

**Mémoire portant sur la consultation publique du
*Plan de mobilité active de Laval***

**Promouvoir les déplacements actifs
sur le territoire de Laval**



Avril 2013

Consultation publique sur la mobilité active : un bon pas pour Laval!

Dans le cadre des consultations publiques menées par la Ville de Laval sur son *Plan de mobilité active*, la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids) souhaite féliciter la démarche et partager 6 recommandations qui permettront à la Ville de Laval de bonifier son plan et de favoriser les déplacements actifs et sécuritaires sur son territoire. Nous sommes également fières de compter la Ville de Laval parmi nos partenaires depuis 2011.

Au cours des dernières années, la Ville de Laval a mis en place plusieurs moyens pour favoriser un mode de vie physiquement actif auprès de ses citoyens. Notons, par exemple, l'adoption de sa *Politique de l'activité physique* et sa démarche *ÉvoluCité* dans laquelle s'inscrit le *Plan de mobilité active*. De plus, il faut également souligner la consultation entreprise par la Ville de Laval pour connaître les habitudes de déplacements actifs et identifier les actions qu'elle pourrait déployer pour favoriser une mobilité active et ainsi permettre à la population d'adopter un mode de vie physiquement actif. De plus, cette consultation permet de mobiliser la population sur l'importance de favoriser la marche et le vélo et démontre la volonté de la Ville à s'engager et à intensifier ses actions. Nous sommes persuadés que les conclusions de cet examen public contribueront au mieux-être des citoyens et permettront la création d'un milieu de vie de qualité et dynamique.

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^{1,2}.

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 sédentaire³.



Credit photo : www.theearthlyparadise.com/2009_05_01_archive.html

- ▶ **Au Québec, 55 % des adultes marchent moins d'une heure par semaine pour se déplacer⁴.**
- ▶ **Près de 60 % des élèves québécois du secondaire ne font pas de transport actif durant l'année scolaire⁵.**
- ▶ **Au primaire, près de 70 % des écoliers ne se rendent pas régulièrement à pied ou à vélo à l'école⁶.**

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.)⁷. Comme toutes les sociétés occidentales, le Québec est aux prises avec une grave épidémie d'obésité et, 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 parents⁸. 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.

- ▶ **Dans les secteurs où plus de 95 % des gens vont au travail en voiture, 54 % de la population affiche un excès de poids⁹.**
- ▶ **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 obèse¹⁰.**
- ▶ **Chaque kilomètre parcouru à pied sur une base quotidienne est associé à une diminution de presque 5 % de la probabilité d'être obèse¹¹.**

Les municipalités jouent un rôle stratégique dans la prévention de l'obésité et de plusieurs maladies, car leurs interventions ont des impacts immédiats sur l'environnement et les modes de vie des citoyens.

- ▶ **Au Québec, près d'un enfant sur quatre et plus d'un adulte sur deux souffrent d'embonpoint ou d'obésité^{12,13}.**

« La collaboration entre les divers acteurs ayant un impact sur la création d'environnements favorables aux saines habitudes de vie n'est pas naturelle ni suffisante. Le défi est collectif et il touche autant le milieu municipal que les milieux de la santé et de l'éducation. »¹⁴

Éric Forest
Maire de Rimouski et président de l'UMQ

Retombées économiques d'une mobilité active pour Laval

Une municipalité offrant 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 de proximité augmente significativement son potentiel attractif et récréotouristique¹⁵.

- ▶ On estime qu'en 2012, le tourisme cycliste a suscité 131 millions \$ d'activité économique au Québec¹⁶.
- ▶ 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 collectivité¹⁷.



