire pour se rendre à un point d'embarquement, contribue significativement au maintien de la santé.

Les déplacements actifs : un potentiel négligé !

Bien qu'ils soient destinés aux déplacements de courte distance, les déplacements actifs recèlent un fort potentiel au Québec. Dans la majorité des principales agglomérations urbaines du Québec, environ 50 % des déplacements de moins d'un kilomètre – distance qui peut facilement être parcourue à pied – sont effectués en voiture. La part modale des transports actifs pourrait ainsi considérablement augmenter. Dans la région de Montréal, jusqu'à 6 % de l'ensemble des déplacements motorisés pourrait se faire à pied et 21 % à vélo. Pour la majorité des gens qui font peu ou pas du tout de vélo, mais qui ont tout de même un intérêt à pédaler, c'est l'absence d'infrastructures sécuritaires qui les freine. Près de la moitié des adultes québécois n'atteint pas le niveau minimal d'activité physique recommandé de 30 minutes par jour et 30 % sont carrément sédentaires¹. On observe d'ailleurs une association positive entre, d'une part, le temps et la distance de déplacement en automobile et, d'autre part, la sédentarité et le surpoids^{2,3,4,5,6,7}.

Pour ce qui est des enfants, seulement un sur trois se déplace de manière active entre la maison et l'école au niveau primaire⁸ (si on ne compte que les élèves qui utilisent *toujours* les transports actifs pour aller à l'école et en revenir, la proportion baisse à 21 %⁹), alors qu'ils étaient quatre sur cinq à le faire au début des années 1970¹⁰. Près de 60 % des parents canadiens affirment qu'ils se rendaient toujours à l'école à pied lorsqu'ils étaient enfants, mais seuls 28 % de leurs enfants le font aujourd'hui¹¹. Pourtant, plus de la majorité des déplacements des enfants effectués en voiture est d'une distance inférieure à 1,2 km¹². Or, les politiques de transport, le trafic automobile et le manque d'aménagements autour des écoles se révèlent parfois être des obstacles aux déplacements actifs.

Retombées d'une population active pour les municipalités

Un pouvoir d'attraction

Les municipalités conçues en fonction de la vie de quartier, qui offrent davantage d'occasion de marcher ou d'utiliser un vélo et qui permettent des usages mixtes (résidences, bureaux et commerces), favorisent les interactions sociales entre les résidents ainsi que la participation de leurs citoyens à la vie politique et sociale, ce qui entraîne habituellement une meilleure santé physique et mentale¹³. 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.

L'activité physique et sportive est un outil important de développement local pour les municipalités puisqu'il permet de rassembler et de mobiliser des intervenants de la communauté dans le but d'améliorer la qualité de vie des résidents. 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, tout en offrant des services et des infrastructures de sports et de loisirs attrayants et facilement accessibles à toute sa population, augmente significativement son potentiel attractif et récréotouristique¹⁴.

Des avantages économiques

Les collectivités qui soutiennent l'activité physique, par un ensemble de moyens visant les citoyens de tous âges, bénéficient des avantages sur la santé de la population que cet exercice procure, en ayant, par exemple, une plus grande vitalité et une meilleure productivité¹⁵. Les quartiers denses et favorables à la marche peuvent offrir des bénéfices économiques en :

- réduisant les dépenses de transport des ménages¹⁶;
- augmentant les 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 infrastructures¹⁷.

En effet, les infrastructures nécessaires aux cyclistes et aux piétons sont très modestes par rapport à celles des moyens de transport motorisés¹⁸. De plus, les sentiers pédestres et les pistes cyclables dans les secteurs urbains peuvent constituer des attractions touristiques et stimuler l'économie locale. 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 collectivité¹⁹.

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 géographiques²⁰. De plus, les impacts économiques de la congestion, pour la seule région de Montréal, entraînent des pertes de plus de 1,7 milliard \$ par année²¹.

Bon pour l'environnement

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 des retombées positives sur l'environnement²².

Enfin, notons que les objectifs de réduction des effets des îlots de chaleur et d'incitation aux transports collectif et actif s'inscrivent également dans un objet de développement durable. Ceux-ci favorisent le bien-être et la qualité de vie de l'ensemble de la population, en plus de

réduire la quantité d'émission de gaz à effet de serre. Rappelons qu'en plus d'avoir des effets bénéfiques sur la santé, les espaces verts contribuent grandement à la réduction des îlots de chaleur, un autre phénomène préoccupant pour le monde municipal.

L'importance d'une cohérence entre les orientations, politiques et plans d'action.

Pour maximiser la portée de ses actions, la Ville doit s'assurer d'une cohérence avec les orientations, politiques et plans d'action existants. En effet, les interventions sont plus efficaces lorsqu'elles s'inscrivent dans une vision partagée avec les politiques gouvernementales et régionales.

Ancrages politiques

Une série de politiques gouvernementales et municipales sont à considérer dans le développement de ce nouveau quartier montréalais. Voici quelques exemples :

Échelle provinciale

- **Politique de mobilité durable** : Adoptée en 2018 par le gouvernement du Québec, la *Politique de mobilité durable* envoie un signal fort quant à au développement d'un territoire québécois aménagé dans une perspective de mobilité durable performante, sécuritaire, connectée et sobre en carbone. Trois priorités de la politique devraient influencer le développement du futur quartier, soit : (1) favoriser la mise en place de services de transport durable pour les citoyens, (2) mettre en place des infrastructures de transport favorisant la mobilité durable et (3) favoriser l'électrification et le déploiement des véhicules écoénergétiques.
- **Politique gouvernementale de prévention** : La prévention comporte des avantages sociaux et économiques considérables, maintes fois démontrés. Adoptée en 2016, la politique assure le déploiement du réflexe de prévention de la santé dans la société québécoise. Notons trois orientations de la Politique à considérer pour le futur quartier de l'Hippodrome, soit : (1) le développement des capacités des personnes dès leur plus jeune âge, (2) l'aménagement de communautés et de territoires sains et sécuritaires et (3) l'amélioration des conditions de vie qui favorisent la santé.

Échelle montréalaise

- **Politique de l'enfant** : La *Politique de l'enfant*, adoptée en 2018, oblige maintenant la Ville à prendre en compte le développement des jeunes dans ses décisions. La politique vise à contribuer à la création d'environnements favorables au développement global de tous les enfants montréalais. Parmi ses axes d'interventions à considérer pour le projet Hippodrome, notons : (1) la sécurité et l'accessibilité des environnements urbains, (2) la

saine alimentation et la sécurité alimentaire, (3) l'accès à la culture, aux sports et aux loisirs et (4) les familles et les communautés.

- **Politique du sport, plein air et de l'activité physique / plan d'action de Montréal :** Adoptée en 2014, la *Politique du sport et de l'activité physique* vise à faire de Montréal une métropole physiquement active, inclusive et accessible à tous, reconnue mondialement pour la qualité de son milieu de vie. Parmi les axes qui doivent influencer la conception du futur quartier de l'Hippodrome, notons : (1) un aménagement des milieux de vie en faveur de l'activité physique et (2) accessibilité des déplacements actifs et du plein air urbain.
- **Vision Zéro de la ville de Montréal :** Rappelons qu'en 2019, ce sont 24 piétons montréalais qui furent victimes de collisions sur les routes de la Métropole. « Vision zéro » est une stratégie de sécurité routière qui a émergé en Suède à la fin des années 1990. Elle se résume à une idée porteuse : aucun décès ni blessé grave sur le réseau routier n'est acceptable. À Montréal, le plan d'action adopté en 2018, par des groupes de travail constitué d'officiers de la ville et de parties prenantes impliquées dans la mobilité, travaillent actuellement à trouver des solutions à trois enjeux, soit : (1) la traversée de la rue, (2) les véhicules lourds et (3) la gestion des vitesses.

Échelle de l'arrondissement

- **La Politique en faveur des saines habitudes de vie de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce :** Adoptée en 2012, cette politique fait office d'inspiration pour nombreuses administrations municipales québécoises souhaitant promouvoir les saines habitudes de vie. Les trois axes guidant cette politique, auxquelles le projet de futur quartier de l'Hippodrome devrait fortement s'inspirer, sont : (1) la réalisation d'activités de promotion et de communication qui s'adressent à la population générale de même que des activités qui s'adressent aux jeunes en particulier ainsi qu'aux employeurs et aux employés de la communauté, (2) une offre de services de qualité, accessibles, diversifiés et sécuritaires aux citoyens de tous âges, en sports et en loisirs et (3) le maintien, la modernisation et la création d'infrastructures urbaines qui favorisent l'activité physique et le transport actif sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement.

Sans être une orientation formulée expressément dans une politique municipale, rappelons qu'à la fin de l'année 2019, la mairesse, Valérie Plante, a mentionné sa volonté de développer des quartiers carboneutres à Montréal à long terme. Nous croyons que le futur quartier de l'Hippodrome est une opportunité à saisir pour développer de tels secteurs. La Ville de Laval a d'ailleurs annoncé dans les derniers jours son intention d'aménager un tel quartier pour y établir son futur centre-ville dans la prochaine décennie.

Recommandation 1 : Un quartier carboneutre pour des milieux de vie urbains conviviaux et favorables à la santé

La popularité de l'automobile, comme moyen de transport, est largement supérieure à la marche et au vélo²³. Au Québec, 55 % des adultes marchent moins d'une heure par semaine pour se déplacer²⁴. Dans la région métropolitaine de Montréal, 63 % des déplacements sont effectués en voiture²⁵ malgré les coûts engendrés par l'utilisation quotidienne de la voiture individuelle et les bienfaits relatifs de l'utilisation des modes de transport actif et collectif²⁶.

Le design urbain, les systèmes de transport et l'occupation du sol ont des effets sur l'obésité et l'adoption d'un mode de vie physiquement actif²⁷. 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 particulièrement durant les transports^{28,29,30}.

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^{31,32}. Partout dans le monde, le pourcentage du nombre de marcheurs et de cyclistes réguliers est inversement proportionnel au taux d'obésité³³.

Très populaires, les voies cyclables répondent à un besoin de confort et de sécurité³⁴. Plus les gens habitent près d'une piste cyclable, plus ils sont portés à l'utiliser³⁵. *L'état du vélo au Québec* réalisé par Vélo Québec démontre que³⁶:

- 70 % des Québécois seraient plus enclins à utiliser le vélo à des fins de transport si les rues étaient plus sécuritaires ;
- Le stationnement est une composante essentielle à l'utilisation du vélo. Les cyclistes veulent laisser leur vélo dans un lieu sécuritaire sans avoir à chercher pendant des heures un endroit où le garer.

Cette tendance se répercute aussi bien chez les adultes que chez les enfants et les adolescents, où les trajets à pied ou à vélo entre le domicile et l'école sont pourtant une excellente occasion de faire de l'activité physique au quotidien. Le transport actif est l'aspect sur lequel la Ville peut travailler le plus efficacement pour favoriser les modes de vie physiquement actifs. Toutefois, on remarque que, de nos jours, les enfants marchent et se déplacent à vélo de moins en moins pour aller à l'école.

- En 1971, environ 80 % des enfants canadiens de 7-8 ans marchaient pour se rendre à l'école³⁷.
- Aujourd'hui, seulement 30 % des écoliers marchent pour se rendre à l'école³⁸.

Recommandation 1.1 : Favoriser une planification des transports positionnant l'humain au centre des préoccupations

L'utilisation généralisée de la voiture à Montréal et au Québec cause des coûts importants pour les particuliers. Le recours à ce mode de transport engendre également des coûts sociaux associés aux accidents, à la pollution atmosphérique, aux émissions de gaz à effet de serre, aux impacts sur l'aménagement du territoire, etc³⁹. La congestion routière fait également partie de cette catégorie d'externalités négatives associées à l'utilisation de la voiture comme mode de transport majoritairement utilisé. En 2018, la congestion routière entraîne à elle seule des coûts sociaux évalués à 1,8 G\$ pour le territoire du Grand Montréal⁴⁰.

En ajoutant le fait que les automobiles en déplacement ne contiennent majoritairement qu'une personne - chaque voiture transporte en moyenne 1,2 personne durant la période de pointe matinale dans le Grand Montréal⁴¹ un changement de paradigme doit s'opérer. Dans ce contexte, la planification du futur quartier Namur-Hippodrome est une opportunité unique afin de s'attaquer à cette situation en favorisant **une planification qui optimise le déplacement d'un plus grand nombre de personnes, plutôt que celui d'un grand nombre de véhicules**. Pour ce faire, les modes de transport actif et collectif doivent être priorités.

Sur une rue d'une largeur de 3 mètres, les différents modes de transport collectif positionnés dans un espace désigné détiennent la capacité de déplacer entre 4 000 à 25 000 personnes par heure; les trottoirs, 9 000 personnes; et les pistes cyclables protégées, 7 500 personnes. À titre comparatif, l'utilisation des voitures personnelles réduit quant à elle la capacité routière à un déplacement sous la barre des 2 800 personnes par heure⁴². En plus d'être le mode de transport le plus sécuritaire et le plus efficace, les usagers du transport collectif font, en moyenne, un minimum de 12 minutes de marche par déplacement⁴³, ce qui est positif en termes de santé publique.