La marche et le cyclisme sont des moyens de déplacement abordables et accessibles à tous les groupes d'âge. De plus, les infrastructures nécessaires aux cyclistes et aux piétons sont très modestes par rapport à celles des moyens de transport motorisés¹⁸. En plus de contribuer aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre, les quartiers denses et favorables à la marche procurent des avantages économiques :

- ▶ Réduction des dépenses consacrées par les ménages aux transports^{19,20}
- ▶ 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 infrastructures²¹
- ▶ Baisse des heures de travail perdues dans les encombrements de la circulation²²
- ▶ Diminution des dépenses de santé grâce aux bienfaits d'exercices réguliers²³

6 recommandations pour un réseau piétonnier et cyclable enviable et sécuritaire à Laval

Le *Plan de mobilité active* de la Ville de Laval vise à doubler la part modale de la mobilité active pour atteindre 14 % d'ici 2031 et à positionner Laval parmi les villes québécoises qui mettent la mobilité active au premier plan.

Pour atteindre ces objectifs et rendre enviable et sécuritaire le réseau piétonnier et cyclable de Laval, la Coalition Poids recommande six stratégies pour que le territoire soit pleinement favorable aux transports actifs. Ces recommandations viennent bonifier les 15 actions proposées par le *Plan de mobilité active*.

1. Réduire le volume de circulation automobile
2. Diminuer la vitesse des véhicules
3. Aménager et entretenir des voies piétonnes et cyclables sécuritaires et de qualité
4. Assurer une occupation du sol plus compacte et multifonctionnelle
5. Consacrer un budget suffisant à la mise en œuvre du *Plan de mobilité active*
6. Travailler avec la communauté

Recommandation 1 – 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 circulation²⁴.

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 connectivité du réseau routier²⁵.

- ▶ **Soulignons la volonté de la Société de transport de Laval d'accroître son achalandage de 40 % d'ici 2022²⁶. Notons également, sa récente annonce concernant l'ajout de supports à vélo gratuits sur tous ses autobus pour ainsi permettre de mieux combiner autobus et vélo²⁷.**

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 en commun par autobus 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.

En plus de contribuer à réduire la congestion routière et l'émission de gaz à effet de serre, les transports en commun 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 jour²⁸.**

Recommandation 2 – Diminuer la vitesse des véhicules

L'automobile représente un risque pour les marcheurs et les cyclistes par le nombre de véhicules en circulation et par leur vitesse²⁹. Le risque est particulièrement plus élevé sur les artères et dans les rues locales envahies par une forte circulation de transit³⁰. 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 vélo³¹.

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 des plus efficaces pour réduire les traumatismes routiers et favoriser la marche et le vélo³². Les aménagements physiques d'apaisement de la circulation ont l'avantage d'être permanents et ne requièrent pas une intensification de la surveillance policière³³. 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.