Recommandation 1.2 : Implanter des aménagements sécuritaires 12 mois par année pour les piétons et les cyclistes

Bien que le bilan routier du Québec s'améliore, trop de piétons et de cyclistes sont encore victimes de collisions. À ce chapitre, les enfants et les adolescents sont particulièrement à risque d'être victimes d'un accident. La crainte des parents à l'égard du trafic automobile et de l'inadéquation de l'environnement bâti pour assurer la sécurité de leurs enfants constitue d'ailleurs une des principales raisons qui les poussent à ne pas permettre à leurs enfants de se déplacer de manière active et autonome entre la maison et l'école⁴⁴.

Le degré d'exposition à la circulation motorisée, les volumes de circulation et la vitesse des véhicules motorisés sont les principaux facteurs de risque pour les piétons et les cyclistes. L'établissement de limites de vitesse ne suffit pas : il faut des modifications à l'environnement

bâti pour sécuriser en tout temps les déplacements de tous les usagers, quelles que soient leurs capacités. Il est largement reconnu que les caractéristiques de l'environnement bâti jouent un rôle déterminant dans la sécurité des déplacements actifs^{45,46,47}, particulièrement ceux des usagers vulnérables tels que les enfants ou les aînés^{48,49}.

Les mesures visant à sécuriser l'environnement routier, telles que les mesures d'apaisement de la circulation, sont les plus efficaces, et ce, en tout temps, pour tous les usagers (quels que soient leur âge, leur sexe, leurs capacités, etc.) et de manière permanente.

Fournir des aménagements accessibles et destinés au transport actif est nécessaire pour procurer un environnement où tous puissent se sentir à l'aise de se déplacer à pied ou à vélo. L'exemple de Boston est probant : sept ans après que la municipalité ait entrepris l'expansion de son réseau cyclable, le faisant passer de quelques dizaines de mètres en 2007 à 147 km en 2014, des chercheurs ont observé une augmentation de 140 % de la part modale du vélo pour les déplacements de navettage. En même temps, le risque, pour les cyclistes, d'être blessés dans une collision a diminué de 26 % entre 2009 et 2012. Les aménagements qui séparent physiquement les cyclistes des voies de circulation automobile créent un environnement plus confortable et moins stressant pour les usagers⁵⁰, ce qui a pour effet d'augmenter l'utilisation du vélo⁵¹.

Recommandation 1.3 : Offrir une expérience de déplacement optimale aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport collectif

La planification du territoire est primordiale afin d'orienter les parts modales d'un quartier carboneutre vers la mobilité durable. D'autres outils sont cependant à la disposition des municipalités afin d'atteindre cet objectif ambitieux, mais nécessaire: le confort des aménagements et les services complémentaires à la pratique de la marche et du vélo et à l'utilisation des transports collectifs.

Le confort des aménagements de transport et le renforcement du sentiment de sécurité sont au cœur du projet de mise en place d'un quartier carboneutre. La planification du quartier doit établir et appliquer des normes ambitieuses pour ses infrastructures de transport actif et collectif. Par exemple; l'élargissement des trottoirs et des pistes cyclables, l'installation d'abribus confortables durant toute l'année et donnant un accès sécuritaire aux autobus, l'implantation de réseaux de transport actif et collectif connectés et efficaces, l'aménagement d'espaces conviviaux autour des stations de métro, la séparation des voies de circulation et la limitation des conflits d'usage entre les différents modes de transport durables représente des éléments à considérer^{52 53}.

Les mesures complémentaires permettent de renforcer l'utilisation de ces modes de transport en limitant les désagréments et en maximisant la convivialité de l'expérience des piétons, des

cyclistes et des usagers du transport collectif. Plusieurs actions peuvent être posées en ce sens, telles que l'installation d'une quantité suffisante de stationnements à vélo durable et sécuritaire; l'offre d'un important réseau de points de repos et de réparation de vélo, de fontaines d'eau et à de douches; le verdissement des espaces adjacents aux voies de circulation, réduisant les effets néfastes des îlots de chaleur et du vent, etc. ^{54, 55}

Recommandation 1.4 : Planifier les transports et l'aménagement du territoire de façon intégrée

La planification de l'aménagement du territoire et celle des systèmes de transport sont intimement liées et s'influencent mutuellement. De nos jours, il n'est plus possible de concevoir l'une sans l'autre. **Une planification intégrée est nécessaire pour renverser de manière durable les tendances des dernières décennies en matière de développement urbain et de transports.**

Pour favoriser des déplacements en transports actif et collectif conviviaux et sécuritaires, il est essentiel de limiter les incitatifs à l'utilisation de la voiture individuelle que sont:

- Les stationnements (particulièrement pour les voitures de gros formats représentant des enjeux en termes de sécurité et de pollution);
- L'accès aux rues locales du quartier carboneutre (fermeture de rue pour certaines zones);
- Les offres commerciales orientées vers l'automobile (ex.: les services au volant);
- Les artères permettant les déplacements de transit.

De plus, pour la réussite de ce projet de quartier carboneutre, il est primordial d'agir également sur le développement urbain afin de favoriser l'adoption d'options de la mobilité durable par les usagers du quartier en :

- Adoptant une stratégie de densification des usages et de développement d'une trame urbaine optimisant les déplacements piétons, cyclistes, ainsi que des usagers du transport collectif;
- Transformant les stationnements ayant une grande empreinte pour densification du secteur (ex.: espaces commerciaux en bordure de Décarie inclus dans la zone d'intervention);
- Aménageant un quartier accueillant pour les familles;
- Planifiant une offre commerciale adaptée aux besoins des piétons, des cyclistes et des usagers du transport collectif;
- Favorisant le jeu libre et la mobilité autonome des enfants;
- Sécurisant les trajets vers l'école;
 - Fermeture de rue scolaire (rue école).