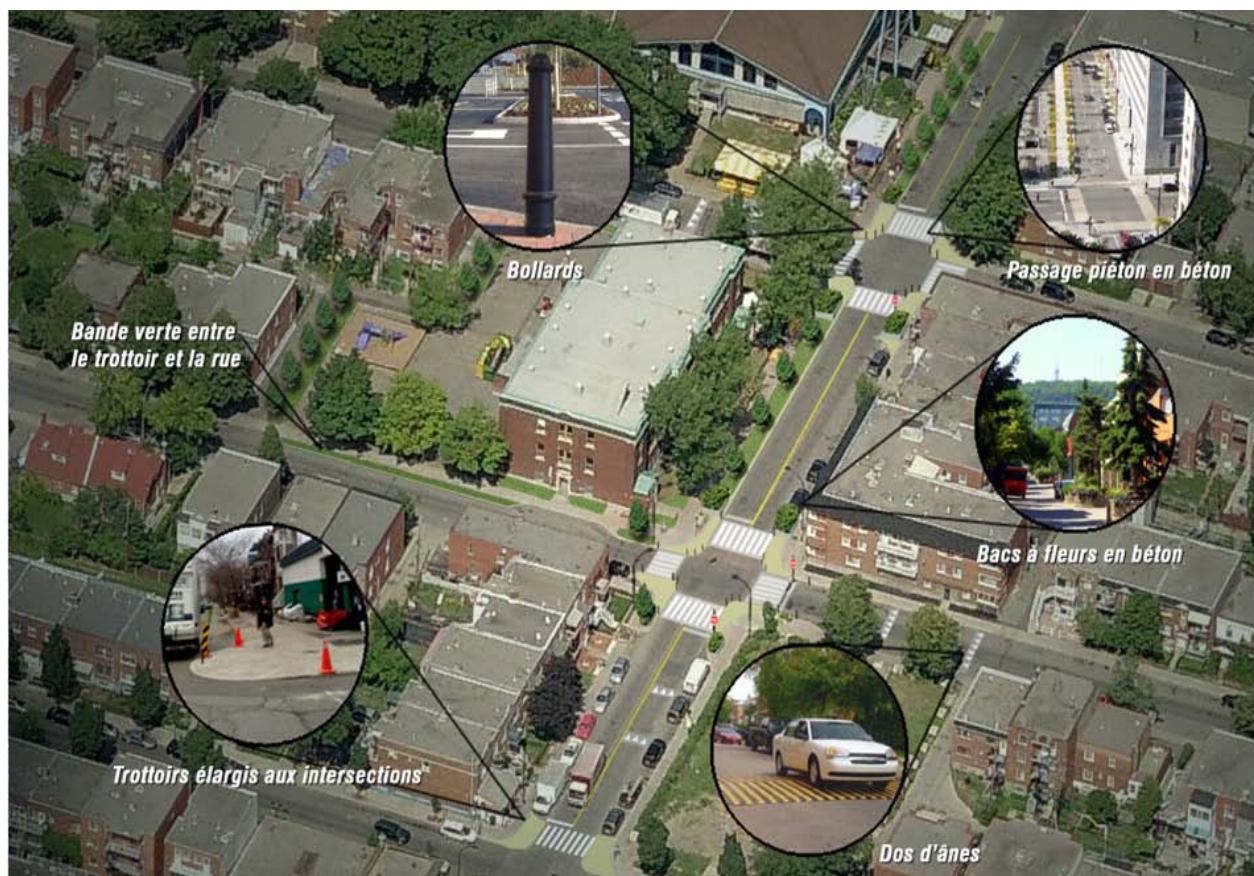
Actions proposées pour diminuer la vitesse des véhicules

- ▶ Réaliser des aménagements physiques qui réduisent la vitesse des véhicules et les possibilités de collision entre les usagers de la route^{37,38} :
 - sur les artères et les rues collectrices;
 - aux intersections;
 - dans les zones où la concentration de générateur de déplacements est importante.
- ▶ S'assurer de réaliser des mesures physiques d'apaisement de la circulation qui accompagneront la limite de 40 km/h prévue dans les rues locales proposée à l'Action 1 du *Plan de mobilité active*.
- ▶ 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.
- ▶ Prévoir des aménagements physiques (ex. : terre-plein ou balise verticale) qui protégeront réellement les cyclistes empruntant le réseau de Vélo-Express proposé à l'Action 9 du *Plan de mobilité active*.
- ▶ Assurer un environnement sécuritaire autour de chaque école pour que les enfants puissent s'y rendre à pied ou à vélo en toute sécurité et à l'échelle des quartiers. L'Action 2 du *Plan de mobilité active* pourrait s'inspirer du programme *En toute confiance vers l'école* de la Ville de Sainte-Julie : www.ville.sainte-julie.qc.ca/cgi-bin/index.cgi?page=c3_6_5_0&langue=fra
 - Donner suite aux recommandations des *Plans de déplacement* réalisés par Sport-Laval dans le cadre du programme *À pied, à vélo, ville active*.

Tel qu'énoncé dans la *Politique de l'urbanisme durable* et dans le *Plan de mobilité active de Laval*, pour encourager et favoriser les déplacements sans voiture, les aménagements de l'espace public doivent être sécuritaires et conviviaux, sans quoi, il sera toujours plus tentant, voire nécessaire, de prendre sa voiture³⁴.

Les mesures d'apaisement de la circulation sont une combinaison de mesures, surtout physiques, qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions pour les autres usagers de la route³⁵.

Les déviations de la voie, les mesures de rétrécissement des rues, les entraves à la circulation automobile, les intersections surélevées, les pistes cyclables en site propre et les avancées de trottoirs sont des exemples de mesures physiques³⁶.



Recommandation 3 – Aménager et entretenir des voies piétonnes et cyclables sécuritaires et de qualité

Pour que l’environnement bâti de la ville soit pleinement favorable aux déplacements actifs, les enfants et les personnes âgées doivent se trouver au cœur de la planification urbaine.



Crédit photo : Centre d'écologie urbaine de Montréal

Les « rues complètes » sont une façon d’assurer des déplacements actifs sécuritaires et de promouvoir un regain d’activité physique³⁹. Le concept de « rues complètes » prend en compte tous les modes de transport par un assortiment de politiques, de lois, de règlements et d’infrastructures afin de créer une rue multimodale. La « rue complète » est une rue qui permet aux automobilistes, aux utilisateurs de transport en commun, aux cyclistes et aux piétons de tous les âges, et peu importe les capacités physiques, de circuler en toute

sécurité, de façon pratique et confortable. Elles offrent des trottoirs et des voies cyclables plus larges, plus sécuritaires et plus attrayants qui incitent les citoyens à opter pour des modes de transport actifs⁴⁰.

De plus, des aménagements comme l'installation de bancs, la plantation d'arbres et de fleurs et un système d'éclairage à l'échelle du piéton encouragent la pratique de la marche⁴¹.

Très populaires, les voies cyclables répondent à un besoin de confort et de sécurité⁴². Plus les gens habitent près d'une piste cyclable, plus ils sont portés à l'utiliser⁴³.

- ▶ **70 % des Québécois seraient plus enclins à utiliser le vélo à des fins de transport si les rues étaient plus sécuritaires⁴⁴.**

Les déficiences dans les aménagements piétonniers et cyclables tels que le manque de passages pour piétons, la largeur excessive des traversées, l'absence de feux-piétons, les trottoirs mal déneigés et mal déglacés en hiver, sont des freins à l'adoption d'une mobilité active et présente un risque pour la sécurité des marcheurs et des cyclistes⁴⁵.

- ▶ **Rappelons qu'en décembre 2012, le maire de Laval, Alexandre Duplessis, annonçait que tous les trottoirs seraient dorénavant déneigés et que cette mesure s'intégrerait au *Plan de mobilité active*⁴⁶. Une belle initiative qui se doit d'être poursuivie.**

Devant les tendances du vieillissement de la population qui s'accroissent, il est 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 autonomie⁴⁷.

Actions proposées pour des voies piétonnes et cyclables sécuritaires et de qualité

- ▶ Planifier, concevoir, aménager et entretenir un réseau piétonnier et cyclable sécuritaire, convivial et efficace en prenant en compte les besoins de tous les usagers de la voie publique^{48,49,50} :
 - Offrir un éclairage adéquat le soir et la nuit
 - Planter des arbres et des fleurs
 - Concevoir des trottoirs plus larges
 - Aménager des pistes cyclables en site propre
 - Assurer la présence de bancs, de barres d'appui et de fontaines d'eau le long des corridors piétonniers, cyclables et des sentiers récréatifs
- ▶ Sécuriser les traverses piétonnières et les intersections pour diminuer l'exposition des piétons au risque de collision avec un véhicule⁵¹. En plus des interventions proposées aux Actions 3 et 6 du *Plan de mobilité active* :
 - Prévoir des temps de traverse suffisants pour les personnes âgées et les enfants
 - Assurer des refuges pour piétons sur les artères et les chaussées larges
 - Assurer des feux de circulation spécifiques aux piétons, cyclistes et automobilistes
 - Améliorer la visibilité des piétons par des intersections surélevées, des avancées de trottoirs ou autres aménagements sécuritaires
- ▶ Déneiger et déglacer les voies piétonnes, et ce, de façon prioritaire dans les zones de forte affluence piétonne et autour des écoles⁵².
- ▶ S'assurer que l'aménagement des stationnements pour vélos prévus aux Actions 13, 14 et 15 du Plan de mobilité active soit sécuritaire, bien éclairé, accessible de la rue et situé à proximité de l'entrée des édifices ou des parcs qu'ils desservent⁵³.