Recommandation 2. Permettre le jeu libre dans les rues résidentielles et ruelles

Les enfants sont de plus en plus sédentaires, tant dans leurs loisirs que lors de leurs déplacements. Au cours des dernières années, la condition physique des jeunes s'est considérablement détériorée⁵⁶. Pourtant, le jeu libre à l'extérieur, de moins en moins pratiqué dans les sociétés industrialisées, a plusieurs bienfaits sur le développement et la santé globale des enfants. Il s'agit donc bien plus que d'une activité spontanée destinée à s'amuser ou se distraire :

- les enfants qui jouent dehors sont plus actifs et risquent moins de souffrir d'embonpoint ou d'être obèses^{57,58};
- le jeu à l'extérieur favoriserait la prise de décision, l'évaluation des risques, la résolution de problèmes, les interactions sociales, la créativité, etc.⁵⁹

En avril 2016, avec la collaboration de la Coalition Poids, la Ville de Beloeil a lancé le projet pilote *Dans ma rue, on joue!* pour permettre aux enfants de jouer dans les rues résidentielles en toute sécurité. D'ailleurs, l'initiative a inspiré l'insertion de l'article 500.2 dans Code de la sécurité routière lors de l'adoption du projet de loi 122. Ce nouvel article permet explicitement aux municipalités qui le désirent d'utiliser les voies publiques à d'autres fins que la circulation.

«500.2. Malgré les articles 499 et 500 du présent code, une municipalité peut permettre, par règlement, le jeu libre sur un chemin public dont la gestion lui incombe. Le règlement doit prévoir:
1° la détermination des zones où le jeu libre est permis;
2° les restrictions à la circulation et les règles de prudence qui sont applicables, le cas échéant; 3° les interdictions relatives au jeu libre, le cas échéant;
4° toute autre condition liée à l'exercice de cette permission. La municipalité doit indiquer, au moyen d'une signalisation appropriée, les zones où le jeu libre est permis en vertu du règlement.
La municipalité peut déterminer, parmi les dispositions du règlement, celles dont la violation constitue une infraction et en fixer les amendes applicables, sans toutefois que celles-ci puissent excéder le montant de 120 \$. ^{cxii}»

Depuis, le projet de Beloeil s'est avéré un succès et est maintenant implanté dans près de 30 rues résidentielles et dans d'autres municipalités⁶⁰. Le succès de Beloeil fait écho à travers la province, de plus en plus de municipalités ont emboîtés le pas, c'est notamment le cas de Lachine!

Recommandation 3. Favoriser l'installation d'une école ouverte à la communauté

Favoriser l'accès aux infrastructures scolaires et municipales est une excellente façon d'optimiser la pratique physique des montréalais, en permettant de bonifier l'offre d'activités physiques, en maximisant l'utilisation du matériel et des plateaux, en partageant les coûts et en favorisant une continuité dans l'apprentissage et la consolidation des habiletés motrices des jeunes entre l'école, la maison et la communauté (axe d'intervention 13).

Recommandation 3.1. Planifier le choix des terrains et aménagement pour les écoles

La construction de nouvelles écoles représente l'opportunité de bâtir des milieux de vie favorables à la réussite éducative et aux saines habitudes de vie des jeunes. Ainsi, pour favoriser les déplacements actifs, il est préférable de choisir un terrain au cœur de quartiers résidentiels et d'assurer un accès piétonnier et cyclable sécuritaire, en incluant des mesures d'apaisement de la circulation.

Il y a lieu de prévoir des installations extérieures et des espaces verts qui favoriseront un mode de vie physiquement actif. Il a été démontré que les enfants du préscolaire ayant la possibilité de jouer dans un boisé situé près de l'école développent de meilleures habiletés motrices que ceux qui ne disposent que d'une aire de jeu clôturée⁶¹. Les élèves qui ont un contact avec la nature dans le cadre du processus éducatif se montrent aussi plus engagés et plus enthousiastes dans tous les domaines d'études⁶².

Recommandation 3.2 : Développer un projet d'école avec espaces partagés et ouverts à la communauté

La construction d'une nouvelle école implique une planification détaillée des espaces et de la programmation de ces espaces au sein de l'établissement. Nous saluons la proactivité de la Commission scolaire de Montréal et de la Ville, qui collaborent déjà sur le développement du futur quartier de l'Hippodrome. Nous encourageons cette collaboration et invitons ces deux acteurs à approfondir la collaboration et réfléchir au partage des espaces de la future école de quartier.

Plusieurs espaces se trouvant dans une école (gymnase, bibliothèque, amphithéâtre, salles d'art plastique, cuisines, etc.) peuvent facilement répondre aux besoins d'une population après les heures de classe. Le partage d'espaces au sein d'un bâtiment, ou encore la construction conjointe d'un bâtiment communautaire comprenant des espaces distincts et partagés (comme l'exemple du pôle communautaire Jules-Poitras, en développement dans l'arrondissement Saint-Laurent) contribuera à dynamiser le futur quartier en y établissant un pôle civique fort.

Recommandation 4 : Restreindre l'offre de restaurants rapides à proximité des écoles

L'offre alimentaire a considérablement changé au cours des dernières années, influençant les comportements de consommation. En effet, les enfants mangent plus souvent à l'extérieur de la maison et la profusion et l'accessibilité des restaurants rapides contribuent à l'augmentation de la consommation de « malbouffe » chez les jeunes. La facilité d'accès est l'une des principales raisons pour manger au restaurant rapide⁶³. Il est donc rentable pour ces restaurants de se positionner à proximité de lieux stratégiques tels que les hôpitaux, les entreprises, les zones commerciales et aussi, les écoles.

Plusieurs études ont démontré que la présence de restaurants rapides près des écoles a un effet significatif sur le risque d'obésité, les jeunes sont alors exposés à un environnement alimentaire de piètre qualité⁶⁴. L'INSPQ chiffre à 37 % le nombre d'écoles publiques au Québec étant situées à 15 minutes de marche d'un restaurant rapide⁶⁵. Aussi, 62 % des écoles publiques au Québec sont situées à 15 minutes de marche d'un dépanneur. À Montréal, c'est 75 % des écoles qui sont situées à 15 minutes de marche d'un restaurant rapides⁶⁶.

Il est possible d'utiliser des règlements d'urbanisme pour interdire les restaurants rapides autour des écoles. En 2017, l'arrondissement CDN-NDG, s'est d'ailleurs doté d'un règlement en ce sens. Contesté par l'Association des restaurateurs, un récent jugement de la Cour supérieure du Québec a confirmé que les municipalités ont le droit d'utiliser le zonage pour interdire l'installation de restaurants rapides.

Ce jugement rendu par la Cour supérieure permet désormais de soutenir les municipalités dans la mise en place d'environnements favorables aux saines habitudes de vie. Pour soutenir les municipalités souhaitant adopter un tel règlement, l'Association pour la santé publique du Québec a développé un guide : www.aspq.org/documents/file/guide-la-zone-ecole-et-l-alimentation.pdf.

Recommandation 5 : Augmenter et protéger les espaces verts

Recommandation 5.1 : Favoriser la contribution aux fins de parcs, par les promoteurs, sous forme de cession de terrain dans le quartier de l'Hippodrome

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) énonce clairement les modalités selon lesquelles une municipalité peut demander, lors d'une demande de permis de construction ou de lotissement, une contribution du promoteur pour des fins de parcs, terrains de jeux et espaces naturels. Cette contribution peut prendre la forme de la cession gratuite d'un terrain à la municipalité, du versement d'une somme d'argent à la municipalité ou encore d'une

combinaison des deux. La LAU appelle les villes à inclure la cession pour fin de parcs dans leur règlement de zonage ou de lotissement comme conditions préalables à l'émission d'un permis.

Dans ce contexte, considérant l'enclavement du quartier et l'envergure du projet, nous recommandons fortement de favoriser la contribution aux fins de parcs sous forme de cession de terrains se trouvant à l'intérieur du futur quartier de l'Hippodrome. Ainsi, ce type de cession pour fins de parcs assurerait le développement de parcs, de terrains de jeu et d'espaces naturels pour les futurs résidents du quartier de l'Hippodrome.

Recommandation 5.2 : Fixer un objectif de verdissement par rapport au couvert naturel actuellement présent sur le site

Le territoire ciblé pour le quartier Hippodrome-Namur est non seulement un des derniers terrains vacants de grande ampleur parmi les secteurs centraux de Montréal, mais il offre également une superficie de 75 hectares dont une proportion importante est composée d'espaces naturels, gazonnés ou sauvages. Ces espaces sont principalement concentrés sur le terrain de l'ancien Hippodrome, qui connaîtra la transformation la plus importante.

Nous croyons qu'il serait important d'assurer le maintien d'une proportion de ces espaces naturels ou d'assurer le remplacement d'espaces naturels convertis (en bâtiment ou routes) par de nouveaux espaces naturels dans le quartier. Pour se faire, la ville de Montréal devrait se fixer un objectif de maintien de l'espace naturel (par exemple : 50 % de la superficie naturelle actuelle) et mettre en place diverses mesures pour atteindre cet objectif : aménagement de parcs, de ruelles vertes, de rues ou allées plantées et de jardins communautaires ou collectifs., règlement favorisant l'aménagement de toits verts, stratégie de plantation d'arbres et d'arbustes. Ainsi, malgré le développement d'un quartier, nous pourrions réduire drastiquement la contribution de ce dernier à l'effet d'îlots de chaleur, déjà fortement présent dans le quartier.

Recommandation 5.3 : Aménager des parcs multifonctions et intergénérationnels

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 actif⁶⁷. Il existe 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)⁶⁸. En plus d'avoir des effets bénéfiques sur la santé, les espaces verts contribuent grandement à la réduction des îlots de chaleur. Malheureusement, les populations à faibles revenus et certains groupes d'origines diverses ont souvent un accès limité aux parcs et autres installations de loisirs.

Dans un contexte de création d'un nouveau quartier, il est important de diversifier l'offre d'équipements dans la programmation de parcs, tout comme la taille de ceux-ci. Il est également encouragé de créer des espaces qui favorisent la rencontre et la socialisation entre

différents groupes. Également, l'accès aux parcs devrait être facilité en répartissant ceux-ci de façon équitable dans tout le territoire du quartier.

Recommandation 6 : Favoriser l'accès à des aliments sains, diversifiés et à bon prix pour bien manger

L'accès, la diversité, la qualité et la fraîcheur des produits alimentaires varient selon le type de commerce et de service. Un bon accès à des commerces offrant des aliments sains, diversifiés et à bon prix (ex. : supermarchés) favorise la consommation de fruits et légumes⁶⁹.

Un environnement où plusieurs supermarchés existent et sont localisés près des résidences tout en étant accessibles autrement qu'en automobile, faciliterait l'adoption d'une saine alimentation et le maintien d'un poids santé⁷⁰. Les marchés publics et l'agriculture urbaine sont d'autres moyens que les municipalités peuvent adopter pour assurer la sécurité alimentaire et la saine alimentation de leurs citoyens.

Recommandation 6.1: Assurer une offre alimentaire saine dans les installations municipales

Depuis plusieurs années, des arrondissements montréalais font preuve de leadership et apportent des changements dans l'offre alimentaire qu'ils proposaient à leurs citoyens. Leur désir de ne pas contribuer à la promotion de malbouffe et de favoriser l'accès à la saine alimentation pour leurs citoyens se manifeste de diverses façons : nouveau menu sans friture, ajout de fontaines d'eau dans les lieux publics, retrait des boissons énergisantes dans les machines distributrices appartenant à la Ville, politiques alimentaires, soutien à l'agriculture urbaine, jardins communautaires, marchés publics, etc.

À cet effet, la Ville de Montréal s'est même dotée d'un Conseil de politiques alimentaires. Ce n'est pas le rôle d'une municipalité de promouvoir la malbouffe, elle doit davantage veiller à offrir des aliments sains et accessibles à sa population.

Recommandation 6.2 : Restreindre l'offre de boissons sucrées des lieux et installations publics

Dans un mode de vie sain, l'eau est la boisson principale et les boissons sucrées sont évitées ou consommées exceptionnellement. Or, la consommation de boissons sucrées atteint des sommets chez les 14 à 18 ans : les garçons en boivent plus d'un demi-litre par jour et les filles, plus d'un tiers de litre⁷¹. Chez les enfants plus jeunes, environ 20 % en boivent tous les jours⁷².

Cette problématique est également présente chez les adultes québécois, car 41 % en consomment sur une base régulière⁷³.

La surconsommation de boissons sucrées a des conséquences importantes. Elle contribue à l'obésité, au diabète, aux maladies cardiovasculaires et à la carie dentaire⁷⁴. Par exemple, chez les enfants, une boisson sucrée par jour augmente le risque d'être obèse de 60 %⁷⁵. Il importe de souligner que les contenants de boissons sucrées, à usage unique, ont aussi un grand impact environnemental et génèrent d'importantes quantités de déchets.

Présentement, près de 50 % des Québécois disent trouver plus facilement des boissons sucrées qu'une fontaine d'eau quand ils souhaitent se désaltérerⁱ. Les fonds publics ne devraient pas servir à faciliter la consommation de boissons sucrées. Parallèlement à la mise en valeur des fontaines d'eau, les municipalités doivent cesser de mettre en valeur les boissons sucrées et retirer celles-ci de leur offre alimentaire dans leurs installations et événements. D'ailleurs, la ville de Montréal a adopté l'an dernier, une motion indiquant le retrait des boissons sucrées dans l'ensemble de ses installations publiques et lors d'événement. La Coalition Poids a d'ailleurs développé un [modèle de résolution](#) pour soutenir les arrondissements dans ce virage santé et environnemental.