Recommandation 4 – Assurer une occupation du sol plus compacte et multifonctionnelle

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^{54,55}.

- ▶ **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^{56,57}.**



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)⁵⁸.

- ▶ **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 actif⁵⁹.**

Actions proposées pour une occupation du sol plus compacte et multifonctionnelle

- ▶ Assurer une variété de services et différentes formes d'habitation dans les quartiers comme indiqué dans la *Politique de l'urbanisme durable de Laval*⁶².
- ▶ Rendre les espaces publics, les commerces, les services et les parcs facilement accessibles par des modes de transport actif⁶³.
- ▶ Accroître le nombre d'espaces verts pour favoriser la marche et la pratique d'activité physique.
- ▶ Construire les nouvelles écoles au cœur des quartiers résidentiels.
 - Avant la fermeture d'une école, évaluer l'impact de cette fermeture sur les déplacements actifs.

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 et ainsi d'effectuer environ 18 minutes d'activité physique par jour⁶⁰.

Un environnement scolaire bien adapté aux besoins des jeunes attire des familles et maintient les familles dans leur quartier.

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.

Recommandation 5 – Consacrer un budget suffisant à la mise en œuvre du *Plan de mobilité active*

Afin de rendre tangible la volonté de Laval d’augmenter les déplacements actifs sur son territoire, nous lui suggérons d’attribuer un budget spécifique à la mise en œuvre du *Plan de mobilité active*.

- ▶ **Alors que le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l’Occupation du territoire, Sylvain Gaudreault, a annoncé dernièrement des investissements routiers de près de 89 millions de dollars pour la région de Laval⁶⁴, il s’agit d’une belle occasion pour la Ville de démontrer une cohérence dans ses actions et de consacrer une portion du budget à l’aménagement favorable aux transports actifs.**

De plus, pour prévoir les sommes nécessaires au *Plan de mobilité active*, mesurer les retombées et assurer son suivi, il est nécessaire de définir des cibles d’interventions précises pour chacune des actions. Par exemple, s’engager sur un nombre spécifique de support à vélo à mettre en place sur le territoire ou de traverses piétonnes à sécuriser.

Actions proposées pour assurer les ressources suffisantes

- ▶ Définir des objectifs spécifiques et mesurables pour chacune des actions proposées par le *Plan de mobilité active*.
- ▶ Consacrer une portion du budget de voirie pour les aménagements favorables au transport actif défini par le *Plan de mobilité active*.
- ▶ Profiter des travaux de réfection routière et d’infrastructures pour implanter des aménagements favorables au transport actif et ainsi réduire les coûts de construction.

Programme d’infrastructures Québec-Municipalités

Le *Programme d’infrastructures Québec-Municipalités – Municipalité amie des aînés (PIQM-MADA)* vise à offrir une aide financière aux municipalités engagées dans la démarche MADA pour la réalisation de petits travaux de construction, de réfection ou d’agrandissement d’infrastructures utilisées par les aînés. Il a pour but d’améliorer la qualité de vie des personnes aînées et, par le fait même, de favoriser le vieillissement actif au sein de leur communauté. À titre d’exemple, une municipalité pourrait soumettre un projet de parc intergénérationnel, d’aire de loisirs ou d’espace de jardinage adaptés ou encore de sentier pédestre aménagé⁶⁵.



Recommandation 6 – Travailler avec la communauté

La Ville de Laval doit s’entourer de partenaires et de collaborateurs pour offrir aux citoyens les aménagements nécessaires qui leur permettront d’adopter des modes de déplacement actifs. En privilégiant des approches participatives pour identifier les besoins, les défis et même les opportunités à saisir, la Ville assure le succès de ses actions.

Actions proposées pour travailler avec la communauté

- ▶ Impliquer les citoyens et les groupes communautaires dans la démarche de planification, de mise en œuvre et de suivi.
 - Le Centre d’écologie urbaine de Montréal possède une expertise reconnue en matière de mobilisation citoyenne et de processus participatif pouvant contribuer au développement de quartier. Leur projet *Quartiers verts, actifs et en santé* vise à soutenir les communautés pour repenser les quartiers en faveur des piétons et les cyclistes : www.ecologieurbaine.net
- ▶ Demander l’appui ou la contribution d’organismes experts en matière d’aménagements favorables aux saines habitudes de vie :
 - Direction de santé publique de Laval
 - Vélo Québec : www.velo.qc.ca | SportLaval : www.sportlaval.qc.ca
 - Centre d’écologie urbaine de Montréal : www.ecologieurbaine.net
 - Vivre en Ville : www.vivreenville.org
 - Équiterre : www.equiterre.org
 - Conseil régional de l’environnement : www.credelaval.qc.ca
 - Société canadienne du cancer : www.cancer.ca/fr-ca/?region=qc
- ▶ Assurer une cohérence et une complémentarité avec les politiques, programmes et plans d’action existants à Laval notamment, avec le schéma d’aménagement, le plan d’urbanisme, le plan métropolitain d’aménagement et de développement, etc.



Le gouvernement doit soutenir les municipalités!

La Coalition Poids souhaite féliciter la Ville de Laval pour l'ensemble du travail amorcé jusqu'à présent. Les municipalités qui s'orientent vers le transport actif offrent un accès plus équitable aux possibilités d'emploi, d'études, de loisirs et de consommation aux populations vulnérables comme les personnes âgées, les enfants, les familles à faible revenu et les personnes handicapées⁶⁶. Le *Plan de mobilité active de Laval* confirme la volonté de la Ville à contribuer au mieux-être de sa population ainsi que le rôle qu'elle peut jouer dans l'adoption de saines habitudes de vie auprès des citoyens.

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 de⁶⁷ :

- ▶ **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

Alors que la Ville de Laval prévoit des mesures durables à mettre en place pour permettre à toute sa population de se déplacer de façon active au quotidien, le gouvernement doit également offrir les moyens et les ressources nécessaires aux municipalités pour réaliser leurs ambitions.

La Coalition Poids reconnaît l'ensemble des efforts menés par les municipalités pour favoriser les saines habitudes de vie de leurs citoyens et s'engage à soutenir celles-ci ainsi qu'à faire reconnaître leur rôle auprès du gouvernement provincial.



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 260 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 23 avril 2013)

Organisations partenaires :

- Accès transports viables
- 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
- 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-Missisiquoi)
- 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
- 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 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
- 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 (GREDICC), 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, agent administratif, Hôpital Maisonneuve-Rosemont
- 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 Danserau-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
- 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
- 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-rechercheuse – 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 RocklandMD 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
- 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 personnel
- 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 RocklandMD 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 oeufs
- 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.
- 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 Pommeraiie
- Gabrielle Voyer, étudiante en criminologie

Références

- ¹ 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 à http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1108_ImpactEnvironBati.pdf
- ² 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 à http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/102106/E93982.pdf
- ³ 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 à http://www.ccnpps.ca/docs/Env_bati_cadre_FR.pdf
- ⁴ 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 à <http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/474-QuebecoisBougentPlus.pdf>
- ⁵ 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.
- ⁶ 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.
- ⁷ Janssen, I. (2012). Health care costs of physical inactivity in Canadian adults. *Applied Physiology, Nutrition and Metabolism*, 37, 1-4.
- ⁸ 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.
- ⁹ 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 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ¹⁰ 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 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ¹¹ 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 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ¹² Tjepkema, M. & Shields, M. (2005). *Obésité mesurée : obésité chez les adultes au Canada* (Produit no 82-620-MWF20050001). Ottawa : Statistique Canada. Repéré à <http://www.statcan.gc.ca/pub/82-620-m/2005001/article/adults-adultes/8060-fra.htm>
- ¹³ 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.
- ¹⁴ Parent, MP. (2012). Le rôle des municipalités pour la création d'environnements favorables. *Bulletin national d'information - Investir pour l'avenir*, 4(2), 3-4. Repéré à : http://publications.msss.gouv.qc.ca/acrobat/f/documentation/bulletinPag/12-289-01_vol4_no2.pdf
- ¹⁵ 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