Depuis trois ans, pour contrer la surconsommation de boissons sucrées et valoriser l'eau, la Coalition Poids propulse également la campagne ***J'ai soif de santé !***ⁱⁱ. Elle vise à promouvoir une saine hydratation en encourageant, normalisant et valorisant la consommation d'eau chez les enfants. Les décideurs et les adultes côtoyant les enfants partout où ils jouent, apprennent et vivent sont invités à les inspirer en agissant comme modèles de saine hydratation et en rendant l'eau disponible et attrayante. ***J'ai soif de santé !*** encourage les enfants à boire davantage d'eau et propose des actions simples pour améliorer leurs milieux de vie, en vue de favoriser l'adoption de saines habitudes d'hydratation qui contribueront à une santé durable pour tous. Des outils et des modèles de résolution sont disponibles pour les municipalités au soifdesante.ca/ville.

Recommandation 6.3 : Subventionner l'installation et l'entretien des fontaines dans les lieux publics et les parcs

Dans une optique de résilience face aux changements climatiques et aux variations de température, l'offre de fontaines d'eau doit être suffisante sur le territoire québécois. Cela est particulièrement important alors qu'un fort courant de retrait des bouteilles d'eau à usage unique a lieu dans diverses municipalités pour réduire, à juste titre, les déchets de plastique. En période de canicule, la population est à risque de coups de chaleur et de déshydratation. Actuellement, l'accès aux fontaines d'eau est insuffisant pour permettre aux citoyens de bien

ⁱ Sondage omnibus web effectué par Ipsos, pour le compte de la Coalition québécoise sur la problématique du poids, auprès d'un échantillon représentatif de 1001 répondants francophones du Québec, âgés de 18 à 74 ans (du 12 au 20 novembre 2012).

ⁱⁱ Pour en savoir plus, visitez soifdesante.ca.

s'hydrater. Ce manque d'accès est particulièrement problématique pour les populations plus vulnérables, comme les aînés et les jeunes enfants.

Dans la conception de milieux favorables à la pratique d'activités physiques, permettre à la population de demeurer bien hydratée est certainement une mesure incontournable. En augmentant l'accès aux fontaines d'eau dans l'espace public et aux abords des pistes cyclables, le gouvernement favorise la sécurité de ses citoyens.

Améliorer l'accessibilité de la population aux fontaines d'eau a le potentiel d'être bénéfique à plusieurs égards, tels que la santé et la qualité de vie, la réduction des déchets, la gestion sensée des ressources et la promotion de l'eau municipale. Un meilleur accès à l'eau potable permet de donner un véritable choix santé, économique et écoresponsable aux citoyens. Cette initiative est accueillie très favorablement par la population, en considérant que 96 % de la population juge important d'avoir accès à une fontaine d'eau dans les lieux publicsⁱⁱⁱ.

L'eau doit être la boisson la plus disponible et visible dans les places publiques ainsi que les édifices et événements municipaux. Pour ce faire, l'initiative ***J'ai soif de santé dans ma municipalité*** vise à faciliter la consommation d'eau dans les lieux publics en favorisant le repérage des points d'eau gratuits par les citoyens. Il a également pour but de rendre l'eau de l'aqueduc plus attrayante en faisant sa promotion et en embellissant les fontaines d'eau. Les établissements municipaux et les organismes qui offrent des services à la communauté sont invités à :

- afficher un pictogramme signalétique dans leurs portes ou fenêtres, afin d'indiquer aux citoyens qu'ils peuvent entrer boire de l'eau gratuitement;
- établir un réseau de points d'eau potable gratuite et le rendre accessible aux citoyens par une carte en ligne;
- valoriser les fontaines d'eau à l'aide de six affiches promotionnelles ou en s'inspirant de l'outil *Quelques idées pour valoriser l'eau municipale*;
- offrir et mettre en évidence l'eau potable non embouteillée dans les lieux, parcs, fêtes et événements publics.

Tous ses outils sont disponibles gratuitement sur le site soifdesante.ca/ville.

En sommes, il importe de réfléchir et de bâtir collectivement un quartier vert, actif et promoteur de santé pour tous les citoyens.

ⁱⁱⁱ Sondage omnibus web effectué par Ipsos, pour le compte de la Coalition québécoise sur la problématique du poids, auprès d'un échantillon représentatif de 1001 répondants francophones du Québec, âgés de 18 à 74 ans (du 12 au 20 novembre 2012).

Références

- ¹ Institut de la statistique du Québec (2016). *L'Enquête québécoise sur la santé de la population, 2014-2015 : pour en savoir plus sur la santé des Québécois - Résultats de la deuxième édition*. Rapport, 208 p.
- ² McCormack, Gavin R. et Jagdeep S. Virk (2014). Driving towards obesity: A systematized literature review on the association between motor vehicle travel time and distance and weight status in adults. *Preventive Medicine*, 66:49–55.
- ³ King, D. M. et Jacobson S. H. (2017). What Is Driving Obesity? A Review on the Connections Between Obesity and Motorized Transportation. *Current Obesity Reports* doi:10.1007/s13679-017-0238-y.
- ⁴ Behzad B., King D. M. et Jacobson S. H. (2013). Quantifying the association between obesity, automobile travel, and caloric intake. *Preventive Medicine*. 56, 103-106.
- ⁵ Sugiyama, Takemi et coll. (2016). Adverse associations of car time with markers of cardio-metabolic risk. *Preventive Medicine* 83:26–30.
- ⁶ Núñez-Córdoba, J. M. et coll. (2013). Annual Motor Vehicle Travel Distance and Incident Obesity – A Prospective Cohort Study. *American Journal of Preventive Medicine*, 44(3):254–259.
- ⁷ Swanson K.C. et McCormack G. R. (2012). The Relations between Driving Behavior, Physical Activity, and Weight Status among Canadian Adults. *Journal of Physical Activity and Health*, 9(3):352-359 doi: 10.1123/jpah.9.3.352.
- ⁸ Institut National de Santé publique du Québec (2012). *Promotion du transport actif et sécuritaire à l'école primaire*. Section introduction. Repéré en ligne au <https://www.inspq.qc.ca/prevention-traumatismes/transport-actif-et-securitaire-a-l-ecole-primaire>
- ⁹ Jeunes en forme Canada (2014). *Le Canada est-il dans la course?* Bulletin 2014 de l'activité physique chez les jeunes.
- ¹⁰ Lewis, P. et 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.
- ¹¹ Jeunes en forme Canada (2014). *Le Canada est-il dans la course?* Bulletin 2014 de l'activité physique chez les jeunes.
- ¹² Lewis, P. et Torres J. (2010). Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville? *Enfances, Familles, Générations*, 12:44-65.
- ¹³ 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.
- ¹⁴ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2012). *Environnement urbain – Activité physique en milieu municipal – Stratégies*. Repéré à http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/activite_physique_en_milieu_municipal/strategies.html
- ¹⁵ 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 à www.globalpa.org.uk
- ¹⁶ 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 à : http://www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf

-
- ¹⁷ 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 à : http://www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf
- ¹⁸ Transport Canada (2008). *Programme de démonstration en transport urbain – Études de cas sur les transports durables. Planification urbaine pour les bicyclettes.* Repéré à : <http://www.tc.gc.ca/media/documents/programmes/ec77fplanificationbicyclettes.pdf>
- ¹⁹ 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.
- ²⁰ 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.
- ²¹ Canada's Ecofiscal commission (2015). We can't get there from here : Why pricing traffic congestion is critical to beating it. Repéré à : <http://ecofiscal.ca/wp-content/uploads/2015/10/Ecofiscal-Commission-Pricing-Traffic-Congestion-Report-November-2015.pdf>
- ²² 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.*
- ²³ Lapierre, L., Després, C., Lewis, P., Le May, D. & Morency, C. (2009). *Atelier international sur le transport actif des enfants.* Montréal : Réflexions du Comité organisateur.
- ²⁴ Nolin, B. & Hamel, D. (2005). Les Québécois bougent plus mais pas encore assez. Dans M. Venne et A. Robitaille (Dir.), *Annuaire du Québec 2006* (pp. 296-311). Montréal : Fides.
- ²⁵ Autorité régionale de transport métropolitain (2013). Faits saillants – Enquête origine-destination 2013. Autorité régionale de transport métropolitain. Repéré le 5 février 2020 au https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/01/Faits-saillants-de-l_enqu%C3%AAte-OD-2013.pdf
- ²⁶ Ministère des Transports du Québec (2009). Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003. Ministère des Transports du Québec. Repéré le 5 février 2020 au <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0996058.pdf>
- ²⁷ Bergeron, P. & Reyburn, S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids.* Québec : Direction du développement des individus et des communautés - Institut national de santé publique du Québec.
- ²⁸ Bergeron, P. & Reyburn, S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids.* Québec : Direction du développement des individus et des communautés - Institut national de santé publique du Québec.
- ²⁹ Bergeron, P. & Reyburn, S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids.* Québec : Direction du développement des individus et des communautés - Institut national de santé publique du Québec.
- ³⁰ Lapierre, L. (2009). Pour en finir avec l'obésité. *Urbanité*, 27-28.
- ³¹ 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.
- ³² Sallis J., Saelens B., Frank L. & coll. (2009). Neighborhood Built Environment and Income: Examining Multiple Health Outcomes. *Social Science & Medicine*, 68 (7), 1285–1293.
- ³³ Paré, I. (2012, 5 mai). Genève, paradis piéton. *Le Devoir*, pp. A7.

-
- ³⁴ Vélo Québec (2010). *L'état du vélo au Québec en 2010*. Montréal, Québec.
- ³⁵ Troped, P.J. & coll. (2001). Associations between self-reported and objective physical environment factors and use of a community rail-trail. *Preventive Medicine*, 32, 191-200.
- ³⁶ Vélo Québec (2010). *L'état du vélo au Québec en 2010*. Montréal, Québec.
- ³⁷ Association canadienne des loisirs et des parcs (1997). *The Benefits Catalogue*. Ottawa.
- ³⁸ 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.
- ³⁹ Litman (2011). *Transportation Cost and Benefit Analysis*. Victoria Transport Policy Institute. Repéré le 5 février 2020 au <https://www.vtpi.org/tca/tca00.pdf>.
- ⁴⁰ Communauté Métropolitaine de Montréal (2018). Suivi du PMAD 2012-2018. Repéré le 6 février 2020 au https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/cahiersMetropolitains_no07.pdf
- ⁴¹ Autorité régionale de transport métropolitain (2020). *Faits saillants – Enquête origine-destination 2018*. Autorité régionale de transport métropolitain. Repéré le 5 février 2020 au https://www.artm.quebec.ca/wp-content/uploads/2020/01/CA_Faits-saillants_EOD_COMPLET_WEB_14012020_R002.pdf
- ⁴² National Association of City Transportation Officials (2016). *Transit Street Design Guide*. New York: Island Press. Repéré le 5 février 2020 au <https://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/introduction/why/designing-move-people/>.
- ⁴³ Goudreau, S. et coll. (2015). *L'influence des caractéristiques de l'environnement bâti sur l'activité physique de transport, l'obésité et la sécurité des déplacements*. Direction régionale de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, Secteur Environnement urbain et saines habitudes de vie. 10 p.
- ⁴⁴ Cordelier, N., Lavergne L. M. et Bergeron J. (2013). Principaux facteurs influençant la décision parentale de laisser leur enfant se déplacer à pied ou à vélo pour se rendre à l'école : une revue des travaux les plus récents. Dans *La ville sous nos pieds : connaissances et pratiques favorables aux mobilités piétonnes*, Actes du 4e Colloque francophone international du GERI COPIE, 20– 22 novembre, Montréal, Canada, pp. 365-371.
- ⁴⁵ Lavoie, M. et coll. (2017). *Des gains encore possibles en sécurité routière : perspective de santé publique*. Mémoire déposé à la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de la consultation publique « La sécurité routière, ça nous concerne tous ! », 52 p.
- ⁴⁶ Morency, P., François Tessier, Thérien F. et Archambault J. (2013). *La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers*. Mémoire présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal, 36 p.
- ⁴⁷ Morency, P. et Tessier S. (2017). *Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous*. Mémoire de la Direction régionale de santé publique de Montréal dans le cadre de la consultation publique « La sécurité routière : ça nous concerne tous! » menée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, 39 p.
- ⁴⁸ Buehler, R. et Pucher J. (2017). Trends in Walking and Cycling Safety: Recent Evidence From High-Income Countries, With a Focus on the United States and Germany. *American Journal of Public Health*, 107(2):281–287 doi:10.2105/AJPH.2016.303546.