-
- ¹⁶ 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.
- ¹⁷ 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.
- 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 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
- ²⁰ 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>
- ²¹ 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
- ²² 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>
- ²³ 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>
- ²⁴ 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 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ²⁵ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2012). *Environnement urbain – Transport – Stratégies*. Repéré à http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/transport/strategies.html
- ²⁶ Plourde, G. (2013, 16 avril). STL - La société veut augmenter l'achalandage d'ici 2022. *Le Journal de Montréal*. Repéré à <http://www.journaldemontreal.com/2013/04/16/la-societe-veut-augmenter-lachalandage-dici-2022>
- ²⁷ Société de transport de Laval (2013, 16 avril). *Communiqué de presse – C'est le grand retour de CycloBus sur tous les autobus de la STL!* http://www.stl.laval.qc.ca/wp-content/uploads/2013/04/Communiqu%C3%A9-V%C3%A9lo-2013_final.pdf
- ²⁸ 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.
- ²⁹ 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 à http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/fileadmin/documents/dossiers_thematiques/Environnement/Transport/MemoireDSPChartepieton.pdf
- ³⁰ 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 à http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/fileadmin/documents/dossiers_thematiques/Environnement/Transport/MemoireDSPChartepieton.pdf

-
- ³¹ Howard, AW. (2010). Keeping children safe: rethinking how we design our surroundings. *Canadian Medical Association Journal*, 182(6), 573-578. Repéré à <http://www.cmaj.ca/content/182/6/573.full>
- ³² 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.
- ³³ 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.
- ³⁴ Ville de Laval (2011). *La Politique de l'urbanisme durable de Laval*. Laval : Ville de Laval. Service de l'urbanisme. Repéré à http://www.evolutice.laval.ca/pdf/politique_evolutice_2011.pdf
- ³⁵ Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*. Ottawa : Association des transports du Canada.
- ³⁶ Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*. Ottawa : Association des transports du Canada.
- ³⁷ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006). *Mémoire de la Direction de santé publique sur la Charte du piéton*. Repéré à http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/fileadmin/documents/dossiers_thematiques/Environnement/Transport/MemoireDSPChartepieton.pdf
- ³⁸ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2012). *Environnement urbain – Transport – Stratégies*. Repéré à http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/transport/strategies.html
- ³⁹ Transport Canada (2010). *Complete streets: Making Canada's roads safer for all*. Repéré à <http://www.tc.gc.ca/eng/programs/environment-utsp-casestudy-cs72e-completestreets-812.htm#tphp>
- ⁴⁰ Transport Canada (2010). *Complete streets: Making Canada's roads safer for all*. Repéré à <http://www.tc.gc.ca/eng/programs/environment-utsp-casestudy-cs72e-completestreets-812.htm#tphp>
- ⁴¹ 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?L=icfxjsspdib
- ⁴² Vélo Québec (2010). *L'état du vélo au Québec en 2010*. Montréal, Québec.
- ⁴³ Troped, PJ. & coll. (2001). Associations between self-reported and objective physical environment factors and use of a community rail-trail. *Preventive Medicine*, 32(2), 191-200.
- ⁴⁴ Vélo Québec (2010). *L'état du vélo au Québec en 2010*. Montréal, Québec.
- ⁴⁵ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006). *Mémoire de la Direction de santé publique sur la Charte du piéton*. Repéré à http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/fileadmin/documents/dossiers_thematiques/Environnement/Transport/MemoireDSPChartepieton.pdf
- ⁴⁶ Fortin, G. (2012, 12 décembre). Déneigement des trottoirs. *Courrier Laval*. Repéré à <http://www.courrierlaval.com/Actualites/2012-12-12/article-3138873/Deneigement-des-trottoirs/1>
- ⁴⁷ 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 à <http://www.kino-quebec.qc.ca/publications/avisscientifiqueaines.pdf>
- ⁴⁸ Québec en forme (2012). *Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif*. Repéré à http://www.quebecenforme.org/media/103535/transport_actif.pdf

-
- ⁴⁹ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2012). *Environnement urbain – Transport – Stratégies*. Repéré à http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/transport/strategies.html
- ⁵⁰ Charbonneau, H. (2012, Octobre). *Portrait des pratiques en loisir des personnes de 50 ans et plus au Québec*. Communication présentée à la Conférence annuelle du loisir municipal, Montréal. Repéré à : http://www.loisirmunicipal.qc.ca/userfiles/file/CALM2012_E5_50ansetplus.pdf
- ⁵¹ 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?L=jcfxjsspdiiib
- ⁵² Morency, P., Voyer, C. Beaulne, G., Goudreau, S. (2010). *Chutes extérieures en milieu urbain : impact du climat hivernal et variations géographiques*. Montréal : Direction de santé publique de Montréal.
- ⁵³ Québec en forme (s.d.). *Fiches thématiques. Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif*. Repéré à : http://www.quebecenforme.org/media/103535/transport_actif.pdf
- ⁵⁴ 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 à http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1108_ImpactEnvironBati.pdf
- ⁵⁵ Lapierre, L. (2009). Pour en finir avec l'obésité. *Urbanité*, 27-28.
- ⁵⁶ 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.
- ⁵⁷ Sallis, J., Saelens, B., Frank, L. & coll. (2009). Neighborhood Built Environment and Income: Examining Multiple Health Outcomes. *Social Science & Medicine*, 68(7), 1285–1293.
- ⁵⁸ Barnett, T. (2009, 12 mars). *Les enfants vivants à proximité d'espaces verts marchent davantage*. Communiqué de l'Université de Montréal. Repéré à <http://www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/les-enfants-vivant-a-proximite-despaces-verts-marchent-davantage.html>
- ⁵⁹ Barnett, T. (2009, 12 mars). *Les enfants vivants à proximité d'espaces verts marchent davantage*. Communiqué de l'Université de Montréal. Repéré à <http://www.nouvelles.umontreal.ca/recherche/sciences-de-la-sante/les-enfants-vivant-a-proximite-despaces-verts-marchent-davantage.html>
- ⁶⁰ 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.
- 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 à http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/102106/E93982.pdf
- ⁶² Ville de Laval (2011). *La Politique de l'urbanisme durable de Laval*. Laval : Ville de Laval. Service de l'urbanisme. Repéré à http://www.evolutice.laval.ca/pdf/politique_evolutice_2011.pdf
- ⁶³ Québec en forme (2012). *Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif*. Repéré à http://www.quebecenforme.org/media/103535/transport_actif.pdf
- ⁶⁴ Gouvernement du Québec. (2013, 19 avril). *Communiqué de presse - Une planification des travaux transparente, cohérente et responsable. Des investissements routiers de près de 89 millions de dollars pour la région de Laval*. Repéré à http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/salle_presse/2013/Investissements%20routiers%202013-2015/Laval/Communiqu%20E9.pdf

⁶⁵ Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire. (2013). *Programme d'infrastructures Québec-Municipalités (PIQM) – PIQM volet 2*. Repéré à <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/infrastructures/programme-dinfrastructures-quebec-municipalites-piqm/piqm-volet-2/>

⁶⁶ Bergeron, L. & Cragg, S. (2009). *Encourager le transport actif : Bulletin n°8 : Le rôle des décideurs municipaux*. Ontario, Ottawa : Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie.

⁶⁷ 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.