-
- ⁴⁹ Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (2017). *Code de la sécurité routière : une révision attendue par le milieu aîné*. Avis déposé à la Société d'assurance automobile du Québec dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière, 14 p.
- ⁵⁰ Dill, J. et McNeil N. (2013). *Four types of cyclists? Examining a typology to better understand bicycling behavior and potential*. 92^e rencontre annuelle du Transportation Research Board, Washington, D.C., 13-17 janvier.
- ⁵¹ City of Cambridge (2014). *Cycle Tracks: A Technical Review Of Safety, Design, And Research*. Ville de Cambridge, Massachusetts, 24 p.
- ⁵² Guinn et Stangl (2014). Pedestrian and bicyclist motivation: an assessment of influences on pedestrians' and bicyclists' mode choice in Mt. Pleasant, Vancouver. Urban, Planning and Transport Research. Repéré le 5 février 2020 au <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21650020.2014.906907>.
- ⁵³ National Association of City Transportation Officials (2016). *Transit Street Design Guide*. New York: Island Press. Repéré le 5 février 2020 au <https://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/introduction/service-context/transit-frequency-volume/>.
- ⁵⁴ European Cyclists Federation (ECF) (2018). *Making Buildings Fit for Sustainable Mobility*. ECF. Repéré le 5 février 2020 au https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes_ECF_ONLINE.pdf.
- ⁵⁵ Guinn et Stangl (2014). Pedestrian and bicyclist motivation: an assessment of influences on pedestrians' and bicyclists' mode choice in Mt. Pleasant, Vancouver. Urban, Planning and Transport Research. Repéré le 5 février 2020 au <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21650020.2014.906907>.
- ⁵⁶ Statistique Canada (2017). Tableau 105-2024. Indice de masse corporelle (IMC) mesuré chez les enfants et les jeunes (classification de l'Organisation mondiale de la santé), selon le groupe d'âge et le sexe, Canada et provinces, *Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, Nutrition*. Repéré le 1^{er} mai 2018.
- ⁵⁷ Burdette, Hillary et al. (2006). « Resurrecting Free Play in Young Children : Looking Beyond Fitness and Fatness to Attention, Affiliation and Affect ». *Arch Pediatr Adolesc Med*, vol. 159, p. 46 à 50.
- ⁵⁸ Demers, Marie et Lucie Lapierre (mars 2012). Québec en forme. *Le jeu libre à l'extérieur comme élément indispensable au développement des jeunes*. Repéré en ligne le 1^{er} mai 2018.
- ⁵⁹ Ginsburg, K. R. et al. (janvier 2007) « The Importance of Play in Promoting Healthy Child Development and Maintaining Strong parent-Child Bonds ». *Pediatrics*, vol. 119, no. 1, p. 182-190.
- ⁶⁰ Ville de Beloeil (2018). *Jeux libres : Dans ma rue, on joue!* Repéré le 1^{er} mai 2018 au <http://beloeil.ca/ville/grands-projets/jeux-libres-dans-ma-rue-on-joue>
- ⁶¹ Fjortoft, I. (2011). The Natural Environment as a Playground for Children : The Impact of Outdoor Play Activities in Pre-Primary School Children, *Early Childhood Education Journal*, 29(2), 111-117.
- ⁶² Table du mode de vie physiquement actif (s.d.) *Jouer dehors en toute saison*. Repéré le 1^{er} mai 2018 au http://www.gardescolaire.org/wp-content/uploads/2016/10/activite-physique_jouer-dehors.pdf
- ⁶³ Rydell, S., Harnack, L., Oakes, J., Story, M., Jeffery, R., French, S. (2008). Why eat at fast-food restaurants: reported reasons among frequent consumers, *Journal of the American Dietetic Association*, 108 (12): 2066-70.

-
- ⁶⁴ Austin, S.B., Melly, S.J., Sanchez, B.N., Patel, A., Buka, S., Gortmaker, S.L. (2005). Clustering of fast food restaurants around schools: a novel application of spatial statistics to the study of food environments, *American Journal of Public Health*, Sept. 95 (9): 1575-81.
- ⁶⁵ Robitaille, E., Bergeron, P., Lasnier, B. (2009). *Analyse géographique de l'accessibilité des restaurants-minute et des dépanneurs autour des écoles publiques québécoises*. Québec: Institut national de santé publique du Québec.
- ⁶⁶ Robitaille, E., Bergeron, P., Lasnier, B. (2009). *Analyse géographique de l'accessibilité des restaurants-minute et des dépanneurs autour des écoles publiques québécoises*. Québec : Institut national de santé publique du Québec.
- ⁶⁷ Barnett T. (2009, 12 mars). *Les enfants vivants à proximité d'espaces verts marchent davantage*. Communiqué de l'Université de Montréal. Repéré au <http://www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/les-enfants-vivant-a-proximite-despaces-verts-marchent-davantage.html>
- ⁶⁸ Barnett T. (2009, 12 mars). *Les enfants vivants à proximité d'espaces verts marchent davantage*. Communiqué de l'Université de Montréal. Repéré au <http://www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/les-enfants-vivant-a-proximite-despaces-verts-marchent-davantage.html>
- ⁶⁹ Bergeron, P. et S. Reyburn (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Québec : Direction du développement des individus et des communautés - Institut national de santé publique du Québec.
- ⁷⁰ Bergeron, P. et S. Reyburn (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Québec : Direction du développement des individus et des communautés - Institut national de santé publique du Québec.
- ⁷¹ Garriguet, D. (2008). Beverage consumption of children and teens. *Statistique Canada*. Repéré le 1^{er} mai 2018 au <http://www.statcan.gc.ca/pub/82-003-x/2008004/article/6500820-eng.pdf>
- ⁷² Desrosiers, H., Bédard, B., Dubois, L., Gray-Donald, K., Lachance, B. et al. (2005). *Enquête de nutrition auprès des enfants québécois de 4 ans*. Institut de la statistique du Québec, Santé et Bien-être. Repéré en ligne le 1^{er} mai 2018 au www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/sante/enfants-ados/alimentation/nutrition-enfants-4ans.pdf
- ⁷³ Institut de la statistique du Québec (avril 2017). *Qui sont les consommateurs réguliers de boissons sucrées?*, Zoom santé, no.61. Repéré le 1^{er} mai 2018. <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/sante/bulletins/zoom-sante-201704-61.pdf>
- ⁷⁴ Coalition québécoise sur la problématique du poids (2017). *Portrait de la situation*. Repéré le 1^{er} mai 2018 au <http://cqpp.qc.ca/fr/nos-priorites/boissons-sucrees/portrait-de-situation/>
- ⁷⁵ Ludwig, D. S, Peterson, K. E, Gortmaker, S. L (2001). Relation between consumption of sugar sweetened drinks and childhood obesity: a prospective, observational analysis. *Lancet*, 357 (9255), 505-508. Repéré le 1^{er} mai 2018 au [http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0140-6736\(00\)04041-1](http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0140-6736(00)04041-1)